

**Wójt Gminy**

Orchowo  
pow. słupecki  
woj. wielkopolskie

OS.6220.3.2021

Stwierdza się, że niniejsza decyzja  
stała się ostateczna z dniem

29.04.2021r.

Orchowo, dnia 05.08.2021r.

Z up. **Wójta**

*Grzegorz Matkowski*  
mgr Grzegorz Matkowski  
Sekretarz Gminy

URZĄD GMINY ORCHOWO

Orchowo, dnia 14.07.2021r.

wpl. 05.08.2021

Nr 5578 zał. podpis *W*

BIURO PROJEKTÓW

M. RYGOWSKA I K. SIŁEŃSKI SP. K.

Wolęńc, dnia 16.07.2021

biuro 310

## DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 247), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 735), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Inwestora Powiat Słupecki, ul. Poznańska 20, 62-400 Słupca, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia;

**orzekam**

**1. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 3033P Orchard - Osówiec”.**

**2. Określić warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia w następującym zakresie:**

- 2.1. prace wykonawcze prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00;
- 2.2. w trakcie realizacji przedsięwzięcia używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych;
- 2.3. zaplecze budowy wraz z miejscami postoju 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;
- 2.4. uzupełnianie paliw, serwisowanie (z wyjątkiem awaryjnych) oraz mycie maszyn budowlanych i pojazdów prowadzić poza terenem inwestycji, w miejscach do tego dedykowanych i odpowiednio dostosowanych;
- 2.5. w trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić dostępność sorbetów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych, wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować;
- 2.6. w trakcie realizacji planowane przedsięwzięcie wyposażać w przenośne toalety, a wytworzone ścieki socjalno – bytowe dostarczyć do oczyszczalni ścieków;
- 2.7. wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo do rowów przydrożnych oraz istniejącej kanalizacji deszczowej;
- 2.8. materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający pylenie;
- 2.9. masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenie przed emisją oparów;
- 2.10. w okresie suszy teren placu budowy zraszać wodą;
- 2.11. prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów wykonać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, a w szczególności:

- pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronienia 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.
- 2.12. miejsce składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;
- 2.13. na etapie prac ziemnych minimum raz dziennie przed ich rozpoczęciem kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.

## UZASADNIENIE

W związku ze złożonym wnioskiem w dniu 17 maja 2021 roku przez Inwestora Powiat Słupceki, ul. Poznańska 20, 62-400 Słupca o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 3033P Orchowo - Osówiec”.

Na podstawie art. 75 ust.1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 247), stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Orchowo. Wobec powyższego Wójt Gminy Orchowo ustalił strony postępowania i dnia 26 maja.2021r. zawiadomił o wszczęciu postępowania administracyjnego.

Zgodnie z § 3 ust.1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019r., poz. 1839) niniejsze przedsięwzięcie zakwalifikowano do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagana.

W toku prowadzonego postępowania na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 247) zwanej dalej ustawą o oś, Organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Słupcy oraz zgodnie z art. 64 ust.1 pkt 4 i art. 68 ustawy o oś, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 2 i art. 545 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 624 ) o wyrażenie opinii do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Inowrocławiu w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenia ewentualnego zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Inowrocławiu pismem z dnia 7 czerwca 2021r. (wpływ do urzędu dnia 07.06.2021r.) znak BD.ZZŚ.1.435.183.2021.DG wyraził opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Wskazuje jednak na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub

konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań dotyczących realizacji, eksploatacji lub likwidacji planowanego przedsięwzięcia, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 1 lit. b lub c lub nałożenia obowiązku działań, o którym mowa w art. 82 ust.1 pkt 2 lit. b ustawy o oś.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Słupcy pismem z dnia 10 czerwca 2021r. (wpływ do urzędu dnia 11.06.2021r.) wyraził opinię, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, jakim jest „Przebudowa drogi powiatowej nr 3033P Orchowo – Osówiec na działkach o numerach ewidencyjnych 13/2 , 28 i 4 obręb Orchowo” nie jest wymagane.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 14 czerwca 2021r. (wpływ do urzędu dnia 15.06.2021r.) znak: WOO-IV.4220.190.2021.ZP.1 wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 3033P Orchowo - Osówiec” nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków, które zostały zawarte w decyzji w punkcie 2.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi powiatowej nr 3033P prowadzącej z miejscowości Osówiec do Orchowa. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi m.in. wykonanie nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej oraz budowa/przebudowa chodników, budowa pobocza, zjazdów oraz budowa odwodnienia. Na rozpatrywanym odcinku konstrukcja nawierzchni jest bitumiczna. Stan konstrukcji nawierzchni jest średni do złego. Nawierzchnia jest spękana, a także są odcinki o zapadniętej krawędzi jezdni i lokalne ubytki masy. Brak utwardzonych poboczy stwarza zagrożenie dla pieszych, którzy zmuszeni są poruszać się po poboczu gruntowym. Wykonanie, chodników, a także ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych nawierzchni poprawi bezpieczeństwo oraz płynności ruchu. Poprawa płynności ruchu w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się pojazdów, a także przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu oraz polepszenia warunków akustycznych na terenach graniczących z inwestycją. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosić będzie maks. 2 564,0m.

Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 *ustawy o oś*, przeanalizowano: rodzaj, skalę i charakter przedsięwzięcia, zakres robót związanych z jego realizacją, wielkość zajmowanego terenu, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, możliwości ograniczenia oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, różnorodność biologiczną, emisję i uciążliwość związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 3 lit. a *ustawy o oś* na podstawie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 3033P na odcinku o łącznej długości do 2 564,0 m. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostanie nawierzchnia jezdni z mieszanki mineralno – asfaltowej. Planowana jest także: budowa i przebudowa chodników, budowa pobocza, wykonanie zjazdów i zatok autobusowych oraz wykonanie odwodnienia obejmujące: budowę ścieków przykrawężnikowych, wykonanie nowych wpustów deszczowych, przebudowę i konserwację istniejących rowów drogowych. Droga przebiegać będzie w istniejącym śladzie drogi asfaltowej.

Po przebudowie droga charakteryzować się będzie następującymi parametrami: klasa drogi – L (lokalna), prędkość projektowa 40 km/h, kategoria ruchu KR3. Szerokość jezdni wyniesie od 5,5 m (poza zabudową wiejską) do 6,5 m (w terenie zabudowy wiejskiej w Osówcu). Odwodnienie na terenach niezabudowanych realizowane będzie poprzez spadki podłużne i

poprzeczne na tereny przyległe w granicach pasa drogowego lub do rowów przydrożnych, a na terenie zabudowanym – do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Celem przedsięwzięcia jest poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się pojazdów oraz do zmniejszenia emisji hałasu. Po przebudowie drogi zwiększy się bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit c *ustawy oos*, ustalono, że realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z zastosowaniem typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów i surowców budowlanych, takich jak: gotowe wyroby betonowe, masy mineralno – asfaltowe, kruszywo, piasek, żwir, kamień. Wykorzystane zostaną również energia elektryczna, paliwa oraz woda.

Projektowana droga zlokalizowana zostanie w istniejącym pasie drogowym i przebiegać będzie w terenie płaskim przez obszary rolnicze oraz przez tereny miejscowości Osówiec o zwartej zabudowie mieszkaniowej – jednorodzinnej, wielorodzinnej i zagrodowej.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c, lit. d i lit. g *ustawy oos* stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się krótkotrwałej i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e *ustawy oos*, stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie, 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.

Zgodnie z treścią Karty, natężenie ruchu na drodze wynosi 360 pojazdów lekkich i 30 pojazdów ciężkich w porze dnia oraz 31 pojazdów lekkich w porze nocy – bez pojazdów ciężkich. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie mieć wpływu na wzrost natężenia ruchu. Biorąc pod uwagę powyższe parametry, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d i lit. g *ustawy oos* 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. Planowane do wykorzystania podczas prowadzonych prac maszyny, urządzenia i samochody będą sprawne technicznie i będą posiadały właściwe atesty. Celem zmniejszenia uciążliwości wskazano warunki realizacji przedsięwzięcia obejmujące ograniczenie emisji zanieczyszczeń podczas transportu materiałów budowlanych, natomiast celem ograniczenia pylenia na placu budowy w czasie suszy – okresowe zraszanie terenu wodą.

Mając na uwadze rodzaj planowanego przedsięwzięcia oraz funkcję jaką droga pełni w istniejącym układzie komunikacyjnym, a także załączoną do Karty analizę rozprzestrzeniania się gazów i pyłów w powietrzu stwierdzono, że na etapie eksploatacji nie będzie ona istotnym źródłem emisji substancji do powietrza. Oznacza to, że realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do znaczącego pogorszenia jakości powietrza w rejonie zainwestowania w porównaniu do stanu istniejącego.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie

budowy. Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. g *ustawy oos*, stwierdzono, że ze względu na skalę, rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie będzie ono negatywnie wpływać na lokalne warunki gruntowo-wodne. Wszelkie czynności związane z utrzymaniem we właściwym stanie środków transportowych i załadowniczych, obejmujące w szczególności tankowanie, wymianę oleju oraz ewentualną naprawę sprzętu i innych pojazdów związanych z planowanym przedsięwzięciem, nie będą dokonywane na terenie przedmiotowej inwestycji. Ścieki bytowe powstające w związku z funkcjonowaniem zaplecza budowy będą gromadzone w szczelnych, przenośnych sanitariatach obsługiwanych przez uprawniony podmiot. Dla ochrony środowiska gruntowo-wodnego nałożono warunek, aby teren budowy wyposażać w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować oraz warunek zabezpieczenia zaplecza budowy przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.

Ilość odprowadzanych wód opadowych nieznacznie zwiększy się, ale poprawi się sposób ich odprowadzania poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f *ustawy oos*, na podstawie danych zawartych w *k.i.p.*, ustalono, iż na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady związane z charakterem prowadzonych prac budowlanych oraz odpady związane z bytowaniem pracowników budowy tj. odpady z budowy, remontów i przebudowy dróg, odpady opakowaniowe oraz niesegregowane odpady komunalne. Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane selektywnie w wydzielonym miejscu, o szczelnym podłożu lub w oznaczonych pojemnikach, w sposób zabezpieczający przed ewentualnymi odciekami do gruntu i zapewniony zostanie ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady te będą przekazywane podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi.

W związku z powyższym, w odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, lit. b, lit. c, lit. d, lit. f, lit. g, lit. h, lit. i, lit. j *ustawy oos* nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych i obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód, a także na wody powierzchniowe. Ponadto, przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe oraz archeologiczne. Przedsięwzięcie nie będzie także zlokalizowane na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego oraz na obszarach górskich. Nie będzie również zlokalizowane na obszarach o dużej gęstości zaludnienia. Biorąc pod uwagę przedstawione przez inwestora analizy i założenia co do funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska na przedmiotowym obszarze w związku z realizacją przedsięwzięcia.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e *ustawy oos* 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. Przedsięwzięcie będzie 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.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz przeprowadzoną analizę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do zapisów art. 63 ust 1 pkt 1 lit. b i pkt 3 lit. f *ustawy o oś*, nie przewiduje się znaczących powiązań, ani kumulowania oddziaływań planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami.

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 na obszarze chronionego krajobrazu „Powidzko-Bieniszewski”, który obecnie nie ma obowiązujących zakazów. Najbliższym obszarem Natura 2000, zlokalizowanym w odległości ok. 1,1 km od przedsięwzięcia, jest specjalny obszar ochrony siedlisk Pojezierze Gnieźnieńskie PLH300026. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona poza terenem 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, krajobrazowe nałożono warunek nie dokonywania wycinki w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

Celem 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.

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 likwidacją zagłębień.

Mając na względzie realizację przedsięwzięcia 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 siedlisk. 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 obszarów Natura 2000 lub ich powiązania 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 o oś* 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

Po zapoznaniu się z całą dokumentacją dotyczącą planowanego przedsięwzięcia, jednocześnie biorąc pod uwagę stanowiska organów opiniujących Wójt Gminy Orchowo uznał, że nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 10 i art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego przed wydaniem niniejszej decyzji Strony zostały poinformowane o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy w formie obwieszczenia podanego do publicznej wiadomości i do dnia wydania decyzji żadna ze stron nie złożyła uwag ani wniosków, co do planowanego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

### POUCZENIE

Zgodnie z art. 127 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koninie za pośrednictwem Wójta Gminy Orchowo w terminie 14 dni od daty doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Zgodnie z art. 127a § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Z up. Wójta  
*Grzegorz Matkowski*  
mgr Grzegorz Matkowski  
Sekretarz Gminy

Otrzymują:

1. Karol Siliński Biuro Projektów M. Rygowska i K. Siliński Sp. k. Golina ul. Asfaltowa 1, 63-200 Jarocin (Pełnomocnik)
2. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Inowrocławiu

### **Charakterystyka Przedsięwzięcia**

#### **1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia**

Celem przedsięwzięcia jest przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr 3033P prowadzącej z miejscowości Osówiec do Orchowa. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi m.in. wykonanie nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej oraz budowa/przebudowa chodników, budowa pobocza, zjazdów i zatok autobusowych oraz budowa odwodnienia.

Na rozpatrywanym odcinku konstrukcja nawierzchni jest bitumiczna. Stan konstrukcji nawierzchni jest średni do złego. Nawierzchnia jest spękana, a także są odcinki o zapadniętej krawędzi jezdni i lokalne ubytki masy. Brak utwardzonych poboczy stwarza zagrożenie dla pieszych, którzy zmuszeni są poruszać się po poboczu gruntowym. Wykonanie, chodników, a także ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych nawierzchni poprawi bezpieczeństwo oraz płynności ruchu. Poprawa płynności ruchu w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się pojazdów, a także przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu oraz polepszenia warunków akustycznych na terenach graniczących z inwestycją. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosić będzie maks. 2 564,0m. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi budowa/przebudowa m.in.:

- jezdni o nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- zjazdów do posesji/pól,
- chodników,
- pobocza,
- odwodnienia (budowa ścieków przykrawężnikowych, wykonanie nowych wpustów deszczowych, przebudowa/konserwacja istniejących rowów drogowych - odmulenie). Inwestor przewiduje możliwość realizacji inwestycji w dwóch etapach: – etap I – odcinek nr 1 - przebudowa odcinka poza zabudowę wiejską Osówiec – Orchowo – długość maks. 1 918,0 m, od drogi wojewódzkiej nr 262 do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3035P, – etap II – odcinek nr 2 - przebudowa odcinka w zabudowie wiejskiej w Osówcu – długość maks. 646,0 m, stanowi kontynuację odcinka nr 1 do przedostatnich zabudowań we wsi Osówiec. Droga przebiegać będzie istniejącym śladem drogi asfaltowej, w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej (odcinek we wsi Osówiec) oraz pól uprawnych. Droga objęta zamierzeniem inwestycyjnym służy do przeprowadzania ruchu kołowego i pieszego w zakresie niezbędnym do obsługi komunikacyjnej mieszkańców gminy Orchowo, przede wszystkim mieszkańców okolicznych miejscowości, stanowi również dojazd do pól uprawnych znajdujących się wzdłuż przedmiotowej drogi.

Droga objęta zamierzeniem inwestycyjnym służyć będzie przede wszystkim do przeprowadzania ruchu kołowego i pieszego w zakresie niezbędnym do obsługi komunikacyjnej mieszkańców miejscowości Orchowo i Osówiec. Przebudowa drogi zapewni bezpieczny ruch pieszy, rowerowy oraz ułatwi dostęp do posesji, pól dla pojazdów. Długość projektowanego odcinka drogi wynosić będzie maks. 2 564,0 m.

Założenia projektowe przebudowywanej drogi:

- kategoria administracyjna drogi - droga powiatowa,
- klasa techniczna drogi - droga klasy L (lokalna),
- zakładana prędkość projektowa – 40 km/h,
- kategoria ruchu – KR3,



- długość drogi – maks. 2 564,0 m:
  - odcinek nr 1 - przebudowa odcinka poza zabudową wiejską Osówiec – Orchowo – długość maks. 1 918,0 m (etap I),
  - odcinek nr 2 - przebudowa odcinka w zabudowie wiejskiej w Osówcu – długość maks. 646,0 m (etap II),
  - przekrój drogi - jednojezdniowy dwupasowy,
  - szerokość jezdni – 5,5 m – 6,5 m:
  - odcinek nr 1 – 5,5 m,
  - odcinek nr 2 – 6,5 m,
  - nawierzchnia jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej,
  - odwodnienie:
  - odcinek nr 1 – poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne na tereny przyległe w granicach pasa drogowego oraz do istniejących rowów przydrożnych;
  - odcinek nr 2 - poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne do nowoprojektowanych wpustów (wymienionych z istniejących) poprzez przykanaliki do istniejącej kanalizacji deszczowej.
- Skala i zakres przedsięwzięcia obejmuje:
- roboty przygotowawcze,
  - wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne wraz z profilowaniem,
  - wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni,
  - regulacja obudów włazów i zaworów urządzeń podziemnych,
  - roboty porządkowe.

W wyniku realizacji inwestycji nie zmieni się sposób użytkowania terenu – nieruchomości objęte przedsięwzięciem aktualnie stanowią drogę. Teren realizacji inwestycji stanowią następujące nieruchomości: 13/2, 28 i 4 obręb Osówiec. Długość odcinka projektowanej drogi wynosić będzie maks. 2 564,0 m. Przebudowa drogi prowadzona będzie w pasie drogowym drogi powiatowej. Opracowanie podzielono na dwa odcinki: – odcinek nr 1 - rozpoczyna się na skrzyżowaniu z ul. Słupecką miejscowości Orchowo, przy włączeniu do drogi wojewódzkiej nr 262, w km: 0+000,00, koniec opracowania zlokalizowano w km: 1+917,13, ten odcinek drogi przebiega wśród pól uprawnych do pierwszych zabudowań wsi Osówiec – do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3035P (etap I), – odcinek nr 2 – stanowi kontynuację odcinka nr 1, rozpoczyna się w miejscowości Osówiec – od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3035P, w km: 0+000,00, droga przebiega wśród zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zagrodowej i mieszkaniowo-usługowej (zgodnie z pismem Wójta Gminy Orchowo z dnia 13.04.2021 r., znak sprawy: OŚ.6254.1.2021), koniec opracowania zlokalizowano w km: 0+645,82 (etap II).

Nawierzchnia drogi na całym odcinku jest asfaltowa. Droga odwadniana jest powierzchniowo poprzez odpowiednie pochylenie poprzeczne i podłużne zapewniające odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do rowów przydrożnych lub na tereny nieutwardzone w granicach istniejącego pasa drogowego oraz w terenie zabudowanym do istniejącej kanalizacji deszczowej. Droga jest oświetlona (na odcinku zabudowanym). Obszar planowanej inwestycji stanowią tereny przekształcone w wyniku działalności człowieka – zabudowa mieszkaniowa (wieś Osówiec) oraz pola uprawne.

W otoczeniu drogi znajdują się:

- zabudowa wielorodzinna, zagrodowa i mieszkaniowo usługowa (odcinek zabudowany w miejscowości Osówiec),
- obszary wykorzystywane rolniczo (pola uprawne).

Planowana inwestycja nie będzie oddziaływać na przedmiotowe obszary ze względu na znaczną odległość.

W odległości ok. 1,0 km znajduje się komunalne ujęcie wód w Orchowie. Ze względu na charakter inwestycji oraz odległość stwierdzono, że inwestycja nie będzie oddziaływała na te obszary.

### Obszary zagrożenia powodzią oraz obszary osuwisk

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami zagrożonymi powodzią oraz poza obszarami osuwiskowymi. Planowana do przebudowy droga położona jest w obszarze Powidzko – Bieniszewskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

### Obszary przylegające do jezior

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do jezior. Najbliżej położone jezioro to Jezioro Orchowskie zlokalizowane w odległości ok. 450 m na zachód od początkowego odcinka w miejscowości Orchowo. Omawiana inwestycja w żaden sposób nie będzie oddziaływać na ww. wody śródlądowe.

### Obszary mające znaczenie historyczne i kulturowe

W najbliższym sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego nie jest zlokalizowany żaden teren chroniony na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2020 r., poz. 282 z późn. zm.).

Zgodnie z rejestrem zabytków nieruchomych na terenie gminy Orchowo, prowadzonym przez Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków najbliższymi obiektem ujętym w rejestrze są:

- kaplica pw. MB Różańcowej, 1883 r., nr rejestru 272/14 z dnia 30.04.1984 r.,
  - dwór drewniany, pocz. XVIII w., k. XVIII w., pocz. XX w., nr rejestru 273/15 z dnia 30.04.1984 r. zlokalizowane w sąsiedztwie przebudowywanego układu drogowego (w miejscowości Osówiec).
- Jeśli w trakcie prowadzenia prac zostaną odkryte jakiegokolwiek znaleziska mogące stanowić wartość archeologiczną prace zostaną zatrzymane, a o zaistniałej sytuacji poinformowany zostanie Wojewódzki Konserwator Zabytków w Poznaniu.

### Gęstość zaludnienia

Inwestycja realizowana będzie na terenie administracyjnie należącym do gminy Orchowo. Tereny, przez które przebiegać będzie inwestycja charakteryzują się niską gęstością zaludnienia, dominuje rozproszona zabudowa oraz tereny wykorzystywane rolniczo.

## **2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia nieruchomości szatą roślinną**

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej 3033P Orchowo - Osówiec. Długość przebudowywanej drogi wynosić będzie maks. 2 564,0 m. Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie nieruchomości stanowiących działki o nr ewid.: 13/2, 28 i 4 obręb Osówiec.

Inwestycja realizowana będzie po śladzie istniejącej drogi powiatowej, w granicach istniejącego pasa drogowego. Droga przebiegać będzie wśród zabudowy mieszkaniowej (odcinek zabudowany – wieś Osówiec) i wśród pól uprawnych. Powierzchnia pasa drogowego wynosić będzie ok. 20 300,0 m<sup>2</sup> (jezdnia, zjazdy, pobocze i chodniki).

Przedsięwzięcie nie zachwieje równowagi ekologicznej środowiska. Zasięg przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego nie stwarza zagrożenia oraz nie wywiera jakiegokolwiek negatywnego oddziaływania dla opisywanego komponentu środowiska.

Planowane przedsięwzięcie usytuowane zostanie poza zasięgiem obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

### 3. Rodzaj technologii

Roboty budowlane wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego w zakresie branży drogowej, kanalizacyjnej itd. Wykonana zostanie nawierzchnia dróg, w technologii typowej dla tego typu obiektów budowlanych, odpowiedniej klasy technicznej i przyjętej kategorii ruchu.

Założenia projektowe przebudowywanej drogi:

- kategoria administracyjna drogi - droga powiatowa,
- klasa techniczna drogi - droga klasy L (lokalna),
- zakładana prędkość projektowa – 40 km/h,
- kategoria ruchu – KR3, □ długość drogi – maks. 2 564,0 m: □ odcinek nr 1 - przebudowa odcinka poza zabudowę wiejską Osowiec – Orchowo – długość maks. 1 918,0 m (etap I),
- odcinek nr 2 - przebudowa odcinka w zabudowie wiejskiej w Osówcu – długość maks. 646,0 m (etap II) ,
- przekrój drogi - jednojezdniowy dwupasowy,
- szerokość jezdni – 5,5 m – 6,5 m:
- odcinek nr 1 – 5,5 m,
- odcinek nr 2 – 6,5 m,
- nawierzchnia jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- odwodnienie:
- odcinek nr 1 – poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne na tereny przyległe w granicach pasa drogowego oraz do istniejących rowów przydrożnych;
- odcinek nr 2 - poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne do nowoprojektowanych wpustów (wymienionych z istniejących) poprzez przykanaliki do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Skala i zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- roboty przygotowawcze,
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne wraz z profilowaniem,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni,
- wykonanie poboczy,
- roboty porządkowe.

Geometrię oraz elementy trasy zaprojektowano w taki sposób aby:

- zapewnić dostęp do przyległych terenów,
- uniknąć przebudowy istniejących urządzeń.

Technologia kładzenia nawierzchni bitumicznej będzie typową dla drogi tej klasy. Przy kładzeniu nawierzchni najważniejszymi czynnikami są:

- odpowiedni dobór składników mieszanki asfaltowej i jej optymalnej ilości,
- należyte określenie właściwości mieszanki,
- właściwe przygotowanie podłoża pod nawierzchnię.

Technologia tych prac realizowana będzie odcinkowo, w zależności od czasu trwania i postępu prac.

Materiałochłonność i energochłonności prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnej skali. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Roboty budowlane wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego w zakresie branży drogowej. Usunięta warstwa ziemi urodzajnej (humus) na powierzchniach w liniach rozgraniczających inwestycji zostanie odpowiednio przechowana przez okres budowy i ponownie wykorzystana do zakładania zieleni. W obrębie przebudowywanej drogi znajduje się następujące uzbrojenie: sieć kanalizacji sanitarnej, sieć wodociągowa, sieć teletechniczna i sieć energetyczna. W terenie nie występują kolizje, występują tylko skrzyżowania z istniejącą infrastrukturą podziemną. Natężenie ruchu na przedmiotowej drodze jest niewielkie. Droga stanowi głównie mieszkańców wsi Osowiec do Orchowa.

### Konstrukcja jezdni

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno – asfaltowej,
- warstwa wiążąca,
- podbudowa zasadnicza,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- stabilizacja kruszywa cementem.

### Konstrukcja chodników

- kostka brukowa betonowa,
- podsypka cementowo – piaskowa,
- - warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego.

### Pobocze z kruszywa

- nawierzchnia z frezowiny,
- podbudowa betonowa z betonu.

### Zjazdy

- kostka brukowa betonowa,
- podsypka cementowo – piaskowa,
- podbudowa zasadnicza z chudego betonu,
- stabilizacja kruszywa cementem.

### Odwodnienie

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego układu drogowego odprowadzane będą powierzchniowo poprzez istniejące spadki podłużne i poprzeczne na tereny nieutwardzone oraz do istniejących rowów przydrożnych w granicach pasa drogowego lub poprzez przykanaliki do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Brak kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu. Nie przewiduje się wycinki drzew czy krzewów.

Mając na względzie minimalizację robót, niweletę drogi zaprojektowano poprzez nawiązanie do rzędnych terenu i istniejących/projektowanych elementów drogi, przy założeniu zapewnienia minimalnych pochyleń podłużnych, gwarantujących prawidłowe i sprawne odprowadzenie wód opadowych na tereny nieutwardzone, do rowów przydrożnych w granicach pasa drogowego lub do istniejącej kanalizacji deszczowej. Niweleta zapewnia również prawidłowe powiązanie jezdni z przyległym terenem. Prace drogowe będą prowadzone przy ograniczonym, a przy robotach bitumicznych wyłączonym ruchu drogowym. Roboty związane z ułożeniem poszczególnych warstw konstrukcji nawierzchni jezdni przewiduje się wykonać w sposób mechaniczny.

Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji (po istniejącym śladzie) oraz fakt, iż droga charakteryzować się będzie niewielkim natężeniem ruchu, a w związku z tym niewielkim poziomem emisji hałasu, można z całą pewnością stwierdzić, że zasięg oddziaływania przedsięwzięcia na etapie eksploatacji zamknie się w granicach inwestycji. Ocenia się, iż przebudowa układu komunikacyjnego spowoduje poprawę bezpieczeństwa oraz płynności ruchu.

## 4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

W trakcie prac projektowych nad wyborem najbardziej optymalnego rozwiązania technologicznego - z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych - przeanalizowano następujące warianty realizacji przedsięwzięcia:

- wariant I realizacji przedsięwzięcia (wariant bezinwestycyjny, wariant tzw. „zerowy”),
- wariant II realizacji przedsięwzięcia,
- wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

W związku z faktem, że planowany układ drogowy nawiązuje do istniejącej drogi powiatowej 3033P Orchowo - Osówiec nie wykonano wariantowania przebiegu drogi w planie.

Projektując przebudowę przedmiotowego układu drogowego dążono do maksymalnego wykorzystania istniejących w terenie ciągów komunikacyjnych, które umożliwią lepsze skomunikowanie terenu, z wykorzystaniem dedykowanej infrastruktury.

Wariant I - bezinwestycyjny

Wariant bezinwestycyjny to tzw. wariant „zerowy”, który polega na zaniechaniu realizacji planowanego przedsięwzięcia o nazwie: „Przebudowa drogi powiatowej nr 3033P Orchowo - Osówiec”. To rozwiązanie spowoduje, iż droga powiatowa zostanie zachowana w istniejącym stanie, a ewentualne nakłady finansowe sprowadzać się jedynie będą do bieżącego utrzymania dróg, bez środków przeznaczonych na podniesienie parametrów technicznych.

Brak realizacji zadania oznaczać będzie m.in.:

- brak przebudowanej drogi na odcinku wynoszącym maks. 2 564,0 m,
- pogorszenie stanu technicznego istniejącej drogi powiatowej (zwiększone ryzyko wypadków i kolizji z udziałem pojazdów jak i pieszych),
- możliwość wystąpienia ponadnormatywnego oddziaływania w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń na terenach podlegających ochronie,
- brak poprawy bezpieczeństwa, co będzie powodowało negatywne skutki dla wszystkich użytkowników ciągów komunikacyjnych,
- brak uwzględnienia potrzeb społeczności lokalnej w zakresie komunikacji samochodowej, w tym, w szczególności mieszkańców okolicznych miejscowości.

Niepodejmowanie realizacji przedsięwzięcia nie oznacza braku wystąpienia oddziaływań na środowisko z omawianego terenu. Wystąpią ww. oddziaływania.

Wariant II realizacji przedsięwzięcia polega na przebudowie drogi. Realizacja tego wariantu spowoduje emisję do środowiska w opisanej wielkości. Realizacja wariantu II w opisanej formule będzie oddziaływać na środowisko.

Mając na względzie znikome i zbadane oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska, wariant ten jest wariantem optymalnym. Analizując oddziaływanie w korelacji z zajmowaną powierzchnią oraz funkcją planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego należy stwierdzić, że realizacja planowanego przedsięwzięcia w tym wariantcie jest zasadne i korzystna dla środowiska.

Uwzględniając uwarunkowania środowiskowe oraz lokalizacyjne wariant najkorzystniejszy dla środowiska polega na przebudowie drogi powiatowej, czyli na realizacji II wariantu. Przewidywane rozwiązania techniczno-technologiczne w projektowanym przedsięwzięciu reprezentują dobry poziom krajowy i są uzasadnione z punktu widzenia ekonomicznego i ochrony środowiska, a realizacja przedsięwzięcia spowoduje racjonalne wykorzystanie analizowanego terenu i dostępnej infrastruktury. Usytuowanie osi przebudowanej drogi zakłada w miarę możliwości pełne wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego. Ponadto, budowa/przebudowa chodników/poboczy czy zjazdów poprawi bezpieczeństwo korzystających z drogi jak i mieszkańców, poruszających się pieszo lub rowerem po drodze. Wariant przewiduje kompleksową poprawę warunków odwodnienia poprzez wykonanie kanalizacji deszczowej, co zapobiegnie degradacji nawierzchni drogi w dłuższym okresie eksploatacji. W związku z faktem, iż planowane zadanie inwestycyjne polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 3033P na odcinku Orchowo - Osówiec biegnie trasą już istniejącej drogi nie analizowano wariantów lokalizacyjnych.

Realizacja inwestycji w zakładanym wariantcie spowoduje:

- zmniejszenie presji środowiskowej przebudowywanej drogi w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń,
  - poprawę bezpieczeństwa otoczenia na całym obszarze planowanego przedsięwzięcia,
- m.in. poprzez przebudowę/budowę chodników, poboczy,
- zwiększenie bezpieczeństwa na drodze,

- poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zapewnienie należytych wymagań w zakresie ochrony środowiska wodnego i przyrodniczego,
- kompleksowe odwodnienie – w ramach inwestycji zaplanowano odmulenie istniejących rowów przydrożnych,
- uporządkowanie estetyczne terenu i polepszenie warunków dotychczasowej eksploatacji drogi w dłuższej perspektywie czasowej.

## **5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii**

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia materiałów, paliw oraz energii. Paliwa wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów pracujących przy realizacji inwestycji. Wszelkie zużyte surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami.

Szacunkowe zapotrzebowanie mediów w trakcie realizacji inwestycji wynosi:

- energia elektryczna - ok. 40 kWh/doba,
- paliwa - ok. 400 dm<sup>3</sup>/doba.

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce oraz materiały wykorzystywane na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- beton asfaltowy – ok. 400 m<sup>3</sup>,
- emulsja asfaltowa – ok. 2,5 Mg,
- kruszywo łamane – ok. 200 m<sup>3</sup>,
- beton C12/15 – ok. 200 m<sup>3</sup>,
- kruszywo (niesort) – ok. 300 m<sup>3</sup>,
- piasek – ok. 2,5 Mg.

Wszystkie powyższe surowce i materiały dostarczone zostaną przez podmioty zewnętrzne i pozyskane/wytworzone poza terenem przedsięwzięcia. Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego m.in.: frezarek, samochodów ciężarowych (np. transport materiałów budowlanych), koparek i ładowarek, układarek mas bitumicznych, walców i zagęszczarek. Materiałochłonność i energochłonności prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu działalności. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze skali inwestycji oraz tradycyjnej i powszechnie stosowanej techniki budowy.

Biorąc pod uwagę skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego, zużycie ww. materiałów budowlanych będzie ograniczone do minimum i nie będzie miało jakiegokolwiek negatywnego wpływu na środowisko.

## **6. Rozwiązania chroniące środowisko**

W trakcie robót drogowych będzie miało miejsce oddziaływanie w zakresie hałasu, które związane będzie z pracą maszyn, urządzeń i samochodów. Hałas minimalizowany będzie poprzez zastosowanie sprawdzonych, dobrze konserwowanych, posiadających właściwe atesty maszyn, urządzeń i samochodów.

Etap realizacji inwestycji wiązać się również będzie z emisją niezorganizowaną spalin z silników pojazdów i maszyn budowlanych oraz pyleniem z dróg i powierzchni terenów objętych pracami ziemnymi. Planowane do zastosowania środki techniczne łagodzące niekorzystne oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego to m.in.:

- lokalizacja zaplecza placu budowy, bazy magazynowej oraz miejsc składowania na terenach o najmniejszych walorach przyrodniczych,
- prowadzenie prac wyłącznie w porze dziennej,



- stosowanie sprawnego technicznie sprzętu, stałe prowadzenie nadzoru budowlanego oraz bezwzględne przestrzeganie przepisów BHP,
- prowadzenie robót w sposób ograniczający maksymalnie uciążliwość pod względem akustycznym oraz wibracji wywołanych pracą ciężkiego sprzętu, zakłada się prowadzenie prac wyłącznie w porze dziennej tj. od godz. 6:00 do godz. 22:00,
- systematyczne sprzątanie placu budowy,
- ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na biegu jałowym,
- uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie,
- ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
- transport mas bitumicznych wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu,
- prowadzenie robót nawierzchniowych, utrzymywanie placu i drogi w stanie ograniczającym pylenie, dobra organizacja dojazdów do placu budowy,
- monitorowanie właściwego wykorzystania maszyn i urządzeń pracujących na budowie, optymalizacja czasu pracy.

Wszystkie emisje występujące na etapie realizacji inwestycji (emisja zanieczyszczeń, hałasu) będą miały charakter czasowy i lokalny, a ich natężenie będzie zmieniało się w zależności od miejsca i fazy realizacji robót i zniknie wraz z ich zakończeniem.

Ochrona środowiska gruntowo - wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia zostanie zapewniona poprzez:

- kontrolowanie szczelności zbiorników paliw płynnych pojazdów,
- zapewnienie dostępu do przenośnych toalet pracownikom oraz regularnie opróżnianie toalet z wykorzystaniem samochodów serwisowo - asenizacyjnych,
- zabezpieczenie miejsc przechowywania surowców i materiałów do budowy materiałami izolacyjnymi,
- prowadzenie wszystkich czynności związanych z utrzymaniem we właściwym stanie środków transportowych i załadowniczych (w szczególności tankowanie, wymiana oleju oraz ewentualna naprawa sprzętu i innych pojazdów) poza terenem realizacji inwestycji,
- zastosowanie wyłącznie sprawnego sprzętu (maszyny, urządzenia i samochody), wszystkie urządzenia, pojazdy, maszyny będą posiadały właściwe atesty,
- magazynowanie odpadów w wyznaczonych, zabezpieczonych miejscach,
- wyposażenie placu budowy w sorbenty,
- lokalizacja placu budowy na terenach zagospodarowanych.

Ochrona przyrody na etapie realizacji przedsięwzięcia zostanie zapewniona poprzez:

- zdjęcie wierzchniej, urodzajnej warstwy ziemi przed przystąpieniem do prac, warstwa humusu składowana będzie w sposób uporządkowany (pryzmy) w celu ich dalszego wykorzystania,
- prowadzenie wszelkich prac w pobliżu istniejących drzew nieprzeznaczonych do wycinki, wyłącznie sposobem ręcznym,
- zabezpieczenie korzeni drzew, w przypadku konieczności ich odsłonięcia,
- planowanie tras ruchu sprzętu budowlanego poza obszarem wyznaczonym przez rzut koron,
- zakaz składowania wszelkich materiałów budowlanych w pobliżu drzew (powierzchni wyznaczonej rzutem korony drzew),
- zabezpieczenie pni drzew narażonych na otarcia ze strony sprzętu budowlanego poprzez np. odpowiednie włókniny i maty słomiane,
- zapewnienie ochrony drobnej fauny - eliminowanie wszelkich zastoisk wody stwarzających siedliska dla płazów, niepozostawianie nieuformowanych skarp stwarzających dogodne warunki do zakładania gniazd czy nor; kontrola wszelkich wykopów, itp., które stanowią pułapki dla małych zwierząt, pod kątem ich obecności, a w przypadku stwierdzenia uwięzienia uwalnianie zwierząt do siedlisk odpowiadających danemu gatunkowi (kontrola 1 raz na dobę),
- sprawdzanie przed rozpoczęciem prac w każdym dniu roboczym, placu budowy pod kątem obecności

miejsc stanowiących potencjalne pułapki dla drobnych zwierząt,

- zabezpieczenie miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt poprzez ich tymczasowe przykrycie. Teren prac zostanie oznakowany i zabezpieczony przed przypadkowym wjazdem pojazdów na teren robót. Wszystkie prace związane z realizacją przedsięwzięcia zostaną wykonane z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska. W przypadku natrafienia na przedmioty o charakterze zabytkowym teren znaleziska zostanie zabezpieczony i zostanie powiadomiony o tym fakcie Wojewódzki Konserwator Zabytków. Po zakończeniu realizacji inwestycji usunięte zostaną wszystkie tymczasowe instalacje i urządzenia oraz wykonana zostanie niezbędna niwelacja powierzchni terenu, w miarę możliwości technicznych. Biorąc pod uwagę zaplanowane do realizacji ww. środki minimalizujące nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na poszczególne komponenty środowiska na etapie realizacji inwestycji.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia standardów w otaczającym środowisku, w tym w szczególności w stosunku do obiektów wymagających ochrony akustycznej.

W odniesieniu do etapu funkcjonowania przedsięwzięcia najistotniejsze czynniki warunkujące wielkość emisji jak: natężenie ruchu, stan techniczny pojazdów czy rodzaj spalnego paliwa zarządzający drogą nie ma wpływu. Biorąc pod uwagę liniowy charakter przedmiotowego zadania, zastosowane zostaną typowe czynności zapobiegające negatywnym oddziaływaniom na środowisko:

- bieżąca konserwacja i utrzymanie drogi we właściwym stanie technicznym,
- wykonanie bieżących robót tak, aby nie były źródłem zanieczyszczenia środowiska surowcami, materiałami i odpadami lub innymi substancjami stosowanymi w czasie ich trwania,
- optymalizacja sposobów zimowego utrzymania drogi, przy zastosowaniu środków wykluczających możliwość spowodowania zagrożenia dla drzew w rejonie przedsięwzięcia, □ wykonywanie robót w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia (np. remonty, naprawy) w taki sposób, aby nie stanowiły źródła zanieczyszczenia środowiska surowcami, materiałami i odpadami lub innymi substancjami stosowanymi w czasie ich trwania. Niezależnie od powyższego, roboty budowlane prowadzone będą zgodnie ze sztuką budowlaną i zasadami bezpiecznego oraz ekonomicznego obchodzenia się z substancjami i materiałami, a późniejsza eksploatacja zapewni utrzymanie obiektów we właściwym stanie przy zachowaniu zasad wynikających z przepisów prawa i obowiązków zarządcy drogi.

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

Czynnikami oddziałującymi na środowisko związanymi z realizacją planowanej inwestycji będą:

- zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego - etap realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia,

- emisja hałasu - etap realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia,

- odpady - etap realizacji oraz ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia.

Emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych

Etap realizacji i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia

Źródłem emisji na etapie robót budowlanych będą:

- maszyny do prowadzenia robót związanych z budową nowego obiektu,

- transport materiałów budowlanych,

- prace wykończeniowe.

W fazie realizacji należy spodziewać się wystąpienia następujących negatywnych oddziaływań w zakresie zanieczyszczenia powietrza:

- wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych głównie tlenków azotu (NO<sub>x</sub>), zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na terenie budowy - zarówno bezpośrednio na placu budowy, jak i w jego sąsiedztwie - pojazdy dostarczające materiały budowlane,

- wzrost emisji pyłów, związany z transportem oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego oraz wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Emisje z użytkowanych maszyn będą na poziomie emisji z samochodów ciężarowych. Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja wtórna pyłów. Podczas ulepszania podłoża gruntowego pod nawierzchnie drogowe oraz wykonywania warstw konstrukcji nawierzchni wystąpią dodatkowe uciążliwości dla środowiska, spowodowane zanieczyszczeniem pyłami powstającymi podczas transportu lub zabudowywania materiału nawierzchniowego. Przy robotach nawierzchniowych powstaną okresowe uciążliwości dla użytkowników terenu w rejonie robót, których trudno uniknąć i które będą spowodowane wydzielaniem spalin przez maszyny i pojazdy oraz wydzielaniem się gazów z podgrzanych asfaltów drogowych. Celem ograniczenia emisji gazów w trakcie transportu mieszanki, samochody przewożące mieszankę wyposażone będą w opony szczelnie zakrywające skrzynie ładunkową samochodu. Pylenie wtórne powstające podczas transportowania materiału nawierzchniowego zostanie zmniejszone poprzez utrzymywanie w należytym stanie placu budowy i dróg dojazdowych. Celem ograniczenia nadmiernego pylenia podczas budowy stosowane będą maszyny budowlane nowej generacji. Należy podkreślić, iż uciążliwości te będą krótkotrwałe, ograniczone do czasu trwania etapu budowy.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w sposób określony w przepisach techniczno-budowlanych oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając spełnienie wymagań dotyczących bezpieczeństwa pożarowego, bezpieczeństwa konstrukcji, bezpieczeństwa użytkowania, odpowiednich warunków higienicznych i zdrowotnych oraz ochrony środowiska, ochrony przed hałasem i drganiami. Planowana droga spełniać będzie wszystkie wymogi prawne określone dla tego typu obiektów.

Wszystkie prace związane z realizacją przedsięwzięcia zostaną wykonane z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwych dla okolicznych mieszkańców oraz otaczającego środowiska. Uciążliwości związane z etapem realizacji będą miały charakter przejściowy i odwracalny. W celu zminimalizowania uciążliwości powstających na tym etapie prace ziemne prowadzone będą wyłącznie w godzinach dziennych (6:00 – 20:00), w sposób niedopuszczający do przypadkowego wycieku substancji ropopochodnych. Używany sprzęt będzie sprawny technicznie, a wszelkie jego konserwacje, uzupełnienia paliwa i naprawy wykonywane poza terenem inwestycji. Oddziaływania na etapie realizacji będą krótkotrwałe i odwracalne, w związku z powyższym nie przewiduje się ich negatywnego oddziaływania na ludzi i powietrze. Na podstawie powyższej analizy oraz porównania z podobnymi obiektami można stwierdzić, że przebudowa drogi nie będzie źródłem występowania przekroczeń zanieczyszczeń powietrza.

#### Etap eksploatacji przedsięwzięcia

Emisja na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia związana będzie ze spalaniem paliw w silnikach pojazdów. W emitowanych spalinach występują: tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne oraz tlenki azotu. Wysokie temperatury spalania paliwa, a także reakcje zachodzące pomiędzy cząsteczkami paliwa, a tlenem z powietrza przed właściwym zapłonem, powodują rozkład węglowodorów paliwa i powstawanie związków organicznych nie występujących w paliwie jak np. aldehydy, kwasy, smoły, laki, asfalty i wiele innych. Udział wymienionych produktów emisji jest różny i zależy od konstrukcji silnika, stosowanych materiałów pędnych, charakteru silnika lub innych czynników. Głównym zanieczyszczeniem emitowanym podczas funkcjonowania przedsięwzięcia będą tlenki azotu (NOX) reprezentowane przez dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>).

Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak: rodzaj spalanego paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z

nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, pochylenie niwelety. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu, które dla przyjętych rozwiązań drogowych należy uznać za optymalne dla minimalizacji oddziaływań. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obarczone są pewnymi błędami. Biorąc pod uwagę zakładane natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku oraz nową nawierzchnię, a co za tym idzie płynności jazdy przy jednoczesnym polepszaniu jakości techniczno-ekologicznej silników określono, iż dotrzymane zostaną wartości określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87).

#### Emisja hałasu

W trakcie przebudowy drogi w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia, okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane będą pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Celem zmniejszenia tych uciążliwości prace będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej z zastosowaniem działań minimalizujących określonych w niniejszej dokumentacji. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustaną natychmiast po zakończeniu prac budowlanych.

Przebudowywana droga wykorzystywana jest przede wszystkim przez mieszkańców wsi Osówek jako dojazd do drogi wojewódzkiej 262 prowadzącej w kierunku Orchowa i Słupcy.

Biorąc pod uwagę lokalizację w znacznej części (odcinek nr 1 - ok. 1 918,0 m) poza terenami chronionymi akustycznie oraz fakt, iż droga charakteryzować się będzie stosunkowo niewielkim natężeniem ruchu, a w związku z tym niewielkim poziomem emisji hałasu, można z całą pewnością stwierdzić, że zasięg oddziaływania przedsięwzięcia planowanego do realizacji zamknie się w granicach inwestycji.

Analizując skalę możliwego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, a także zagospodarowanie terenów wokół planowanej drogi (przewaga terenów użytkowanych rolniczo) można z całą pewnością stwierdzić, że droga o takiej klasie (lokalna, kategoria ruchu KR3), ze względu na niewielkie natężenie i prędkości ruchu, należy do źródeł o niewielkiej emisji hałasu.

#### Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

W wyniku realizacji, eksploatacji oraz potencjalnej likwidacji planowanego przedsięwzięcia zostaną wytworzone odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne. Odpady zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 z późn. zm.). Źródłem odpadów będą:

- na etapie realizacji - prace ziemne związane z przebudową układu drogowego,
- na etapie eksploatacji - bieżące utrzymanie drogi,
- na etapie likwidacji - prace związane z rozbiórką obiektów, demontażem urządzeń.

Uwzględniając etapy, na jakich mogą powstawać odpady w planowanym przedsięwzięciu inwestycyjnym poniżej przedstawiono sposób prowadzenia gospodarki odpadami na poszczególnych etapach.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady, określone w grupie 15 oraz 17 rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10). Będą to typowe odpady budowlane (m.in. gleba i ziemia z prowadzonych wykopów), odpady opakowaniowe oraz niesegregowane odpady komunalne, inne niż niebezpieczne. Miejscem powstawania odpadów będzie teren budowy oraz jego zaplecze. Powstające na tym etapie odpady będą czasowo magazynowane w zależności od rodzaju odpadu - w przystosowanych do tego celu

pojemnikach/kontenerach, na utwardzonym podłożu, a następnie będą przekazywane specjalistycznym podmiotom, posiadającym stosowne zezwolenia na dalsze ich zagospodarowanie, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 z późn. zm.). Prace związane z realizacją przedsięwzięcia zostaną zlecone wyspecjalizowanej firmie budowlanej, która przejmie obowiązek zagospodarowania powstających odpadów podczas demontażu. Wytwórcą odpadów, zgodnie z przepisami ww. ustawy będzie podmiot prowadzący prace demontażowe, co znajdzie odzwierciedlenie w stosownej umowie na prowadzenie tych prac. Wszystkie obowiązki w zakresie gospodarowania wytworzonymi odpadami spoczywać będą zatem na wykonawcy przedmiotowej inwestycji. Z uwagi na zakres przedsięwzięcia, na etapie realizacji powstawać będą odpady, które w pierwszej kolejności zostaną poddane procesowi ich odzysku, a pozostała ich część zostanie skierowana do unieszkodliwienia.

Na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 z późn. zm.), przepisów ustawy nie stosuje się do nie zanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty. Niezanieczyszczone masy ziemne pochodzące z ewentualnych wykopów pod planowany układ drogowy, posłużą do niwelacji terenu działek inwestycyjnych i ukształtowania terenu po fazie realizacji (m.in. pobocza), w związku z czym zakłada się, iż nie będzie powstawał odpad związany z wydobyciem mas ziemnych. Zebrany na etapie realizacji inwestycji humus z porastającą go roślinnością zostanie wykorzystany do kształtowania terenów zielonych w obrębie pasa drogowego.

Na etapie ewentualnej likwidacji obiektu będą powstawać odpady, określone w grupie 15 oraz 17 rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10); obejmujące przede wszystkim odpady z demontażu. Prace związane z likwidacją przedsięwzięcia zostaną zlecone wyspecjalizowanej firmie budowlanej, która przejmie obowiązek zagospodarowania powstających odpadów podczas demontażu. Wytwórcą odpadów, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 z późn. zm.) będzie podmiot prowadzący prace demontażowe, co znajdzie odzwierciedlenie w stosownej umowie na prowadzenie tych prac. Wszystkie obowiązki w zakresie gospodarowania wytworzonymi odpadami spoczywać będą zatem na wykonawcy przedmiotowej inwestycji. Z uwagi na zakres przedsięwzięcia, na etapie realizacji powstawać będą odpady, które w pierwszej kolejności zostaną poddane procesowi ich odzysku, a pozostała ich część zostanie skierowana do unieszkodliwienia. Zakłada się, że w wyniku ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia nie powinny powstawać odpady niebezpieczne. W przypadku jednak ich wytworzenia, zostaną one przez wykonawcę zagospodarowane w sposób zgodny z przepisami ustawy o odpadach.

Biorąc pod uwagę zakres planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego, ilość możliwych do wytworzenia odpadów będzie minimalna i niestwarzająca jakiegokolwiek zagrożenia dla środowiska.

#### Gospodarka wodno-ściekowa

Planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego na żadnym z etapów (realizacji, eksploatacji oraz potencjalnej likwidacji). Zastosowane rozwiązania projektowe w zakresie gospodarki wodno-ściekowej zapewnią sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych oraz bezpieczeństwo środowiska. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo poprzez odpowiednie pochylenie poprzeczne i podłużne na tereny nieutwardzone w granicach pasa drogowego. Szacunkowa powierzchnia planowanego przedsięwzięcia (m.in. powierzchnia jezdni, chodnik, pobocze zjazdu) wynosić będzie ok. 20 300,0 m<sup>2</sup>.

Wody opadowe odprowadzane będą poprzez nadane spadki poprzeczne i podłużne na tereny nieutwardzone w granicach pasa drogowego. Maksymalna ilość wód deszczowych z przebudowywanej

drogi powiatowej wynosić będzie ok. 9 300,0 m<sup>3</sup>/rok. Maksymalny spływ dobowy wyniesie ok. 25,5 m<sup>3</sup>/doba.

Biorąc pod uwagę klasę planowanej drogi, zakładane natężenie ruchu na przebudowywanej drodze oraz zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi, określono, iż ładunki zanieczyszczeń niesionych przez spływające wody deszczowe z omawianego terenu będą stosunkowo niewielkie i nie naruszają warunków rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311). Nie przewiduje się wystąpienia zapotrzebowania na wodę na żadnym z etapów inwestycji.

Na etapie realizacji i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą powstawać niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych, pochodzących od pracowników wykonujących prace budowlane. Z uwagi na zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia, ścieki te gromadzone będą w przenośnych szczelnych kabinach (np. TOI-TOI), a następnie w miarę potrzeb wywożone przez koncesjonowanego przewoźnika na pobliską oczyszczalnię ścieków. Nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych.

#### **8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko**

Ze względu na skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia, a przede wszystkim jego lokalizację (obszar gminy Orchowo - centralna części Polski, województwo wielkopolskie) oddziaływania na środowisko będą miały charakter lokalny. Wobec powyższego stwierdza się, iż realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko, w rozumieniu Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. (Dz. U. z 1999 r., Nr 96 poz. 1110).

#### **9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie położone jest w obszarze Powidzko-Bieniszewskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Bezpośrednio w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie występują obiekty o walorach przyrodniczo-krajobrazowych. W zasięgu oddziaływania nie ma pomników przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych.

Obszar specjalnej ochrony siedlisk Pojezierze Gnieźnieńskie PLH300026 Obszar mający znaczenie dla Wspólnoty oddalony jest od planowanej inwestycji około 1,21 km, natomiast Powidzki Park Krajobrazowy o około 0,03 km.

Biorąc pod uwagę trasę prowadzonej drogi – po istniejącym śladzie traktu komunikacyjnego, z powodu znacznych antropogenicznych przekształceń środowiska omawiany obszar nie stanowi dogodnych siedlisk dla fauny i flory. Lokalizacja inwestycji nie narusza integralności sieci obszarów Natura 2000. Znaczący negatywny wpływ na odległe o ponad 1 km obszary Natura 2000 będzie miał miejsce w przypadku, gdy inwestycja spowoduje zniszczenie jakiegoś siedliska związanego z tym obszarem lub uniemożliwienie korzystania z niego przez gatunki dla ochrony, których został utworzony dany obszar. Na podstawie lokalizacji i dostępnych materiałów nie stwierdzono, aby taka sytuacja mogła mieć miejsce, gdyż ewentualne oddziaływania nie spowodują trwałego uszczerbku populacji na danym obszarze Natura 2000, trwałego zmniejszenia zasięgu występowania gatunku na danym obszarze i/lub trwałego zmniejszenia wielkości siedlisk gatunku w stopniu uniemożliwiającym utrzymanie właściwej liczebności populacji na danym obszarze. Ze względu na odległość oraz niewielki zakres planowanej wycinki nie ma podstaw do stwierdzenia takiego oddziaływania.

Biorąc pod uwagę:

- niewielki zakres inwestycji,
- lokalizację inwestycji poza obszarami Natura 2000,



- odległość planowanej inwestycji od tych obszarów,
- brak kolizji i oddziaływania na możliwość przepływu genów między obszarami europejskimi,
- lokalizację poza zasięgiem korytarza ekologicznego KPnC-15B Pojezierze Gnieźnieńskie nie ma podstaw do stwierdzenia naruszenia spójności obszarów Natura 2000.

#### Korytarze ekologiczne

Przez obszar Gminy Orchowo przebiega korytarz ekologiczny KPnC-15B Pojezierze Gnieźnieńskie o randze krajowej wyznaczony przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży we współpracy z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot.

### 10. Bioróżnorodność

Ochrona różnorodności biologicznej wiąże się ze zidentyfikowaniem zagrożeń i określeniem instrumentów ochrony. Obszar przeznaczony pod planowaną inwestycję jak również tereny go otaczające zaliczono do typu krajobrazu przekształconego w wyniku działalności człowieka. Obszar ten (pas drogowy) cechuje się silnym przekształceniem przede wszystkim na cele budownictwa mieszkaniowego. Niewielkie fragmenty stanowią teren leśny. Takie zagospodarowanie terenu rzutuje na charakter występującej roślinności. Przeważają zbiorowiska synantropijne, które różnicuje się na: zbiorowisko segetalne i zbiorowisko ruderalne. W wyniku lustracji terenowej na całym terenie objętym planowaną inwestycją nie stwierdzono obecności cennych powierzchni biologicznie czynnych oraz występowania jakichkolwiek gatunków roślin, grzybów czy zwierząt podlegających ochronie, określonych rozporządzeniami Ministra Środowiska wydanymi odpowiednio w myśl art. 48, art. 49 i art. 50 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 z późn. zm.). Trasa przebudowywanej drogi przebiega wśród terenów wykorzystywanych rolniczo. Uprawy w sezonie wegetacyjnym pozbawione są gatunków zbiorowisk segetalnych, sporadycznie występują: chwastnica jednostronna (*Echinochloa crus-galli*) i komosa biała (*Chenopodium album*); spotkać można również bylicę pospolitą (*Artemisia vulgaris*). Lustracje terenowe potwierdziły występowanie lokalnie roślinności ruderalnej o przynależności systematycznej: związek (All.) *Arction lappae* - zespół (Ass.) *Arctio-Artemisietum vulgaris* oraz związek (All.) *Polygonion avicularis*; prawdopodobnie w miejscach, gdzie nie sięgnęły opryski. *Arctio-Artemisietum vulgaris* to zbiorowisko wysokich ziołorośli ruderalnych, na siedliskach umiarkowanie nitrofilnych. Tworzą je duże kępy bylicy pospolitej z udziałem łopianu. Porasta gleby świeże, piaszczysto-gliniaste i gliniaste. Mniej lub bardziej reprezentatywne płaty rozmieszczone były na całym terenie. W składzie odnotowano następujące gatunki: bylica pospolita (*Artemisia vulgaris*) – dominująca, lnica pospolita (*Linaria vulgaris*), łopian większy (*Arctium lappa*), bniec biały (*Melandrium album*), ostrożeń polny (*Cirsium arvense*) oraz towarzyszące im: perz właściwy (*Elymus repens*), babka lancetowata (*Plantago lanceolata*), chaber łąkowy (*Centaurea jacea*), krwawnik pospolity (*Achillea millefolium*), kupkówka pospolita (*Dactylis glomerata*), wrotycz zwyczajny (*Tanacetum vulgare*). *Polygonion avicularis* to związek antropogenicznych zbiorowisk zasiedlających miejsca silnie wydeptywane. Preferuje siedliska umiarkowanie nitrofilne, piaszczyste i piaszczysto-gliniaste. Tworzy niskie murawy, złożone z wyspecjalizowanych gatunków odpornych na uszkodzenia mechaniczne. W granicach opracowania fitocenozy te obserwowano na poboczach wydeptywanych ścieżek. Podsumowując stwierdzić należy, że roślinność przedmiotowego terenu nie posiada szczególnej wartości przyrodniczej. Inwentaryzacja faunistyczna wykazała natomiast występowanie następujących gatunków zwierząt: wśród ssaków: mysz polna (*Apodemus agrarius*), nornik zwyczajny (*Microtus arvalis*), zając szarak (*Lepus europaeus*), kuna domowa (*Martes foina*). Ptaki zaobserwowane głównie w locie nad analizowanym terenem to: skowronek (*Alauda arvensis*), szczygieł (*Carduelis carduelis*), trznadel (*Emberiza citrinella*), wróbel (*Passer domesticus*), mazurek (*Passer montanus*), potrzaszcz (*Miliaria calandra*), przepiórka (*Coturnix coturnix*). Wyszczególnione ptaki objęte są ochroną na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska

z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183). Są to gatunki, których zgodnie z ww. rozporządzeniem dotyczy zakaz umyślnego niszczenia jaj lub form rozwojowych. Z gromady owadów pojawiają się pospolite gatunki trzmieli, najczęściej trzmiel ziemny (*Bombus terrestris*). Płazów i gadów nie stwierdzono. Wykazane gatunki ptaków należą do pospolicie występujących, szeroko rozpowszechnionych, głównie licznych lub średnio licznych, nie narażonych na spadki liczebności populacji krajowych i nie zagrożonych wyginieciem. Ze względu na znaczny stopień przekształcenia najbliższej okolicy przez człowieka, związany z rozwojem mieszkalnictwa, nie należy się spodziewać na tym obszarze występowania żadnych rzadkich czy też szczególnie cennych gatunków zwierząt. W miejscu planowanej inwestycji oraz w jej bliskim sąsiedztwie nie stwierdzono miejsc lęgowych zwierząt polnych, w tym szczególnie obecności gniazd ptaków. Realizacja inwestycji nie koliduje z jakimkolwiek drzewostanem. Nie przewiduje się wycinki drzew czy krzewów. Podczas prowadzenia prac mających na celu uzbrojenie terenu w infrastrukturę techniczną nie dojdzie do zniszczenia cennych siedlisk roślin chronionych i unikatowych w skali kraju. Jednakże, usunięcie rosnącej w chwili obecnej szaty roślinnej dotyczyć będzie gatunków pospolitych, charakteryzujących się dobrą kondycją i nie narażanych na wyginiecie.

Planowane przedsięwzięcie oraz jego eksploatacja realizowana zgodnie z przewidywanym projektem nie zmieni krajobrazu, ani nie wpłynie niekorzystnie na klimat, krajobraz i walory estetyczne analizowanego terenu oraz terenów przyległych zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w okresie eksploatacyjnym. Nie występują również w pobliżu obszary parków narodowych, leśnych kompleksów promocyjnych, ochrony uzdrowskiej oraz obszary wyszczególnione na podstawie przepisów ustawy o uzdrowskach i lecznictwie uzdrowskowym.

Planowana inwestycja nie wpłynie na bogactwo gatunków siedlisk na badanym terenie. Zaproponowana dla planowanej inwestycji technologia prac oraz rozwiązania chroniące będą zapobiegały i minimalizowały ewentualne negatywne oddziaływanie na środowisko.

Przebudowa drogi po istniejącym śladzie nie spowoduje zmiany przeznaczenia terenu. Właściwa organizacja prac budowlanych przyczyni się do zachowania różnorodności biologicznej na dotychczasowym poziomie i efektywnego gospodarowania zasobami (wodą, energią), co przełoży się jednocześnie na niższą emisję zanieczyszczeń.

## **11. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat**

Analiza przewidywanych zmian klimatu dowodzi, że zmiany te w perspektywie końca wieku będą negatywnie oddziaływać na transport. Dotyczy to wszystkich kategorii transportu tj. drogowego, kolejowego, lotniczego i żeglugi śródlądowej. Największym zagrożeniem dla transportu mogą być zmiany w strukturze występowania zjawisk ekstremalnych oraz zwiększenie opadu zimowego. We wszystkich wymienionych kategoriach największą wrażliwość na warunki klimatyczne wykazuje infrastruktura, która jest budowana na długi okres funkcjonowania. Infrastruktura transportu drogowego i kolejowego jest najbardziej wrażliwa na czynniki klimatyczne, przede wszystkim na: silny wiatry, opady śniegu, oblodzenie, deszcz, mróz, mgłę czy fale upałów. Ze względu na prognozowane zmiany struktury opadów większego znaczenia nabiera m.in. poprawne określanie światła mostów i przepustów, projektowanie drogi na dojazdach do mostów, problem osuwisk i zagadnienia związane z odwodnieniem powierzchni transportowych oraz kwestie przejść podziemnych, tuneli. Jednym z najbardziej dokuczliwych zjawisk są wahania temperatury, w szczególności tzw. przejścia przez zero w połączeniu z opadami lub topniejącym śniegiem, gdyż sprzyjają zjawisku gołoledzi, a także intensyfikują korozyjne oddziaływanie wody na infrastrukturę transportową. Niskie temperatury ujemne są czynnikiem ograniczającym możliwości transportu drogowego. Sprzyjają zwiększeniu awaryjności sprzętu, zmniejszają sprawność działania środków transportu, zmniejszają komfort podróżowania, powodują uszkodzenia nawierzchni drogowej oraz utrudniają prace przeładunkowe, wydłużając czas załadunku i wyładunku. Równie niekorzystne jest oddziaływanie wysokich temperatur, szczególnie długotrwałych, które powodują przegrzewanie się silników i innych urządzeń technicznych,

zwiększenie podatności nawierzchni bitumicznych na oddziaływania pojazdów, co wymusza konieczność wprowadzenia ograniczenia ruchu ciężkich pojazdów, obniżenie komfortu pracy kierowców i pracowników obsługi, a także pasażerów. Czynnikiem klimatycznym powodującym utrudnienia w ruchu drogowym jest mgła, szczególnie często występująca w warunkach jesienno-zimowych przy temperaturach bliskich zeru. Ograniczenie widoczności powoduje zmniejszenie prędkości eksploatacyjnej i opóźnienia w ruchu drogowym, szczególnie w transporcie publicznym, a także zwiększa ryzyko wypadków drogowych.

#### Adaptacja do zmian klimatu

Według klasyfikacji klimatów wg Köppena, obszar Gminy Orchowo położony jest w obrębie klimatu wilgotnego kontynentalnego z łagodnym latem. Cechy charakterystyczne dla tego klimatu przedstawiają się następująco:

- średnia temperatura najzimniejszego miesiąca wynosi  $-3^{\circ}\text{C}$  lub mniej,
- średnia temperatura najcieplejszego miesiąca jest wyższa niż  $10^{\circ}\text{C}$ ,
- nie ma miesiąca ze średnią temperaturą powyżej  $22^{\circ}\text{C}$ ,
- opady są równo rozłożone w całym roku.

Projektując przedmiotowe przedsięwzięcie uwzględniono zagadnienia związane z wpływem obecnego stanu klimatu i zachodzących w nim zmian na trwałość inwestycji oraz wpływ przedsięwzięcia na klimat. Realizacja przedmiotowej inwestycji, poprzez zaproponowaną technologię i parametry drogi, uwzględnia w sposób wystarczający odporność na niekorzystne, ekstremalne warunki atmosferyczne (m.in. fale upałów i chłódów, długotrwałe susze, ekstremalne opady, zalewanie przez rzeki, gwałtowne burze i wiatry, intensywne opady śniegu oraz zamarzanie i odmarzanie, dłuższe okresy mrozu, nawalne deszcze i roztopy, silne wiatry).

Do rozwiązań minimalizujących wpływ zmian klimatu na środowisko należą m.in. wykorzystanie materiałów o odpowiedniej wytrzymałości, układanie warstw nawierzchni w sposób minimalizujący ich pękanie pod wpływem mrozu na podsypkach gwarantujących ich stabilność. Jednocześnie wprowadzone elementy w zakresie m.in. szerokości drogi będą skutkowały większym bezpieczeństwem użytkowników drogi, nawet w okresach zwiększonego występowania niekorzystnych warunków atmosferycznych. Zaprojektowany system odwodnienia uwzględnia normy i wytyczne w zakresie odwodnienia drogowego gwarantując brak zalegania wody na nawierzchni, co wpłynie na bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz na ograniczenie oddziaływania warunków atmosferycznych na degradację nawierzchni drogi. Podczas etapu realizacji inwestycji wpływ na klimat będzie niewielki i ograniczy się jedynie do terenu przeznaczanego pod budowę drogi. Etap ten wiązać się będzie ze zwiększoną emisją substancji pyłowo-gazowych. Przewiduje się, że nie będą to jednak ilości mogące znacząco wpływać na obecny stan i obserwowane zmiany klimatu, w tym powodujące wahania temperatury.

Funkcjonująca droga nie wpłynie na zmiany klimatu regionu. Ocenia się, iż wyłącznie lokalnie mogą być zauważalne efekty odmiennej termiki powietrza wywołanej pasem asfaltu.

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją liniową. Przebudowywana droga przebiega po śladzie istniejącej drogi powiatowej. Biorąc pod uwagę istniejące i projektowane szlaki komunikacyjne w rejonie realizacji inwestycji, ich rodzaj i skalę, stwierdzono, iż realizacja inwestycji nie przyczyni się do kumulowania oddziaływań.

Na terenie objętym inwestycją oraz w zasięgu potencjalnego oddziaływania inwestycji nie znajdują się przedsięwzięcia realizowane lub zrealizowane, których oddziaływania mieściłyby się w obszarze oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego prowadząc do kumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

## **12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej**

Planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczane do inwestycji o zwiększonym ryzyku dla środowiska (zagrożonych wystąpieniem poważnej awarii przemysłowej). Jednakże, w omawianym przypadku istnieje możliwość wystąpienia awarii, w wyniku, której nastąpi np. pożar, wyciek paliwa czy wyciek oleju. Zakłada się, iż przyjęte na etapie projektowania rozwiązania technologiczno-organizacyjne pozwolą na zminimalizowanie ryzyka wystąpienia awarii.

Rozlanie paliw płynnych może stanowić zagrożenie dla środowiska glebowo - roślinnego i wodnego. W sytuacjach awaryjnych należy brać pod uwagę możliwość zanieczyszczenia olejami, benzyną i substancjami z rozsypanych i rozlanych ładunków. Wystąpienie awarii samochodu przewożącego substancje niebezpieczne jest mało prawdopodobne. Niemniej jednak na etapie projektu należy przewidzieć zabezpieczenia przed migracją zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. W trakcie utrzymania eksploatacyjnego należy dbać o całość urządzeń związanych z komunikacją drogową. W razie sytuacji awaryjnej kolizji, wypadku lub awarii pojazdu mechanicznego powodującego zanieczyszczenie nawierzchni różnego typu środkami chemicznymi czy ropopochodnymi, mogącymi w efekcie przedostać się do gleby, należy bezzwłocznie powiadomić służby ratownicze – w celu podjęcia jak najszybszej akcji prewencyjnej zapobiegającej zanieczyszczeniu środowiska naturalnego. W przypadku uszkodzenia drogi lub jej fragmentów należy jak najszybciej usunąć awarie w sposób pozwalający na bezpieczne użytkowanie.

Należy podkreślić, iż zmniejszanie ryzyka zdarzeń na drodze warunkowane jest właściwą organizacją ruchu, dobrą jakością nawierzchni, czytelnym oznakowaniem, czyli czynnikami zależnymi od administratora drogi. Dodatkowym czynnikiem, niezależnym od zarządzającego drogą jest zachowanie ostrożności przez kierowców.

Nie przewiduje się wystąpienia znaczącego zagrożenia dla środowiska i ludzi mogącego oddziaływać na dużą skalę na sąsiednie tereny w przypadku ewentualnej katastrofy naturalnej czy budowlanej. W przypadku skażenia gleby, ziemi terenów sąsiednich i terenu przewidzianego pod planowane przedsięwzięcie konieczne jest szybkie przeprowadzenie działań naprawczych i remediacyjnych.

Ponadto, podkreśla się, iż zastosowana technologia jest nowoczesna, a jednocześnie bardzo prosta. W związku z czym możliwość wystąpienia awarii jest stosunkowo niewielka. Zastosowane rozwiązania materiałowe i technologiczne powodują, że awaryjność jest znikoma, a możliwość usunięcia ewentualnych usterek jest bardzo szybka.

Przy zastosowaniu wszelkich działań minimalizujących wpływ inwestycji na środowisko (zwłaszcza na etapie realizacji inwestycji), przestrzeganiu procedur bezpieczeństwa i higieny pracy, nie przewiduje się aby planowana inwestycja mogła przyczynić się do katastrofy naturalnej czy budowlanej.

## **13. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko**

Realizacja planowanej inwestycji nie wiąże się z koniecznością prowadzenia jakichkolwiek prac rozbiórkowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Na tym etapie projektowania nie przewiduje się prowadzenia żadnych prac demontażowych czy rozbiórkowych.

Z up. **Wójta**  
*Matkowskiego*  
mgr **Grzegorz Matkowski**  
Sekretarz Gminy