



URZĄD GMINY W SZCZYTNIKACH
w/płynęło dnia 09. MAJ 2024
Nr 2141 zał.
Referat
p. A. Nowak

Błaszki, 29 kwietnia 2024 r.

RGO.6220.5.2024

Wójt Gminy Szczytniki

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 75 ust. 5b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) zwanej dalej *ustawą ooś* i §3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572),

postanawiam

stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „przebudowa drogi powiatowej nr 4616 P na odcinku Lipka – Moskurnia” realizowanego na działkach nr ewid. 219, 165/8, 52, 66, 51, 164/4, 150 j.ew. Szczytniki obręb nr 0008 Kościany, 251/2, 198, 242/2, 241/2 j.ew. Szczytniki obręb nr 0014 Mrocзки Wielkie, 107/1, 113/1, 114/1 i 114/2 j.ew. Koźminek – obszar wiejski obręb nr 0012 Moskurnia.

Inwestorem przedsięwzięcia jest Powiat Kaliski z siedzibą Pl. Św. Józefa 5, 62-800 Kalisz.

Uzasadnienie

Wójt Gminy Szczytniki pismem znak: IOŚ.6220.2.2024 z dnia 28 marca 2024 r. wystąpił do Burmistrza Błaszek o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „przebudowa drogi powiatowej nr 4616P na odcinku Lipka – Moskurnia”. Do wystąpienia dołączono m.in. Kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, kartę informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej kip, oraz informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu, na którym zaplanowano lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Powyższe spełniło wymagania formalne wniosku.

Po analizie wszystkich dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę informacje zwarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia tut. organ uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko

argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

Inwestycja obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 4616P w granicach powiatu kalińskiego. Długość drogi przeznaczonej do przebudowy wynosi ok. 6,600 km. Dodatkowo inwestycja została ograniczona o występujące w ciągu drogi powiatowej skrzyżowanie z linią kolejową. Na całej długości drogi występuje przekrój drogowy. Szerokość jezdni wynosi 5,00 m. Szerokość pasa drogowego od 8,0 do 15,0 m. Wody opadowe odprowadzane są z korony drogi do istniejących rowów przydrożnych lub w przyległy teren. Na całej długości droga posiada zniszczoną nawierzchnię bitumiczną, charakteryzującą się spękaniem poprzecznymi i podłużnymi, ubytkami i nierównościami w profilu poprzecznym i podłużnym. W pasie drogowym znajduje się odcinkami, szczególnie w miejscach zabudowy, infrastruktura sieci wodociągowej, telekomunikacyjnej i energetycznej. Ewentualne kolizje zostaną uwzględnione w projekcie budowlanym i uzgodnione z poszczególnymi branżami.

Lokalizacja względem istniejącej zabudowy - tereny zabudowane przez które będzie przebiegać przedsięwzięcie: miejscowości Lipka, Kościany, Mroczy Wielkie i Moskurnia.

Planowany termin realizacji inwestycji to III kw. 2024r. – II kw. 2025r.

Planowana przebudowa drogi polegać będzie na zwiększeniu jej parametrów technicznych, bez wytyczania nowego jej przebiegu. Oś drogi po przebudowie pokrywać się będzie z osią istniejącą. Roboty drogowe będą prowadzone tylko i wyłącznie w granicach pasa drogowego. Nie zmieni się funkcja dotychczasowego użytkownika terenu.

Pokrycie szatą roślinną występuje na całej długości planowanego przedsięwzięcia są to: drzewa i krzaki przydrożne, zatrawione pobocza i rowy.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie będą realizowane inne przedsięwzięcia, stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się (kumulowania) oddziaływań na środowisko.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy bet nowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy dróg będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkownikami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Prognozowane wielkości zużycia wody, paliw i energii:

- zużycie wody – ok. 163 m³,
- zużycie energii – ok. 940 kV,
- zużycie paliw - ok. 126 800 l.

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Wykonywanie robót drogowych może wiązać się z okresowymi uciążliwościami związanymi z hałasem maszyn budowlanych. Zagrożenia te będą duże na obszarach, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie frontu budowy. Przy odpowiedniej organizacji robót budowlanych uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych. Zastosowany sprzęt budowlany powinien mieć możliwie najlepsze parametry ekologiczne. Na etapie użytkowania przedsięwzięcia na skutek wymiany istniejącej, nierównej, miejscami uszkodzonej nawierzchni drogi poprawią się warunki akustyczne związane z większą płynnością ruchu. Na etapie użytkowania, poprzez poprawę standardów drogi (jakość nawierzchni) poprawi się płynność jazdy, co przyczyni się do zmniejszonej emisji spalin i kurzu do powietrza. Postępowanie i zasady gospodarowania odpadami na etapie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia winny być zgodne z wymogami ustawy o odpadach. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe i do istniejących rowów przydrożnych.

Planowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie ze sobą ryzyka występowania poważnej awarii związanej z używanymi do przebudowy dróg materiałami i technologią robót drogowych. Charakter inwestycji oraz zastosowane materiały zapewnią trwałość inwestycji i odporność na zmieniające się warunki klimatyczne. Planowana inwestycja usytuowana jest w terenie płaskim oraz poza terenami zalewowymi, co powoduje niewielkie zagrożenie występowania niebezpiecznych zjawisk pogodowych np. osuwisk czy powodzi.

Podstawowe zasady gospodarowania odpadami w fazie realizacji obejmują ich segregację oraz składowanie w wyznaczonych i urządzonych miejscach. Powstające odpady – zgodnie z katalogiem odpadów – zaliczone będą głównie do grupy 15, 16 i 17.

Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów (wielkości szacunkowe):

- 15 01 01 – Opakowania z papieru i tektury: 0,042 Mg,
- 15 01 02 – Opakowania z tworzyw sztucznych: 0,042 Mg,
- 15 01 03 – Opakowania z drewna: 0,028 Mg,
- 15 01 06 – Zmieszane odpady opakowaniowe: 0,012 Mg,
- 15 02 03 – Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania: 0,700 Mg,
- 16 02 16 – Elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15 (zużyte oprawy oświetleniowe): 0,001 Mg,
- 17 02 02 – Szkło: 0,004 Mg,
- 17 03 02 – Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01: 11,8 Mg,
- 17 04 05 – Żelazo i stal: 0,06 Mg,
- 17 05 04 – Gleba i ziemia w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03: 2432,0 Mg.

Na obszarze przebudowywanej drogi nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Na obszarze przebudowywanej drogi nie występują obszary wybrzeży oraz nie występują strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami górskimi i leśnymi.

W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji zmianie i przekształceniu nie ulegną obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.). Najbliżej położonym obszarem Chronionego Krajobrazu jest:

- OCHK „Dolina Rzeki Swędrni” oraz Natura 2000 „Dolina Rzeki Swędrni”

Inwestycja zlokalizowana jest ok. 11,8 km od Obszaru Natura 2000 „Dolina Swędrni” i ok. 8,2 km od OCHK „Dolina Rzeki Swędrni”. Obszar chroni naturalny krajobraz dolinny, z jego łąkami

zalewowymi, olsami, łęgami nadrzecznymi i meandrami, wysokimi i stromymi zboczami. O unikalnych walorach estetycznych doliny stanowi też duża częstotliwość występowania mgieł typu radiacyjnego w godzinach przedwieczornych i rannych. Tereny doliny porastają m.in. lasy grądowe oraz kwaśne i świetliste dąbrowy. Spośród 714 gatunków rosnących tu roślin, 19 to gatunki chronione (w tym m.in. grąźel żółty i rosiczka okrągłolistna), a interesującym zjawiskiem jest występowanie tu dużej liczby gatunków górskich. W dolinie rzeki Swędrni żyje wiele gatunków ptaków wodno-błotnych zagrożonych wyginięciem, w tym m.in. perkozy, cyranki, czajki, kszyki, błotniaki stawowe i wodniaki.

- OCHK „Nadwarciański”

Inwestycja zlokalizowana jest ok. 15,0 km od OCHK „Nadwarciański”. Obszar obejmuje głównie dolinę Warty jak również cały zbiornik Jeziorsko wraz z rezerwatem wodnym i faunistycznym, który ma na celu zachowanie ostoi ptaków wodnych i błotnych. Obszar wyróżnia się m.in. bogactwem naturalnych zbiorowisk roślinnych, kompleksem łąk z oczkami wodnymi oraz stanowiskami roślinności wodnej i szuwarowej. Przedmiotem ochrony jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych doliny Warty, a w szczególności naturalnego koryta rzeki Warty.

- Natura 2000 „Lipickie Błota”

Inwestycja zlokalizowana jest ok. 7,8 km od granicy Natura 2000 „Lipickie Błota”. Specjalny obszar ochronny siedlisk. Lipnickie Mokradła stanowią mozaikę szuwarów, zwłaszcza trzcinowisk i turzycowisk oraz terenów wykorzystywanych rolniczo. Są największym w rejonie znanym stanowiskiem kłoci wiechowatej. Siedliska: zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, niżowe i górskie łąki użytkowe, torfowiska przejściowe, trzęsawiska, torfowiska nakredowe, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Gatunki zwierząt: bąk, błotniak stawowy, bocian biały, bocian czarny, czapla biała, żuraw.

Do korytarzy ekologicznych położonych najbliższej planowanej inwestycji zaliczyć można następujące korytarze: KPdC-15A Wzniesienia Tureckie – Lasy Kaliskie, KPdC-22 Dolina Warty i KPdC-16A Lasy Kaliskie i Sieradzkie.

Na przedmiotowej drodze przewiduje się jedynie odtworzenie nawierzchni z betonu asfaltowego na całej jej szerokości, wykonanie jej poszerzenia oraz odcinkowo utwardzonego pobocza, bez zmiany dotychczasowego jej przebiegu. W związku z tym realizowane roboty nie wpłyną w żaden sposób na obszar podlegający ochronie. Teren przedsięwzięcia nie jest objęty ochroną konserwatora zabytków.

W związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardów jakości środowiska w stosunku do stanu istniejącego.

Informacje przedstawione w zgromadzonej dokumentacji w przedmiotowej sprawie wskazują, że w rejonie nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarem przylegającym do jezior.

W rejonie przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk oraz obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach:

1. JCWP RW60001018467 Trojanówka do Pokrzywnicy.

- typ – potok lub strumień nizinny piaszczysty,
- monitorowana,
- stan – zły stan wód,
- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – zagrożona,
- status – naturalna część wód (NAT).

2. JCWP RW600010184829 Swędrnia.

- typ – potok lub strumień nizinny piaszczysty,
- monitorowana,
- stan – zły stan wód,
- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – zagrożona,
- status – naturalna część wód (NAT).

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry cele środowiskowe to dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Obszar ten zlokalizowany jest na JCWPd PLGW600081. Wody podziemne są monitorowane, stan ilościowy oraz chemiczny oceniany jest jako dobry. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – niezagrożona.

W odniesieniu do wpływu planowanej inwestycji należy zaznaczyć, że wody roztopowe i opadowe z powierzchni jezdni będą odprowadzane do istniejących rowów przydrożnych. Zgodnie z § 21 ust. 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, wody opadowe i roztopowe, spływające z powierzchni innych niż wymienione w § 21 ust. 1 mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania. Tym samym wody te należy traktować jako wody czyste. Mając na uwadze to, iż droga należy do kategorii drogi L, która to kategorii nie została wymieniona w § 21 ust. 1, wody deszczowe i roztopowe spływające z powierzchni jezdni nie będą stanowiły zagrożenia dla wód powierzchniowych i wód podziemnych i będą mogły być wprowadzane do ziemi bez oczyszczenia.

Wpływ przedsięwzięcia w odniesieniu do jego rozmiaru i zakresu nie jest znacząco negatywny na obszar geograficzny i ludność go zamieszkującą.

Zasięg oddziaływania przebudowywanej drogi będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie nie powinno być źródłem konfliktów społecznych z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształconym, w obrębie istniejącego pasa drogowego i nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. podziału miejsc zamieszkiwania, połączeń komunikacyjnych.

Obecny i perspektywiczny sposób korzystania z terenów okolicznych w charakterze obszaru zasiedlanego, rolniczego nie jest narażony na negatywny wpływ przedmiotowej inwestycji, tak jak i inny sposób jego wykorzystania do celów publicznych tj. komunikacja publiczna.

Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie na zwiększenie i złożoność oddziaływania na istniejącą infrastrukturę techniczną. Planowane przedsięwzięcie pod względem technologicznym nie jest złożone - jest to inwestycja liniowa. Bezwzględnie przebudowa drogi wpłynie pozytywnie na środowisko ze względu na uszczelnienie nawierzchni i ograniczenie emisji szkodliwych spalin i pyłów.

Inwestycja nie spowoduje niekorzystnego oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego. Nie spowoduje dodatkowej wycinki zieleni, w tym drzew, nie spowoduje zmian stosunków wodnych, nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego, a raczej przewiduje się, że zwiększenie płynności ruchu poprzez ułożenie nowej nawierzchni spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zarówno na etapie realizacji i eksploatacji nie będzie stanowił zagrożenia dla powierzchni ziemi, wód powierzchniowych i podziemnych.

Realizacja przedmiotowej inwestycji, wpłynie w sposób pozytywny na stan klimatu akustycznego w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynność jazdy) zmniejszy się wielkość emisji hałasu do środowiska. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu pojazdów, należy stwierdzić, że analizowany układ drogowy nie będzie stanowił zagrożenia akustycznego przekraczającego normy hałasu komunikacyjnego na terenie zabudowy mieszkaniowej.

Czas trwania oddziaływania odnosi się do czasu realizacji inwestycji, a odwracalność oddziaływania nastąpi poprzez roboty związane z bieżącym utrzymaniem dróg powiatowych. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter krótkotrwały, lokalny, ograniczony do terenu realizacji przedsięwzięcia, odwracalny. Po zakończeniu prac teren inwestycji będzie uprzątnięty i przywrócony do stanu funkcjonalności przyrodniczej.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wszelkie roboty będą wykonywane w technologii umożliwiającej sprawne wykonanie prac, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób. Prace będą prowadzone w sposób zgodny z zasadami ochrony środowiska oraz z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy.

Kierując się powyższym, poddano analizie dane przedstawione przez wnioskodawcę stwierdzając, że przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje stronom zażalenie.



Burmistrz
Piotr Świdorski

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Szczytniki
Szczytniki 139, 62-865 Szczytniki
2. aa

Do wiadomości:

1. Powiat Kaliski, Pl. Św. Józefa 5, 62-800 Kalisz