

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu

WOO-IV.4240.1707.2016.AON.2

2016 -12- 14

Poznań,

PGber 19.12.16



Wójt Gminy Lipka

adres do korespondencji:

Urząd Gminy Lipka

ul. Kościuszki 28

77-420 Lipka

OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. 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, z późn. zm.), dalej ustawa ooś,

postanawiam wyrazić opinię,

że dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km” nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

18.11.2016 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynęło wystąpienie Wójta Gminy Lipka z 10.11.2016 r., znak: ADM-GK.6220.14.3.16.PG w sprawie wyrażenia opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Do wystąpienia dołączono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej k.i.p. 13.12.2016 r. do tut. urzędu wpłynęły dodatkowe wyjaśnienia w sprawie przekazane przez Inwestora.

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, przeanalizowano: skalę i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z realizacją inwestycji, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwość związane z eksploatacją przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Zgodnie z k.i.p. w ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę jezdni o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,0 m. W stanie istniejącym droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5,0 m oraz pobocza nieutwardzone. Prace budowlane będą prowadzone na odcinku o długości ok. 3 450 m. Przedsięwzięcie będzie realizowane na działkach o nr ewid.: 2/2, 93, 94, obręb Mały Buczek oraz na działce o nr ewid. 202, obręb Nowy Buczek na terenie gminy Lipka. Droga powiatowa posiada i posiadać będzie klasę D i prędkość projektową 30 km/h w terenie zabudowanym oraz 40 km/h poza terenem zabudowanym. W otoczeniu przedsięwzięcia znajdują się lasy, grunty rolne oraz rozproszona zabudowa zagrodowa.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy ooś stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny w rejonie

zainwestowania. Na etapie prac budowlanych przewiduje się krótkotrwałą i odwracalną emisję hałasu, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Z informacji podanych przez Inwestora wynika, że wszystkie prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej. Tereny przyległe w znacznej części stanowią grunty rolne oraz lasy. Wzdłuż analizowanego odcinka drogi występują tereny wymagające ochrony akustycznej określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Podstawowym parametrem wpływającym na wielkość emisji hałasu jest natężenie ruchu pojazdów poruszających się po przedmiotowej drodze. Z k.i.p. wynika, że po zrealizowaniu planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu. W dokumentacji przedstawiono średnie natężenie ruchu zgodnie, z którym w porze dziennej ruch wynosi ok. 86 pojazdów lekkich i 5 pojazdów ciężkich, natomiast w porze nocnej wynosi ok. 17 pojazdów lekkich. Uwzględniając powyższe, w tym lokalizację przedsięwzięcia oraz przedstawione natężenie ruchu pojazdów należy uznać, że przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostaną dotrzymane. Ponadto w ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie wykonana nowa nawierzchnia jezdni co wpłynie również na polepszenie warunków akustycznych na terenach graniczących z inwestycją.

Uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i zanikną po zakończeniu jego realizacji. Na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić niewielka emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia prac budowlanych). Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych. Ponadto źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Wszystkie te emisje będą miały charakter miejscowy, okresowy, nieorganizowany oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Ograniczenie emisji w czasie prowadzenia budowy zapewni dobór właściwego sprzętu i pojazdów oraz prawidłowa ich eksploatacja, jak również prawidłowa organizacja pracy. Na etapie eksploatacji, źródłem emisji substancji do powietrza będą jedynie pojazdy poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Na skutek realizacji przedsięwzięcia, nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się po drodze pojazdów.

Planowane przedsięwzięcie charakteryzować się będzie niewielkim oddziaływaniem na klimat. W trakcie realizacji, eksploatacji i likwidacji inwestycji do atmosfery będzie emitowany gaz cieplarniany – dwutlenek węgla. Na etapie realizacji i likwidacji przedsięwzięcia emisja ta będzie stosunkowo krótkotrwała i ustanie po zakończeniu robót, natomiast na etapie eksploatacji z uwagi na niewielki ruch pojazdów należy stwierdzić, że nie wpłynie ono znacząco na zmiany klimatu. Przyjęte rozwiązania techniczne i technologiczne, w tym konstrukcja planowanej nawierzchni oraz zastosowane materiały ograniczą również wrażliwość przedsięwzięcia na postępujące zmiany klimatu.

Z informacji przedstawionych w otrzymanej dokumentacji wynika, że odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z planowanych nawierzchni będzie zapewnione poprzez spadki podłużne i poprzeczne do przydrożnych rowów i poboczy. W k.i.p. wskazano, że podczas realizacji inwestycji przewiduje się zapotrzebowanie na wodę na cele socjalno-bytowe. Z informacji podanych przez Inwestora wynika, że ścieki bytowe powstałe na etapie realizacji inwestycji gromadzone będą w szczelnych zbiornikach sanitarnych i będą wywożone przez odpowiednie podmioty do oczyszczalni ścieków. Z uwagi na charakter inwestycji na żadnym z jej etapów nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania. Zgodnie z treścią uzupełnienia k.i.p. surowce budowlane niezbędne do realizacji przedsięwzięcia będą wbudowywane w konstrukcję nawierzchni drogi bezpośrednio po dowiezieniu na plac budowy, bez konieczności ich tymczasowego magazynowania. Ponadto na placu budowy Inwestor nie planuje również tankowania oraz napraw pojazdów i maszyn obsługujących inwestycję. Odpady powstałe podczas realizacji inwestycji będą gromadzone w specjalnie przygotowanych miejscach, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom

zewnątrznym celem ich dalszego zagospodarowania. Biorąc pod uwagę powyższe, w tym planowane rozwiązania techniczne i organizacyjne w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami na etapie realizacji inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne w rejonie zainwestowania.

Uwzględniając lokalizację analizowanego odcinka drogi, w tym szacowane natężenie ruchu pojazdów, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś należy stwierdzić, iż przedsięwzięcie nie będzie miało również znaczącego udziału w oddziaływaniu skumulowanym z innymi przedsięwzięciami.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy ooś należy stwierdzić, iż eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych.

W związku z zapisami art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy ooś stwierdzono, że eksploatacja przedsięwzięcia nie jest związana z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii.

W odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, c, d oraz i ustawy ooś stwierdzono, że z uwagi na rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia, w tym zakres prac związanych z jego realizacją, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na obszary leśne, wodno-błotne i tereny o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także na ujęcia wód podziemnych i wody powierzchniowe. Realizacja planowanej inwestycji nie będzie stanowić przedsięwzięcia mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Omawiana inwestycja zlokalizowana będzie w granicach Jednolitej Części Wód Podziemnych PLGW650036. Według charakterystyki jednolitych części wód podziemnych ogólny stan ilościowy został oceniony jako dobry, stan chemiczny wód został oceniony jako zły, natomiast ocenę ryzyka określono jako zagrożoną nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ponadto przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie PLRW6000181884329 – Łobżonka do Jelonki, o statusie silnie zmieniona część wód, o umiarkowanym stanie, zagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych. Biorąc pod uwagę rodzaj i charakter przedsięwzięcia, zakres i rodzaj prac związanych z realizacją inwestycji, stosowaną technologię oraz klasę i kategorię analizowanej drogi, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest na obszarze chronionego krajobrazu o nazwie Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie, który obecnie nie ma obowiązujących zakazów, a najbliższym położonym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Łobżonki PLH300040, oddalony o 1,4 km od przedsięwzięcia. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w istniejącym pasie drogowym i nie zachodzi potrzeba wycinki drzew.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia w pasie drogowym oraz brak konieczności wycinki drzew, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki zwierząt i roślin oraz ich siedlisk, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 Dolina Łobżonki, ani pogorszenia integralności obszaru Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto, przedsięwzięcie nie wywoła pośrednio lub bezpośrednio szkody, utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na krajobraz i funkcję ekosystemu.

Wpływ przedsięwzięcia na krajobraz na etapie budowy związany będzie bezpośrednio z prowadzeniem prac budowlanych, pracą sprzętu budowlanego oraz dowozem materiałów. Oddziaływania na krajobraz będą krótkotrwałe na tym etapie. Na etapie eksploatacji,

przedsięwzięcie nie wpłynie na krajobraz analizowanego obszaru, gdyż trasa analizowanego odcinka drogi przebiegać będzie po istniejącym śladzie.

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

Z uwagi na skalę, charakter i zakres oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz brak negatywnego wpływu na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Do wiadomości:

1. Inwestor: Powiatowy Zarząd Dróg w Złotowie
2. aa

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu

Grzegorz Smolczyński
Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko