

NKŚ.6220.12.2020

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt.4, art. 84, art. 85 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm./, dalej ustawy ooś oraz § 3 ust. 1 pkt 62, Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko /Dz.U. z 2019 r. poz. 1839/ oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego /j.t. Dz. U. z 2021 r, poz. 735 ze zm. /, po rozpatrzeniu wniosku: Powiat Koniński, Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie, 62-510 Konin, ul. Świętojańska 20d, działający przez pełnomocnika: Wojciech Wawrzyniak, 60-169 Poznań, Strzebińska 21A/6 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn: Przebudowa obiektu mostowego wraz z ciągiem pieszo-rowerowym w miejscowości Sompolno i po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Inowrocławiu

o r z e k a m :

1. Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
2. Określam warunki realizacji przedsięwzięcia biorąc pod uwagę informacje określone w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm./;
3. Nakładam na Inwestora obowiązek spełnienia następujących warunków i wymagań:
 - 1) Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
 - 2) Zaplecze budowy i plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków.
 - 3) W ramach planowanego przedsięwzięcia nie przeprowadzać wycinki drzew.

- 4) Rozbiórkę obiektu mostowego przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
- 5) Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
- 6) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów,
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu,
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychaniem i przemarzaniem,
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
- 7) Teren budowy wygrodzić tymczasowym płotkiem herpetologicznym. Zastosować płotek o wysokości co najmniej 0,5 m nad poziomem terenu z odgiętą krawędzią górną (przewieszka) uniemożliwiającą wspinanie się zwierząt. Płotek wkopać w ziemię na głębokość co najmniej 0,1 m.
- 8) Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidację zagłębień.
- 9) w trakcie realizacji przedsięwzięcia używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych;
- 10) zaplecze budowy wraz z miejscami postoju, uzupełniania paliw i awaryjnego serwisowania maszyn budowlanych i sprzętu transportowego oraz magazynowania substancji chemicznych, odpadów niebezpiecznych bądź innych materiałów mogących negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne, zorganizować na terenie zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych, np. utwardzonym i posiadającym uszczelnioną powierzchnię,
- 11) w trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych;

- 12) w trakcie prac budowlanych, w tym demontażu istniejącego obiektu mostowego, nad powierzchnią wody cieku ułożyć siatkę z folią, celem zabezpieczenia go przed zanieczyszczeniami z budowy oraz odpadami z rozbiórki;
- 13) po zakończeniu budowy teren prac należy uporządkować oraz dokonać sondowania wód i dna pod mostem w rejonie prowadzonych robót, celem potwierdzenia, czy nie pozostawiano żadnych pozostałości, elementów bądź odpadów mogących mieć wpływ na ograniczenie przepływu wody w cieku;
- 14) w trakcie realizacji bądź likwidacji planowane przedsięwzięcie wyposażyć w przenośne toalety, posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe;
- 15) wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych odprowadzać do cieku - rzeki Ubiedze - z zachowaniem dopuszczalnych poziomów substancji zanieczyszczających, tj. nieprzekraczających 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

4. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 20 maja 2021 r. [data wpływu 24.05.2021 r.] Powiat Koniński, Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie, 62-510 Konin, ul. Świętojańska 20d, działający przez pełnomocnika: Wojciech Wawrzyniak, 60-169 Poznań, Strzelińska 21A/6, wystąpił o wydanie decyzji określającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn: Przebudowa obiektu mostowego wraz z ciągiem pieszo-rowerowym w miejscowości Sompolno.

Dla obszaru planowanej inwestycji Gmina Sompolno nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Stosownie do Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko /Dz.U. z 2019 r. poz. 1839/ przedmiotowa inwestycja dotyczy przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 pkt 62 i zgodnie z § 3 ust. 2 pkt. 2 zalicza się do grupy przedsięwzięć, które mogą wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z tym organ gminy zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy ooś wystąpił w dniu 27.05.2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie i Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko. RDOŚ w Poznaniu opinią z dnia 28.09.2021 r. nr WOO-II.4220.209.2021.EK.7 stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, PPIS w Koninie pismem z dnia 11.06.2021 r. nr ON.NS-9011.8.69.2021 zaopiniował przedsięwzięcie nie stwierdzając potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, natomiast DZZWP w Inowrocławiu opinią z dnia

05.07.2021 r. nr BD.ZZŚ.1.435.213.2021.DG nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko.

Biorąc pod uwagę stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Inowrocławiu, a także analizując wniosek inwestora wraz z załączoną kartą informacyjną przedsięwzięcia – dalej k.i.p. pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Burmistrz Miasta Sompolno odstąpił od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 3 lit. a *ustawy ooś* na podstawie *k.i.p.* ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącego obiektu mostowego usytuowanego w km 0+838 drogi powiatowej nr 3301P w Sompolnie. W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się poszerzenie istniejącego obiektu mostowego (wprowadzenie na obiekt ścieżki pieszo-rowerowej) jako połączenie ciągów komunikacyjnych po obu stronach rzeki (likwidacja zwężenia). Z uwagi na zły stan techniczny wyeksploatowanego ustroju nośnego przewidziano jego rozbiórkę i wykonanie nowego przęsła (szersza konstrukcja). Projekt przewiduje wykorzystanie istniejących podpór mostu po ich naprawie i odpowiednim poszerzeniu. Zaprojektowano przęsło płytowe o niewielkiej wysokości konstrukcyjnej, oparte na podporach za pomocą żelbetowych poprzecznic pełnościennych. Dolna krawędź projektowanego ustroju nośnego znajdzie się ok. 50 cm wyżej, niż w stanie obecnym. Światło poziome ulegnie niewielkie zmianie z uwagi na konieczność wykonania warstwy naprawczej na powierzchni podpór.

Na moście zostanie wykonana nowa izolacja oraz nawierzchnia asfaltowa ogrodzona krawężnikami kamiennymi kotwionymi w żelbetowych kapach chodnikowych. Na górnej powierzchni kap ułożona zostanie izolacja-nawierzchnia żywiczna, a wzdłuż zewnętrznych krawędzi obiektu zostaną zainstalowane balustrady stalowe, zabezpieczające pieszych przed upadkiem z wysokości.

Realizacja przedsięwzięcia ma na celu poprawę stanu technicznego obiektu oraz poprawę funkcjonalności drogi, w szczególności umożliwienie bezpiecznego korzystania z mostu przez pieszych i rowerzystów. W związku z przebudową obiektu mostowego planowa jest lokalna przebudowa sieci teletechnicznej i elektroenergetycznej (w tym oświetleniowej) biegnącej wzdłuż drogi. Planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny, obejmuje odcinek drogi o długości ok. 32 m, w tym most o długości ok. 3 m. Istniejący most przeprowadza ruch drogowy nad wodami rzeki Ubiedze.

W nawiązaniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c *ustawy ooś* ustalono, że realizacja przedsięwzięcia wiąże się z zastosowaniem typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów i surowców budowlanych, między innymi takich jak: piasek, cement, kruszywo naturalne, żwir, kamień, masa bitumiczna, beton, elementy betonowe. Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia niezbędne będzie także zużycie paliwa, energii elektrycznej oraz wody.

Zgodnie z *k.i.p.*, w ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się przeprowadzenie prac rozbiórkowych istniejącej nawierzchni jezdni.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, lit. c i lit. d *ustawy ooś*, na podstawie informacji zawartych w *k.i.p.* oraz mając na uwadze rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia stwierdzono, że realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na: obszary wodno-błotne; inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych; obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

W kontekście planowanego przedsięwzięcia, zapisy art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. b, lit. f, lit. i oraz lit. j *ustawy ooś* nie mają zastosowania, gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim, poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, poza obszarami przylegającymi do jezior oraz poza obszarami uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b *ustawy ooś* należy stwierdzić, że z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e *ustawy ooś* uznano, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c, lit. d i lit. g *ustawy ooś* na podstawie informacji zawartych w *k.i.p.* stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia związana będzie w chwilowym oddziaływaniem na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania. Źródłem krótkotrwałych i odwracalnych uciążliwości w zakresie emisji hałasu do środowiska będą prace budowlano-montażowe, eksploatacja parku maszynowego oraz ruch pojazdów obsługujących plac budowy. Emisja ta wystąpi jedynie lokalnie, będzie miała przejściowy charakter i ustąpi po zakończeniu prac realizacyjnych. Najbliższe tereny wymagające ochrony akustycznej znajdują się w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia. Celem ograniczenia uciążliwości hałasowych na tym etapie nałożono warunek, aby prace wykonawcze prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako uciążliwe.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłem emisji hałasu do środowiska będzie ruch pojazdów poruszających się po przebudowywanym odcinku drogi powiatowej 3301P. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w *k.i.p.*, natężenie ruchu na drodze w roku prognozy 2032 wyniesie: 1647 pojazdów lekkich i 51 pojazdów ciężkich w porze dziennej oraz 675 pojazdów lekkich i 19 pojazdów ciężkich w porze nocnej. Zgodnie z informacją przedstawioną w *k.i.p* droga prowadzi w większości ruch pojazdów lekkich. Dzięki obwodnicy Sompolna, ruch tranzytowy, w szczególności ruch pojazdów ciężkich jest wyprowadzany

poza miasto. Najbliższymi terenami podlegającymi ochronie akustycznej to teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – działka o numerze ewidencyjnym 585 obręb Sompolno. Budynek mieszkalny znajduje się w granicy pasa drogowego drogi powiatowej. Uwzględniając prognozowane natężenie ruchu oraz bezpośrednio sąsiedztwo z planowanym przedsięwzięciem, na terenie tym może dojść do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze nocy. Zgodnie jednak z art. 114 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 z późn. zm.), jeżeli budynek mieszkalny zlokalizowany jest na granicy pasa drogowego, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Prognozowany poziom hałasu w porze dziennej w roku 2032 wyniesie ok. 61 dB, a w porze nocnej – 60 dB. Przy standardowej izolacyjności przegród budowlanych (ścian i okien) wynoszących 35 dB, poziom hałasu wewnątrz pomieszczeń wyniesie ok. 25 dB, co gwarantuje zachowanie normowego klimatu akustycznego w pomieszczeniach.

Wzdłuż drogi powiatowej, w niewielkiej odległości od przebudowywanego odcinka znajduje się teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – działka o numerze ewidencyjnym 580/3 obręb Sompolno. Na terenie tym klimat akustyczny kształtowany jest i będzie odcinkiem drogi powiatowej nie wchodzącym w zakres przebudowy. Granica terenu chronionego znajduje się w odległości 32 m od przedmiotowego mostu.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit b oraz pkt 3 lit. f *ustawy ooś*, po zapoznaniu się z treścią *k.i.p.* oraz istniejącymi w rejonie zainwestowania uwarunkowaniami przestrzennymi ustalono, że w obszarze realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia znajduje się istniejąca droga powiatowa, z której hałas kumulował się będzie z hałasem pochodzącym z przebudowywanego odcinka tej drogi. Klimat akustyczny na terenie zabudowy mieszkaniowej graniczącym z teren przedsięwzięcia będzie kształtowany hałasem z przebudowywanego odcinka drogi, natomiast klimat akustyczny na terenach położonych w większych odległościach od przedsięwzięcia będzie kształtowany klimatem pochodzącym z odcinków drogi powiatowej leżących poza zakresem przedsięwzięcia.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d i lit. g *ustawy ooś* stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją substancji do powietrza. Emisja związana będzie z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Źródłem emisji substancji do powietrza będą również procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Wobec faktu, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy, a także ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne. Mając na względzie rodzaj przedsięwzięcia oraz funkcję jaką droga będzie pełnić w istniejącym układzie komunikacyjnym stwierdzono, że na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie istotnym źródłem emisji substancji do powietrza. Realizacja przedsięwzięcia pośrednio wpłynie na poprawę jakości powietrza w rejonie zainwestowania poprzez ograniczenie wtórnego zapylenia.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f *ustawy ooś* ustalono, że gospodarowanie odpadami w trakcie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się

będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Na etapie prac wykonawczych źródłem powstawania odpadów będą roboty ziemne oraz funkcjonowanie tymczasowego zaplecza budowy. Zgodnie z *k.i.p.* gospodarka odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia sprowadzać się będzie do prowadzenia segregacji odpadów. Z uwagi na specyfikę planowanego przedsięwzięcia należy uznać, że przedsięwzięcie, na etapie eksploatacji, nie będzie stanowić znaczącego źródła powstawania odpadów.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. Z *k.i.p.* wynika, iż baza materiałowo-sprzętowa zlokalizowana zostanie na utwardzonej powierzchni drogi powiatowej. Zostanie zapewniony dostęp do sorbentów neutralizujących ewentualne wycieki substancji zagrażających środowisku gruntowo-wodnemu. W zakresie zagospodarowania ścieków socjalno- bytowych zostaną zapewnione tymczasowe obiekty sanitarne. Miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym paliwa zostaną wyposażone w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże zabezpieczone przed dostępem osób trzecich. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane poprzez zaprojektowane spadki poprzeczne do ścieków przy krawężnikowych poza most do studni drogowych w pasie drogi powiatowej. Zakres planowanych prac wymaga między innymi wykonania lokalnych wykopów w obrębie istniejących podpór, stanowiących obudowę koryta cieku w przekroju mostowym. Prace prowadzone będą etapami, wzdłuż podpór zostaną wykonane wykopy umożliwiające dostęp do podziemnej części podpory. Aby nie dopuścić do zanieczyszczenia koryta w trakcie prac rozbiórkowych i budowlanych oraz w celu zapewnienia swobodnego spływu wody wykonany zostanie pomost roboczy a w razie konieczności na odcinku roboczym ciek zostanie ujęty w rurę osłonową w formie przepustu.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g *ustawy* ooś ustalono, że przedsięwzięcie nie zakłóci struktury krajobrazu ponieważ inwestycja będzie realizowana na terenach przeznaczonych pod drogę. Stwierdzono zatem, że inwestycja nie będzie stanowić dominanty krajobrazowej, a co za tym idzie, nie wpłynie znacząco negatywnie na walory krajobrazowe i sposób odbioru krajobrazu w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e *ustawy* ooś należy stwierdzić, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk. Planowane

przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami zagrożonymi powodzią i poza obszarami osuwiskowymi.

Przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane. Uwzględniając rodzaj i skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na postępujące zmiany klimatu na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, w tym konstrukcja drogi oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Odnosząc się do art. 63 ust.1 pkt 2 lit. e ustawy o oś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098). Najbliższymi obszarami Natura 2000, zlokalizowanymi w odległości ok. 9,5 km od przedsięwzięcia są: specjalny obszar ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002 i obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Jezioro Gopło PLH040007. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona poza terenami korytarzy ekologicznych (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Wnioskodawca zadeklarował, że nie będzie dokonywał wycinki istniejących drzew co oznacza, że realizacja przedsięwzięcia może być dokonana bez ich usuwania. Uwzględniając powyższe i mając na uwadze ich ważną rolę zarówno dla lokalnego ekosystemu i klimatu, jak i z uwagi na wartości kulturowe i krajobrazowe nałożono warunek nie dokonywania wycinki w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

Zgodnie z treścią *k.i.p.* w ramach przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej zaobserwowano gniazdo ptasie w konstrukcji mostu. Most może zatem stanowić potencjalne miejsce bytowania ptaków. W związku z tym określono warunek, aby rozbiórkę obiektu mostowego przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym. W przypadku natrafienia podczas prac na gatunki chronione lub miejsca lęgowe ptaków, prace należy przerwać do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów. Zezwolenie takie, na podstawie art. 56 ust. 1 i ust. 2 ustawy o ochronie przyrody może wydać Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub Regionalny Dyrektor.

W celu ochrony drzew znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przez mechanicznymi uszkodzeniami, czy naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

W miejscu planowanych prac mogą występować płazy. W celu ochrony płazów nałożono warunek, aby teren zabudowy wygrodzić tymczasowym płotkiem herpetologicznym. Należy

zastosować płotek o wysokości co najmniej 0,5 m nad poziomem terenu z odgiętą krawędzią górną (przewieszka) uniemożliwiającą wspinanie się zwierząt. Płotek należy wkopać w ziemię na głębokość co najmniej 10 cm.

Ze względu na to, że realizacja przedsięwzięcia może wymagać wykonania prac ziemnych, które mogą wpływać negatywnie na zwierzęta nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidację zagłębień.

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia oraz jego realizację zgodnie z nałożonymi w opinii warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, a także nie spowoduje pogorszenia integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 lub ich powiązań z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ooś przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność oraz możliwość powiązania z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Biorąc pod uwagę charakter planowanego przedsięwzięcia, nie ma potrzeby wprowadzania stałego monitoringu jakości środowiska.

Zgodnie z art. 10 kpa stronom postępowania zapewniono czynny udział w każdym stadium postępowania zapewniając im możliwość złożenia skarg i wniosków. Strony zawiadomiono o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do organów współdziałających, zebraniu materiału dowodowego stanowiącego podstawę do zakończenia sprawy decyzją administracyjną.

Analizując całość akt sprawy, stwierdza się, że realizacja i eksploatacja inwestycji przy uwzględnieniu zastosowania planowanej technologii nie pogorszy stanu środowiska.

Z uwagi na powyższe należało orzec jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koninie za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od dnia doręczenia (art. 127 § 1 i 2 oraz art. 129 § 1 i 2 KPA).

Na podstawie art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego strony mogą zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm./ decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4 i 4b.

Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w art. 72 ust. 3 ustawy, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia uwzględniającego informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



Burmistrz Miasta
Roman Bednarek

Otrzymują:

- 1) Powiat Koniński, Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie, 62-510 Konin, ul. Świętojańska 20d, działający przez pełnomocnika: Wojciech Wawrzyniak, 60-169 Poznań, Strzelińska 21A/6
- 2) A/a

Do wiadomości:

- 1) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Koninie ul. Noskowskiego 23, 62-500 Konin
- 2) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu ul. J. H. Dąbrowskiego 79 61-485 Poznań
- 3) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Inowrocławiu, ul. Królowej Jadwigi 20, 88-100 Inowrocław.

Ukazuje się: Biuletyn informacji publicznej Gminy Sompolno
P.D.

Załącznik Nr 1 do decyzji

Nr NKŚ.6220.12.2021

z dnia 25.10.2021 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa obiektu mostowego wraz z ciągiem pieszo-rowerowym w miejscowości Sompolno”

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącego obiektu mostowego o oznaczeniu JN1: 01012032 usytuowanego w km ok. 0+838 drogi powiatowej nr 3301P (ul. 11 Listopada) w Sompolnie, w powiecie konińskim. Planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny, obejmuje odcinek drogi o długości ok. 32 m, w tym most o długości ok. 3 m. Istniejący most przeprowadza ruch drogowy nad wodami rzeki Ubiedze.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób wykorzystania i pokrycia szatą roślinną

W poniższej tabeli zestawiono powierzchnię istniejących i projektowanych elementów zagospodarowania terenu w obrębie planowanej inwestycji.

Element zagospodarowania terenu	Stan istniejący	Stan projektowany
Jezdnia – nawierzchnia asfaltowa	ok. 180 m ²	ok. 180 m ²
Chodniki/ścieżki pieszo-rowerowe	ok. 120 m ²	ok. 132 m ²

Teren wokół drogi i mostu jest opisany rzędnymi od ok. 89,50 m n.p.m. (dno cieku) do ok. 93,50 m n.p.m. (droga). Inwestycja jest zlokalizowana na obszarze miejskim, w ciągu jednej z głównych dróg Sompolna. Istniejący, jednoprzęsłowy most drogowy przeprowadza nad rz. Ubiedze drogę powiatową o szerokości ok. 6,00 m, wzdłuż której występują obustronne chodniki. Po północnej stronie mostu znajdują się tereny rekreacyjne i usługowe (handlowe), a po południowej stronie tereny zabudowy mieszkaniowej.

3. Rodzaj technologii

Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie będą odbywały się żadne procesy technologiczne i produkcyjne. Prace będą prowadzone po zamknięciu odcinka drogi dla ruchu kołowego i pieszego, wytyczeniu stosownych objazdów i zabezpieczeniu koryta rzeki przez zanieczyszczeniem materiałami z rozbiórki. Zakres rozbiórki obejmuje w całości przęsło obiektu. Przewiduje się również wykonanie wykopu do poziomu ławy fundamentowej w celu wykonania wzmocnienia i zabezpieczenia podpór.

Rozbiórka będzie prowadzona przy użyciu konwencjonalnego sprzętu budowlanego, a odpady powstające podczas prowadzenia prac budowlanych będą sukcesywnie wywożone z placu budowy aby wykluczyć konieczność ich magazynowania w pobliżu drogi i mostu.

Projekt przebudowy mostu obejmuje wykonanie nowych elementów konstrukcyjnych oraz naprawę i wzmocnienie podpór. Zakres prac obejmuje wykonanie nowych elementów wyposażenia, w tym izolacji, nawierzchni balustrad oraz przebudowę uzbrojenia terenu w niezbędnym zakresie.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Pod uwagę wzięto 3 możliwe warianty planowanej inwestycji. Wariant bezinwestycyjny, polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia, tzw. wariant zerowy, w którym zakłada się zaniechanie przebudowy mostu z zachowaniem stanu istniejącego oraz dwa warianty inwestycyjne (wariant podstawowy oraz alternatywny).

Wariant inwestycyjny (preferowany)

Wariant inwestycyjny polega na kompleksowej realizacji inwestycji w oparciu o zakres i parametry wskazane w niniejszym opracowaniu. Przewidywana rozbudowa mostu spowoduje zwiększenie jego trwałości, wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i komfortu użytkowników (poszerzenie chodników, wprowadzenia ścieżki pieszo-rowerowej). Realizacja prac zapewni wieloletnie, bezawaryjne funkcjonowanie obiektu. Przedsięwzięcie realizowane w zaproponowanej formie pozwoli zminimalizować zakres rozbiórki elementów mostu (wykorzystanie jego podpór). Z względu na niewielką rozpiętość przęsła możliwe jest jego wykonanie bez ograniczania swobody spływu wód. Projektowane rozwiązania wpłyną korzystnie na czas realizacji prac, a tym samym czas występowania zjawisk uciążliwych dla środowiska i użytkowników drogi.

Wariant alternatywny

Wariant alternatywny przewiduje przeprowadzenie kompleksowego remontu obiektu mostowego z pozostawieniem istniejącego przęsła. Możliwe będzie nieznaczne poszerzenie chodników na moście oraz wykonanie normatywnych balustrad, jednak zachowanie wyeksploatowanego ustroju nośnego wpłynie negatywnie na trwałość rozwiązania. Z uwagi na zakres stwierdzonych uszkodzeń, uciążliwość prac budowlanych i koszty takiego remontu będą zbliżone do realizacji wariantu preferowanego. Jednocześnie niezależnie od poniesionych nakładów nie będzie możliwe uzyskanie satysfakcjonującego efektu, a samo rozwiązanie będzie miało charakter rozwiązania tymczasowego i będzie się wiązało z koniecznością przeprowadzenia dodatkowych prac w kolejnych latach eksploatacji drogi.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Biorąc pod uwagę stan techniczny obiektu oraz jego ograniczoną funkcjonalność należy uznać, że pozostawienie go w stanie obecnym jest nieracjonalne. Realizacja robót budowlanych dla obu wariantów inwestycyjnych będzie miała zbliżony wpływ na środowisko, przy czym wariant alternatywny stanowi rozwiązanie tymczasowe i będzie wymagał dodatkowych prac (dodatkowego negatywnego oddziaływania na środowisko) w stosunkowo krótkim czasie. Przeprowadzone analizy techniczno-ekonomiczne pozwoliły na wypracowanie rozwiązania dostosowanego do uwarunkowań lokalnych, co pozwala na

wyciągnięcie wniosku, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant inwestycyjny (preferowany).

5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Zapotrzebowanie na wodę

Na etapie budowy woda dowożona będzie beczkowozem lub dostarczana z sieci wodociągowej. Na obecnym etapie planowania inwestycji nie można ocenić ilości wykorzystanej wody na etapie budowy. Zużycie wody podczas tego etapu może dojść do kilkuset metrów sześciennych przez cały okres budowy. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane jak np. czyszczenie czy przygotowanie materiałów konstrukcyjnych, jednak przede wszystkim do celów socjalno-bytowych zatrudnionych w fazie budowy pracowników.

Zapotrzebowanie na materiały

Materiały wykorzystywane w toku budowy to m.in.: piasek, cement, kruszywo naturalne, żwir, kamień, masa bitumiczna, beton, elementy betonowe, humus, paliwa, siatka stalowa, stalowe bariery ochronne, włóknina. Materiały te w większości są obojętne dla środowiska. Na tym etapie prac, trudne jest ilościowe określenie poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać w czasie prac.

Zapotrzebowanie na paliwa

Na etapie budowy zużyte zostanie jedynie paliwo potrzebne do obsługi maszyn wykorzystywanych przy budowie i pojazdów transportujących materiały. Zużycie paliwa będzie znacznie różnić się w zależności od etapu prowadzonych prac. Szacując największą emisję, jaka wystąpi podczas budowy drogi, wzięto pod uwagę pracę kilku maszyn jednocześnie w niedalekiej odległości od siebie. Można założyć, że zapotrzebowanie na paliwa będzie wynosiło maksymalnie (w chwilach największego obciążenia pracą) do 100 dm³/h. Przeważnie będzie to jednak (dla całej budowy) od kilku do kilkunastu dm³/h.

Zapotrzebowanie na energię

Na etapie budowy szacuje się zapotrzebowanie na energię:

- elektryczną – z istniejącej sieci lub za pomocą agregatów prądotwórczych;
- ciepłą – brak zapotrzebowania;
- gazową – gazy techniczne (tlen i acetylen) dostarczane na plac budowy w butlach.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Powierzchnia ziemi

Ochrona powierzchni ziemi wiąże się głównie z etapem realizacji inwestycji i wykonywanymi pracami budowlanymi. Wszelkie prace dotyczące środowiska glebowego prowadzone będą

ze szczególną starannością. Bazy materiałowe i sprzętowe zostaną organizowane na powierzchni istniejącej drogi, na dojazdach do mostu (po zamknięciu ruchu drogowego), aby nie dopuścić do zanieczyszczenia gleby i wód powierzchniowych i podziemnych. Magazynowanie materiałów i sprzętu (w tym stanowiska ich obsługi – naprawy i tankowania) zostaną zlokalizowane na umocnionym (szczelnym i nieprzepuszczalnym) podłożu: na istniejącej nawierzchni drogi lub w specjalnie przygotowanych strefach w pobliżu drogi. Substancje niebezpieczne będą przechowywane w szczelnych i oznakowanych pojemnikach. Odpady powstające podczas prowadzenia prac budowlanych będą w miarę możliwości niezwłocznie wywożone z placu budowy aby wykluczyć konieczność ich magazynowania w pobliżu drogi i cieku. Ograniczony zostanie kontakt gleby z substancjami szkodliwymi jak np. smary, oleje, czy masy bitumiczne. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sorbent przeznaczony do szybkiego zastosowania w przypadku wycieków paliwa, oleju i innych substancji oraz w szczelne pojemniki na zużyty sorbent. Stan techniczny pojazdów kontrolowany będzie na bieżąco, co ma na celu ograniczenie możliwości wystąpienia awarii i wycieków. W sytuacji, gdy dojdzie do wycieku substancji szkodliwych zanieczyszczona gleba zostanie zebrana i usunięta a wyciek zlikwidowany tak aby nie dopuścić do dalszego skażenia gleby. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą stosowane rozwiązania typowe dla utrzymania i eksploatacji dróg. Przykładem może tu być stosowanie sorbentów przez służby (np. straż pożarną) w przypadku wycieku płynów w trakcie kolizji drogowej. Ochrona powierzchni ziemi realizowana będzie także poprzez niezwłoczne usuwanie skutków kolizji i wypadków drogowych. Dotyczyć to będzie przede wszystkim likwidowania wycieków substancji z pojazdów. Na etapie likwidacji przedsięwzięcia (rozbiórki mostu) zostaną zastosowane analogiczne środki ochronne jak w przypadku jego realizacji.

Środowisko wodne

Wody opadowe z terenu inwestycji odprowadzane będą, poprzez zaprojektowane spadki poprzeczne, do ścieków przy krawężnikowych poza most, do studni drogowych w pasie drogi powiatowej. Z uwagi na niewielki zakres planowanego przedsięwzięcia oraz małe natężenie ruchu pojazdów należy uznać, że nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych, o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2014 poz. 1800). Bazy materiałowe i sprzętowe zostaną tak zorganizowane, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia gleby i wody – zostaną zlokalizowane na utwardzonej powierzchni drogi powiatowej. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sorbent, który zostanie użyty w przypadku wycieków paliwa, oleju czy innych substancji. W celu minimalizacji możliwości powstania uszkodzeń sprzętu i wycieków pojazdy oraz sprzęt budowlany należy poddawać bieżącym przeglądom i konserwacjom. Miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym paliw zostaną wyposażone w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże, zadasyć oraz zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich. Substancje niebezpieczne będą przechowywane w szczelnych i oznakowanych pojemnikach.

Prace budowlane będą prowadzone tak, aby nie dopuścić do spadania lub spływania materiałów i substancji do rzeki. Podczas wykonywania prac budowlanych zostanie zastosowany szczelny pomost roboczy zabezpieczający rzekę lub zabezpieczenie w formie siatki oraz szczelne folie ochronne wyłapujące spadające elementy.

Fauna i flora

Realizację prac należy poprzedzić kontrolną inwentaryzacją, w trakcie której Nadzór przyrodniczy potwierdzi ewentualne występowanie gniazd ptasich w obrębie inwestycji. Jeśli w obrębie mostu zostaną stwierdzone lęgi ptaków wszelkie prace zostaną wstrzymane do czasu opuszczenia przez zwierzęta zajętych stanowisk. Ewentualne usunięcie gniazd i rozpoczęcie prac budowlanych, należy poprzedzić uzyskaniem stosowanego zezwolenia na odstąpienie od zakazów w stosunku do chronionych gatunków zwierząt. Wizje terenowe nie potwierdziły występowania zwierząt, a ich pojawienie się w przedmiotowej lokalizacji jest mało prawdopodobne. Migracji nie można całkowicie wykluczyć, dlatego obiekt zostanie zabezpieczony na czas prowadzonych prac tymczasowymi ogrodzeniami herpetologicznymi, a w przypadku potwierdzenia migracji płazów w kierunku północ-południe, zostaną odłowione i przenoszone pod nadzorem przyrodniczym. Zaleca się aby płotki grodzące wykonane były z płyt polimerowych, ogrodzenie to musi mieć wysokość nie mniejszą niż 0,5 metra oraz posiadać odgiętą krawędź górną (przewieszkę) uniemożliwiającą wspinanie się zwierząt, a także tzw. stopę uniemożliwiającą rozwój roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie ogrodzenia. Zakończenie płotków należy wyprofilować w tzw. kształt litery „U”. W przypadku gromadzenia się większej liczby płazów przy ogrodzeniu, osobniki należy przenieść w bezpieczne miejsce (oddalone od robót budowlanych) w rejonie występowania zbiornika wodnego.

Powietrze atmosferyczne

Przedmiotowa inwestycja (na etapie realizacji i eksploatacji) nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń substancji w powietrzu. Natężenie ruchu i struktura rodzajowa pojazdów ruchu na omawianej drodze powoduje, iż stężenie emitowanych substancji nie będzie przekraczać wartości dopuszczalnych.

Klimat akustyczny

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zmiany sposobu funkcjonowania drogi na rozpatrywanym odcinku, nie będzie więc skutkowałą zwiększeniem oddziaływania akustycznego na środowisko. W bezpośrednim sąsiedztwie mostu (poza obszarem, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie) występuje zabudowa mieszkalna jednorodzinna oraz tereny rekreacyjne i usługowe.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Na etapie prowadzenia prac budowlanych źródłami zanieczyszczeń będą silniki pojazdów uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót). Etap realizacji inwestycji nie spowoduje trwałych i nieodwracalnych negatywnych zmian w stanie powietrza atmosferycznego, a szerokość stref wpływu emisji zanieczyszczeń będzie niewielka. Obliczenia rozkładu stężeń zanieczyszczeń w powietrzu wykazały, iż nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu dla stężeń jednogodzinnych jak i stężeń średniorocznych. W związku z powyższym uznaje się, że w zakresie powietrza atmosferycznego dla planowanej inwestycji nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, ścieki bytowe wytwarzane będą przez pracowników pracujących przy przebudowie drogi, a ich ilość zależeć będzie od wielkości zatrudnienia. Ścieki te gromadzone będą w zbiorniku typu „TOI-TOI” i odbierane przez wyspecjalizowane firmy. W związku z charakterem przedsięwzięcia nie przewiduje się jakiegokolwiek emisji ścieków przemysłowych. W fazie eksploatacji przedmiotowe przedsięwzięcie nie generuje ścieków bytowych i przemysłowych, jest natomiast odpowiedzialne pośrednio za odprowadzenie wód opadowych i roztopowych. W celu odprowadzania wód opadowych i roztopowych projektuje się ukształtowanie poprzeczne nawierzchni jezdni w spadku poprzecznym 2%, natomiast chodnikowych w spadku ok. 2-3% (spadki w kierunku krawężnika). Woda z poziomu nawierzchni jezdni odprowadzona będzie powierzchniowo, a następnie odprowadzona poza obiekt, do wpustów kanalizacji deszczowej.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na skalę oddziaływań oraz warunki lokalizacyjne omawiane przedsięwzięcie nie będzie powodować oddziaływań transgranicznych.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie planowane jest zlokalizowane poza granicami obszarów chronionych, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2018 poz. 142 ze zm.), w tym na obszarze Natura 2000. Lokalizację przedsięwzięcia względem pobliskich form ochrony przyrody zestawiono w poniższej tabeli.:

Lp.	Forma ochrony	Nazwa obszaru	Odległość
1	Natura 2000	Dolina Środkowej Warty (PLB300002)	9,560 km

2	Natura 2000	Ostoja Nadgoplańska (PLB040004)	9,790 km
3	Natura 2000	Jezioro Gopło (PLH040007)	9,790 km
4	Rezerwat przyrody	Kawęczyńskie Brzęki	6,950 km
5	Park Krajobrazowy	Nadgoplański Parki Tysiąclecia	9,790 km
6	Obszar Chronionego Krajobrazu	Goplańsko- Kujawski	0,790 km

BURMISTRZ MIASTA

Roman ~~Kednarek~~

