

Dąbie, 29.07.2019 r.

IOK. 6220.2.2019

OBWIESZCZENIE

o wydanej decyzji

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.) Burmistrz Miasta Dąbie **zawiadamia**, że w toku prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: **„Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 473 Koło-Dąbie w m. Dąbie”** została wydana decyzja środowiskowa znak: IOK.6220.2.2019 z dnia 29.07.2019 r. o treści:

Decyzja

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 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 2018 r., poz. 2081 ze zm.) zwanej dalej „ustawą” a także § 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) po rozpatrzeniu wniosku Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Burmistrz Miasta Dąbie

stwierdza

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 473 Koło-Dąbie w m. Dąbie**

oraz

nakłada poniższe warunki:

- a) wycinkę drzew i krzewów prowadzić od 1 września do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków. Dopuszcza się odstępstwo od powyższego w przypadku udokumentowania przez nadzór przyrodniczy braku miejsc lęgowych ptaków lub uzyskania stosownego odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych zwierząt;
- b) przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne drzew w stosunku co najmniej 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm; 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie 101-200 cm; 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie 201-300 cm i 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 300 cm;

- c) do sadzenia zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: prawidłowo uformowany, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej drzew rodzimych gatunków liściastych. Zapewnić im pielęgnację i regularne podlewanie;
- d) podczas prowadzenia prac budowlanych miejsca do parkowania maszyn budowlanych (zaplecze budowy) usytuować na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych na środowisko gruntowo-wodne;
- e) teren inwestycji, na wypadek narażenia środowiska gruntowo-wodnego na zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, wyposażyć w sorbenty;
- f) odpady, powstałe w fazie budowy, należy czasowo magazynować w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie chemiczne magazynowanych w nich odpadów lub luzem, o ile stan skupienia na to pozwala, pod zadaszeniem lub przykryciem zabezpieczającym odpady przed czynnikami atmosferycznymi, na utwardzonym podłożu w sposób zabezpieczający środowisko wodno-gruntowe;
- g) do prac budowlanych należy dopuszczać tylko sprzęt w pełni sprawny oraz spełniający wymogi dopuszczające go do użytkowania.

UZASADNIENIE

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań zwrócił się z wnioskiem w dniu 15.02.2019 r. do tutejszego organu o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 473 Koło-Dąbie w m. Dąbie.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 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 2018 r., poz. 2081 ze zm.) według, którego uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Organem właściwym do wydania decyzji jest Burmistrz Miasta Dąbie.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na działkach nr 150, 327, 321, 158, 159/1, 159/2, 160/2, 161, 162, 163, 165, 164/2, 162/1, 136/1, 322, 326, 139/1, 139/2, 140, 138, 137, 136, 135, 134/2, 134/1, 133, 64/2, 96/47, 96/48, 55/3, 54/2, 54/1, 53, 52, 62, 63, 55/4, 57/8, 58, 55/2, 56/2, 59/2, 166/2, 55/2, obręb 0021 Sobótka oraz 647/1, 645, 644, 643/2, 640, 641, 639/2, 638, 637, 636, 634/1, 633, 632, 629, 628, 627, 625, 624, 666, 1657, 670, 671, 677, 683, 684, 689, 690, 696, 697, 708, 709, 711, 712, 720, 721, 722, 732, 738/1, 745, 747, 750, 751, 752/2, 757, 758, 761, 764, 762, 763, 768, 772, 774, 775, 778, 780, 781, 782/2, 783, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 795/1, 796, 797/3, 798, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 808, 809, 810, 812/1, 816, 817, 821, 823/2, 564, 824, 561/7, 561/6, 561/3, 561/1, 560, 558, 557, 825, 826, 834, 833, 832, 831/3, 103/2, 91, 90, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 811, 831/2, 831/1, 94, 92, 82 obręb 0001 Dąbie, gmina Dąbie

Zgodnie 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, poz. 71) przedsięwzięcie zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego sporządzenie raportu może być wymagane.

Zawiadomienie o wszczęciu postępowania oraz o wystąpieniu do organów współdziałających zostało przekazane wszystkim stronom postępowania w formie obwieszczenia, a wnioskodawcy odrębnym pismem.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zwrócono się o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kole, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu w celu stwierdzenia obowiązku co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kole Opinią Sanitarną Nr ON-NS-72/3-8(2)/19 z dnia 01.03.2019 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem nr WOO-IV.4220.201.2019.KL.1 z dnia 04.03.2019 r. wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednak przedstawił, jakie warunki i wymagania należy uwzględnić w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu opinią znak PO.ZZŚ.5.435.60.2019.KOg z dnia 23.04.2019 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, jednakże wskazał konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań.

Z uwagi na wpłynięcie od Inwestora zmiany wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, tj. włączenie do postępowania dodatkowych 8 działek, zwrócono się do organów opiniujących - Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kole, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu - o ponowne wydanie opinii w przedmiotowej sprawie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kole Opinią Sanitarną nr ON-NS-72/3-21(2)/19 z dnia 21.05.2019 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu opinią znak PO.ZZŚ.5.435.60-1.2019.Kog z dnia 17.05.2019 r. podtrzymała swoją wcześniejszą opinię i nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, jednakże wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, które w opinii zostały ściśle wskazane.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem znak: WOO-IV.4220.554.2019.KL.1 z dnia 22.05.2019 r. wystąpił do Burmistrz Miasta Dąbie z prośbą o wskazanie wszystkich numerów ewidencyjnych działek, na których realizowane będzie przedsięwzięcie. Burmistrz Miasta Dąbie pismem IOK.6220.2.2019 z dnia 24.05.2019 r. przesłał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu wykaz wszystkich działek inwestycyjnych.

W dniu 07.06.2019 r. do Urzędu Miejskiego w Dąbiu wpłynęła opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak: WOO-IV.4220.554.2019.KL.2 z dnia 07.06.2019 r. stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 473 Koło-Dąbie w m. Dąbie.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 473 Koło – Dąbie w miejscowości Dąbie w gminie Dąbie. W ramach planowanej inwestycji wnioskodawca przewiduje budowę jezdni o nawierzchni bitumicznej wraz z budową skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 473 (ulica Kolska), drogą powiatową nr 3442P (ulica Kard. Wyszyńskiego) oraz drogą wojewódzką nr 263 (ulica 11 Listopada). Długość planowanego odcinka drogi wojewódzkiej wyniesie około 2,264 km. Inwestycja obejmuje również budowę dodatkowych jezdni, budowę chodnika w obrębie drogi powiatowej nr 3442P, budowę i przebudowę zjazdów, budowę obiektów inżynierskich, wykonanie odwodnienia drogowego oraz budowę oświetlenia drogowego. Projektowana obwodnica przebiega w kierunku północno-wschodnim. Początek analizowanego odcinka drogi rozpoczyna się dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 473 (miejscowość Sobótka), a kończy się dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 263 (miejscowość Dąbie). Na początku i końcu planowanej obwodnicy zaprojektowano skrzyżowanie o ruchu okrężnym typu rondo. Wzdłuż planowanej obwodnicy zaprojektowano dodatkowe jezdnie po obu stronach (o szerokości jezdni 3,5 m – 4,5 m), mające za zadanie obsługę przyległych terenów rolniczych przylegających do pasa drogowego projektowanej obwodnicy. Dodatkowe jezdnie zakończone zostaną placem do zawracania. Skrzyżowanie obwodnicy z drogą powiatową nr 3442P zaprojektowano jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Planowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 473 będzie posiadał klasę techniczną drogi G, szerokość jezdni 7,0 m, szerokość pobocza 1,5 m - 2 m oraz kategorię ruchu KR 4. Planowana obwodnica drogi wojewódzkiej 473 przebiega głównie przez teren niezabudowany, przeznaczony rolniczo. Inwestycja nie przewiduje konieczności demontażu budynków. Zaprojektowano zjazdy indywidualne na drogi wewnętrzne, posesje prywatne i wybrane pola uprawne oraz zjazdy publiczne do obiektów o działalności gospodarczej. Dla zapewnienia bezpieczeństwa zaprojektowano na wybranych odcinkach obwodnicy barierki ochronne.

W k.i.p. przedstawiono wyniki analizy oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia. Za podstawę analiz przyjęto natężenie ruchu wynikające z prognozy ruchu opracowanej na podstawie m.in. pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich z 2015 roku. Dane dotyczące średniodobowego natężenia ruchu (SDRR) przeliczono na wartości prognozowane na lata 2023 i 2033 z uwzględnieniem wskaźnika zmian ruchu w latach 2010-2015. Obliczone SDRR w 2023 roku dla planowanej obwodnicy wyniesie 4870 pojazdów na dobę, natomiast obliczone SDRR w 2033 roku wyniesie 5365 pojazdów na dobę. Przeprowadzona analiza akustyczna pozwoliła ustalić miejsca

wymagające ochrony akustycznej, dla których dokonano oceny akustycznej przy użyciu punktów referencyjnych (receptorów), zlokalizowanych na granicach obszarów chronionych akustycznie (granice działek). Uwzględniając wyniki przedłożonej analizy akustycznej, w tym lokalizację planowanego przedsięwzięcia względem terenów wymagających ochrony akustycznej należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), zostaną dotrzymane.

Ze względu na rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia, w fazie eksploatacji wystąpi również powiązanie planowanego przedsięwzięcia z innymi drogami szczególnie w rejonie skrzyżowań. W analizowanym przypadku będą to dwa skrzyżowania o ruchu okrężnym typu „rondo” z drogami wojewódzkimi nr 473 i 263 oraz na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3442P. W k.i.p. dla ww. skrzyżowań dokonano również analizy oddziaływań skumulowanych.

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. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne. Ograniczenie emisji w czasie prowadzenia budowy zapewni dobór właściwej technologii, prawidłowa eksploatacja sprzętu, jak również prawidłowa organizacja pracy.

Ze względu na rodzaj i charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się jego znaczącego wpływu na stan jakości powietrza w rejonie zainwestowania na etapie eksploatacji. W k.i.p. zawarto obliczenia w zakresie wielkości emisji substancji do powietrza powstałych w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po planowanej drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2023 i 2033. Uwzględniono również emisję pyłów powstających w wyniku ścierania opon, tarcz i klocków hamulcowych oraz nawierzchni. Przewiduje się, iż wielkości te nie będą powodowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012, poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych 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) poza terenem, do którego wnioskodawca posiada tytuł prawny.

Planowane przedsięwzięcie charakteryzować się będzie oddziaływaniem na klimat. W przypadku przedmiotowej inwestycji emitowany będzie gaz cieplarniany – dwutlenek węgla emitowany w wyniku realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi emisja dwutlenku węgla w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych na etapie prowadzenia robót. Wielkość emisji zależeć będzie od ilości sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Emisja ta będzie stosunkowo niewielka i krótkotrwała, a więc oddziaływanie etapu budowy na klimat będzie pomijalne. Na etapie eksploatacji inwestycji, źródłem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będzie głównie ruch pojazdów spalinowych. Jednakże z uwagi na rodzaj i charakter przedsięwzięcia należy

stwierdzić, że jego realizacja nie wpłynie znacząco na zmiany klimatu w skali globalnej na etapie eksploatacji. Przyjęte rozwiązania techniczne i technologiczne, w tym konstrukcja planowanej nawierzchni drogi, zastosowane materiały oraz zapewnienie swobodnego odpływu wód opadowych i roztopowych ograniczą również wrażliwość przedsięwzięcia na postępujące zmiany klimatu, w tym ulewne i nawalne deszcze.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia 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 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). Z uwagi na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem nieczystości ciekłych o charakterze ścieków bytowych, wytwarzanych przez pracowników budowy. Na etapie budowy pracownicy będą korzystać z przenośnych kablnych sanitarnych typu toilet objętych serwisem podmiotów uprawnionych do świadczenia usług w zakresie ich wynajmu i kompleksowej obsługi. Z k.i.p. wynika, że wody opadowe i roztopowe z projektowanej obwodnicy odprowadzane będą z powierzchni jezdni do rowów odwadniających. Planowana droga przecina w zachodnim fragmencie rów melioracyjny, uchodzący do Neru. W miejscu tym wykonane zostaną przepusty (na obwodnicy i jezdniach dodatkowych) umożliwiające swobodny przepływ wód prowadzonych przez ten rów. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia nie będą wiązały się z poborem wód podziemnych i obniżaniem zwierciadła wód gruntowych, a także ingerencją w koryta rzek. Analizując specyfikę przedsięwzięcia oraz rozwiązania technologiczne do zastosowania na terenie planowanego układu drogowego, stwierdza się, że w trakcie normalnej eksploatacji nie wystąpią uwolnienia zanieczyszczeń do wody i gleby mogące wpłynąć w istotny sposób na jakość wód powierzchniowych.

Z uwagi na rodzaj planowanego przedsięwzięcia, na etapie jego realizacji przewiduje się powstawanie typowych odpadów budowlanych związanych z prowadzeniem robót ziemnych i układaniem warstw nawierzchni drogi. W k.i.p. podano, że odpady powstałe na etapie prowadzenia prac budowlanych związanych z realizacją przedsięwzięcia będą magazynowane selektywnie, głównie z wykorzystaniem kontenerów, a następnie będą przekazywane uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania, zgodnie z przepisami szczegółowymi.

Na podstawie k.i.p. ustalono, że teren przedsięwzięcia nie będzie zlokalizowany na obszarach wodno-błotnych, strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wybrzeży i środowiska morskiego, górskich, leśnych oraz obszarach przylegających do jezior. Z k.i.p. nie wynika, aby przedsięwzięcie zlokalizowane było na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe oraz archeologiczne, nie będzie zlokalizowane na obszarach uzdrowiskowych i ochrony uzdrowiskowej. W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska. Przedsięwzięcie nie

będzie zlokalizowane na obszarach o dużej gęstości zaludnienia. Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. i stwierdzono, że teren planowanego przedsięwzięcia nie znajduje się na obszarze przylegającym do jezior.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz znaczącym negatywnym wpływem na bioróżnorodność. Na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614, z późn. zm.). Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są: obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002, oddalony o 0,1 km i obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Pradolina Bzury – Neru PLH100006 i obszar specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko – Berlińska PLB100001, oddalone o około 1 km od inwestycji. Realizacja przedsięwzięcia będzie się wiązać z koniecznością wycinki 58 drzew o obwodach do 327 cm. Obwody powyżej 200 cm osiąga 13 jesionów, 1 wierzba oraz 1 jabłoń. W celu ochrony ptaków lęgowych w opinii nałożono warunek przeprowadzenia wycinki drzew poza okresem lęgowym, który w Wielkopolsce przypada przeciętnie od 1 marca do 31 sierpnia. W razie konieczności wycinki w okresie lęgowym ptaków, dopuszczono jej przeprowadzenie pod warunkiem niestwierdzenia przez nadzór miejsc lęgowych ptaków lub uzyskania stosownego odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych zwierząt. Jeśli w trakcie wycinki drzew zostaną stwierdzone gatunki chronione lub miejsca lęgowe ptaków, prace powinny zostać przerwane do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów. Zezwolenie takie na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody może wydać Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu. Z treści złożonej dokumentacji wynika, że na drzewach przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono obecności gniazd ptaków, ani nie stwierdzono obecności chronionych gatunków porostów i mchów.

Biorąc pod uwagę w szczególności dostępność miejsc do nasadzeń zastępczych oraz następujące cechy usuwanego drzewa lub krzewu: wartość przyrodniczą, w tym rozmiar drzewa lub powierzchnię krzewów oraz funkcje, jakie pełnią w ekosystemie, wartość kulturową; walory krajobrazowe i lokalizację, w przypadku usuwania drzew cennych przyrodniczo gatunków o dużych obwodach zwiększono liczbę drzew do wykonania nasadzeń zamiennych uwzględniając stosunek co najmniej: 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm; 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie 101 – 200 cm; 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie 201 – 300 cm i 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 300 cm. Mając na uwadze efektywność wykonania nasadzeń zastępczych, zgodnie z wytycznymi Polskiego Towarzystwa Dendrologicznego nasadzenia drzew przydrożnych powinny spełniać podstawowe wymagania jakościowe dla dorosłego materiału szkółkarskiego (zależnie od gatunku/odmiany), w tym: pokrój roślin typowy dla gatunku, korona właściwie wyprowadzona: jeden wyraźny przewodnik, pień prosty i silny, bryła korzeniowa – proporcjonalnie uformowana w stosunku do części nadziemnej. Nowo posadzone drzewa winny być zabezpieczone przed przewróceniem, np. poprzez przywiązanie do palików i do czasu ukorzenia się w nowym miejscu (3 lata) drzewom należy zapewnić regularne podlewanie oraz nawożenie.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi w opinii warunkami, 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 roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, ani pogorszenia integralności obszarów Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na krajobraz 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, możliwości ograniczenia oddziaływania, a także możliwość powiązań z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na charakter i stopień złożoności oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz brak znacząco negatywnego wpływu na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, Burmistrz Miasta Dąbie stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koninie za pośrednictwem Burmistrza Miasta Dąbie w terminie 14 dni od daty jej otrzymania (art. 129 § 1 i § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego).

Zgodnie z art. 127a § 1 i § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Burmistrza Miasta Dąbie. 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.

Informuję o uprawnieniach wszystkich stron tego postępowania wynikających z art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego do czynnego w nim udziału w każdym jego stadium.

Strony mogą się zapoznać z powyższą decyzją i dokumentacją sprawy w Urzędzie Miejskim w Dąbju, pokój nr 8 (I piętro) w godzinach urzędowania.

Ponieważ liczba stron niniejszego postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 wyżej wspomnianej ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, niniejsze obwieszczenie zostaje podane do wiadomości przez

zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Dąbiu oraz na tablicach ogłoszeń: Urzędu Miejskiego w Dąbiu oraz sołectwa Sobótka.

Zgodnie z art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego decyzję uznaje się za doręczoną po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia niniejszego obwieszczenia.

Obwieszczenie nastąpiło w dniu: 30.07.2019 r.

BURMISTRZ

Tomasz Ludwicki

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 473 Koło-Dąbie w m. Dąbie”

1. Rodzaj, cechy, skala przedsięwzięcia, dane ogólne

W ramach inwestycji projektuje się budowę jezdni obwodnicy o nawierzchni bitumicznej wraz z budową skrzyżowań z drogą wojewódzką nr 473 (ul. Kolska), drogą powiatową nr 3442P (ul. Kard. Wyszyńskiego) oraz drogą wojewódzką nr 263 (ul. 11 Listopada). Ponadto inwestycja obejmuje budowę dodatkowych jezdni, budowę chodnika w obrębie drogi powiatowej nr 3442P, budowę i przebudowę zjazdów, budowę obiektów inżynierskich, wykonanie odwodnienia drogowego, budowę oświetlenia drogowego, budowę znaków aktywnych, przebudowę i zabezpieczenie kolidujących urządzeń obcych, a także wycinkę oraz nasadzenia zieleni.

Planowany do budowy odcinek drogi posiada długość powyżej 1 km (ok 2,3 km drogi stanowiącej obwodnicę). Biorąc to pod uwagę przedmiotowe przedsięwzięcie sklasyfikowano na podstawie § 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) jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia

Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach drogowych oraz działkach prywatnych. Inwestycja zlokalizowana została na terenie gminy Dąbie, w powiecie kolskim, województwo wielkopolskie. Teren pod projektowaną obwodnicę stanowią głównie działki znajdujące się w użytkowaniu rolniczym.

Planowana obwodnica przebiega w całości przez obszary objęte ustaleniami następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

Uchwała XVI/110/2004 z dnia 12.05.2004 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbie, z wyłączeniem działki zabudowanej nr 1272 przy ul. Nadrzecznej.

Uchwała XVI/111/2004 z dnia 12.05.2004 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Dąbie.

3. Obsługa komunikacyjna

Obsługa komunikacyjna odbywać się będzie poprzez planowane w ciągu budowanej drogi skrzyżowania i zjazdy. Wzdłuż planowanej obwodnicy zaprojektowano dodatkowe jezdnie po

obu stronach, mające za zadanie obsługę przyległych terenów rolniczych przylegających do pasa drogowego projektowanej obwodnicy

4. Położenie i powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną

Projektowana obwodnica przebiega w kierunku północno-wschodnim. Opracowanie rozpoczyna się dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 473 (miejscowość Sobótka), a kończy się dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 263 (miejscowość Dąbie). Na początku i końcu opracowania zaprojektowano skrzyżowanie o ruchu okrężnym typu rondo. W obrębie obwodnicy przewiduje się wykonanie dodatkowych jezdni. Skrzyżowanie obwodnicy z drogą powiatową nr 3442P zaprojektowano jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe.

Planowana obwodnica drogi wojewódzkiej 473 przebiega głównie po terenie niezabudowanym, znajdującym się w użytkowaniu rolniczym.

Realizacja inwestycji powodować będzie konieczność usunięcia drzew i krzewów kolidujących z jej przebiegiem. Ich zestawienie prezentują poniższe tabele.

Zestawienie drzew i krzewów znajdujących się w pasie inwestycji przeznaczonych do usunięcia, dla których wymagane jest uzyskanie zezwolenia na wycinkę i dla których przewiduje się nasadzenia zastępcze

Nr inwent.	Gatunek		Ilość drzew szt.	Ilość pni drzew szt.	Średnica drzew 130 cm	Obwód pni drzew 130 cm cm	Obwód pni drzew 5 cm cm	Powierzchnia krzewów m2	Uwagi
	Nazwa polska	Nazwa łacińska							
1	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1					do wycinki
2	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1					do wycinki
3	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	62	195	242		do wycinki
4	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	64	201	317		do wycinki
5	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	54	170	210		do wycinki
6	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	50	157	188		do wycinki
7	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	52	163	201		do wycinki
8	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	50	157	192		do wycinki

9	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	72	226	386		do wycinki
10	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	46	145	239		do wycinki
11	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	68	214	270		do wycinki
12	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	54	170	214		do wycinki
13	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	56	176	220		do wycinki
14	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	62	195	229		do wycinki
15	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	73	229	248		do wycinki
16	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	59	185	264		do wycinki
17	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	75	236	320		do wycinki
18	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	70	220	254		do wycinki
19	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	66	207	270		do wycinki
20	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	63	198	314		do wycinki
21	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	73	229	317		do wycinki
22	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	75	236	286		do wycinki
23	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	56	176	210		do wycinki
24	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	68	214	273		do wycinki
25	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	68	214	327		do wycinki
26	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	80	251	478		do wycinki
27	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	65	204	273		do wycinki
28	klon zwyczajny	Acer platanoides	1	1	43	135	163		do wycinki
29	klon zwyczajny	Acer platanoides	1	1	36	113	148		do wycinki
30	klon zwyczajny	Acer platanoides	1	1	40	126	160		do wycinki; martwe
31	wierzba	Salix	1	1	30	94	129		do wycinki
32	klon zwyczajny	Acer platanoides	1	1	46	145	179		do wycinki
33	klon zwyczajny	Acer platanoides	1	1	28	88	123		do wycinki
34	klon zwyczajny	Acer platanoides	1	1	35	110	145		do wycinki
35	klon zwyczajny	Acer platanoides	1	1	35	110	145		do wycinki

36	klon zwyczajny	Acer platanoides	1	1	34	107	141		do wycinki
37	wierzba	Salix						220	do wycinki
38	wierzba	Salix	1	1	96	302	352		do wycinki
DRZEWA/KRZEWY DO WYCINKI			37	37				220	

Zestawienie drzew i krzewów znajdujących się w pasie inwestycji przeznaczonych do usunięcia, dla których na podstawie art. 83f ust. 1. pkt 1 i 5 ustawy o ochronie przyrody nie jest wymagane uzyskanie zezwolenia na wycinkę i dla których przewiduje się nasadzenia zastępcze

Nr inwent.	Gatunek		Ilość drzew szt.	Ilość pni drzew szt.	Średnica drzew 130 cm	Obwód pni drzew 130 cm	Obwód pni drzew 5 cm	Powierzchnia krzewów m2	Uwagi
	Nazwa polska	Nazwa łacińska							
1	lilak pospolity	Syringa vulgaris						14	do wycinki
2	owocowe		1	1	4	13	16		do wycinki
3	owocowe		1	1	7	22	28		do wycinki
4	owocowe		1	1	4	13	40		do wycinki
				1	9	28			
5	owocowe		1	1	11	35	41		do wycinki
6	owocowe		1	1	15	47	50		do wycinki
7	owocowe		1	1	10	31	38		do wycinki
8	owocowe		1	1	6	19	22		do wycinki
9	owocowe		1	1	7	22	30		do wycinki
				1	5	16			
				1	5	16			
10	owocowe		1	1	11	35	38		do wycinki
				1	9	28			
11	owocowe		1	1	12	38	63		do wycinki
				1	11	35			
12	jabłoń	Malus	1	1	56	176	210		do wycinki
13	jabłoń	Malus	1	1	75	236	270		do wycinki
14	jabłoń	Malus	1	1	33	104	138		do wycinki
15	jabłoń	Malus	1	1	32	101	135		do wycinki
16	jabłoń	Malus	1	1	30	94	129		do wycinki
17	czereśnia	Prunus avium	1	1	61	192	226		do wycinki
18	czereśnia	Prunus avium	1	1	39	123	157		do wycinki
19	śliwa tarnina	Prunus spinosa						10	do wycinki
20	śliwa tarnina	Prunus spinosa						4	do wycinki
21	jabłoń	Malus	1	1	34	107	126		do wycinki
22	śliwa tarnina	Prunus						2	do wycinki

		spinosa							
23	jabłoń	Malus	1	1	44	138	157		do wycinki
24	owocowe		1	1	41	129	163		do wycinki
25	klon zwyczajny	Acer platanoides						2	do wycinki
26	owocowe							4	do wycinki
27	orzech włoski	Juglans regia	1	1	38	119	141		do wycinki
DRZEWA/KRZEWY DO WYCINKI			21	26				36	

Zestawienie drzew i krzewów znajdujących się w pasie inwestycji przeznaczonych do zachowania

Nr inwent.	Gatunek		Ilość drzew szt.	Ilość pni drzew szt.	Średnica drzew 130 cm	Obwód pni drzew 130 cm cm	Obwód pni drzew 5 cm	Powierzchnia krzewów m2	Uwagi
	Nazwa polska	Nazwa łacińska							
1	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	52	163	201		do pozostawieni a
2	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	66	207	298		do pozostawieni a
3	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	55	173	210		do pozostawieni a
4	jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	1	1	55	173	188		do pozostawieni a
5	owocowe		1	1	8	25	28		do pozostawieni a
6	owocowe		1	1	8	25	31		do pozostawieni a
7	owocowe		1	1	16	50	60		do pozostawieni a
Zinwentaryzowane drzewa i krzewy			7	7					

Podczas wizji terenowej na drzewach położonych na przebiegu planowanej do budowy drogi przeznaczonych do wycięcia nie stwierdzono występowania gniazd ptasich. Nie można jednak wykluczyć pojawienia się ich w czasie kolejnych okresów lęgowych.

Realizacja inwestycji spowoduje tylko minimalne zmniejszenie potencjalnych siedlisk i żerowisk tych gatunków, bez znaczenia dla stanów lokalnych populacji. Ze względu na charakter terenu przez, który przebiega droga (użytki rolne w sąsiedztwie kompleksów leśnych), na jego obszarze można spodziewać się także żerowania ptaków drapieżnych jak np. myszołów zwyczajny. Wszystkie gatunki ptaków odnotowane na obszarze inwestycji objęte są ochroną gatunkową.

Zabytki dobra materialne

Zgodnie z danymi Narodowego Instytutu Dziedzictwa, w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi nie znajdują się obiekty zabytkowe ujęte w ewidencji Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Najbliżej położonym obiektem tego typu jest kościół ewangelicki w Dąbiu, oddalony o ok. 1,2 km od terenu inwestycji.

5. Rodzaj technologii

Planowana inwestycja obejmuje: budowę nawierzchni obwodnicy, budowę skrzyżowań z istniejącą siecią drogową, budowę obiektów inżynierskich, budowę i przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych, budowę dodatkowych jezdni, budowę chodnika, budowę poboczy gruntowych, budowę skarp z humusowaniem i obsianiem trawą, budowę i przebudowę rowów odwadniających, budowę i przebudowę przepustów pod drogami i zjazdami, przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej, przebudowę i/lub konserwacje istniejącego rowu melioracyjnego, wykonanie oznakowania poziomego i pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, ewentualną budowę elementów kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia drogowego, budowę znaków aktywnych, wycinkę drzew i krzewów, urządzenie zieleni, roboty rozbiórkowe.

Przyjęte parametry projektowe – projektowana droga wojewódzka nr 473 (obwodnica):

Klasa techniczna drogi	G
Nośność nawierzchni	115 kN/oś
Przekrój poprzeczny	1x2
Szerokość jezdni	7,0 m
Szerokość pobocza	1,5 m - 2 m
Szerokość chodnika	2,0 m
Kategoria ruchu	KR 4
Skrajnia pionowa	4,6 m
Długość projektowanego odcinka	ok. 2,264 km

Przyjęte parametry projektowe – dodatkowe jezdnie:

Klasa techniczna drogi	D
Nośność nawierzchni	115 kN/oś
Przekrój poprzeczny	1x1
Szerokość jezdni	3,5 m – 4,5 m
Szerokość mijanki	1,5 m
Szerokość pobocza	1,0 m
Kategoria ruchu	KR 2
Skrajnia pionowa	4,5 m

Długość projektowanego odcinka ok. 4,492 km

Przyjęte parametry projektowe – projektowana droga gminna:

Klasa techniczna drogi	D
Nośność nawierzchni	115 kN/oś
Przekrój poprzeczny	1x2
Szerokość jezdni	5,0 m – 6,5 m
Szerokość pobocza	1,0 m
Kategoria ruchu	KR 2
Skrajnia pionowa	4,5 m
Długość projektowanego odcinka	0,117 km

Rozwiązanie sytuacyjne

Projektowana obwodnica przebiega w kierunku północno-wschodnim. Opracowanie rozpoczyna się dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 473 (miejscowość Sobótka), a kończy się dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 263 (miejscowość Dąbie). Na początku i końcu opracowania zaprojektowano skrzyżowanie o ruchu okrężnym typu rondo. W obrębie obwodnicy przewiduje się wykonanie dodatkowych jezdni. Skrzyżowanie obwodnicy z drogą powiatową nr 3442P zaprojektowano jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe.

Na początku trasy zaprojektowano drogę gminną włączającą się w rondo. Droga ta zapewnia dostęp do działek obsługiwanych przez istniejącą drogę wewnętrzną. Wzdłuż planowanej obwodnicy zaprojektowano dodatkowe jezdnie po obu stronach, mające za zadanie obsługę przyległych terenów rolniczych przylegających do pasa drogowego projektowanej obwodnicy. Przewidziano przepusty nad rowem melioracyjnym.

Osie dodatkowych jezdni przecinają się z osią projektowanej drogi powiatowej nr 3442P. Dodatkowe jezdnie zakończono placem do zawracania. Na całym odcinku oś obwodnicy przebiega odcinkami prostymi i łukami poziomymi, wpisując się w istniejący przebieg. Oś trasy obwodnicy przechodzi prawostronnie w łuk poziomy dwukrotnie. Na odcinku prostym w planie pomiędzy dwoma łukami zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe obwodnicy z drogą powiatową nr 3442P wraz z chodnikiem.

Skrzyżowania

Projektowana droga krzyżuje się z istniejącą siecią drogową:

droga wojewódzka nr 473 (ul. Kolska) – nawierzchnia bitumiczna,

droga wojewódzka nr 263 (ul. 11 listopada) – nawierzchnia bitumiczna,

droga powiatowa nr 3442 P (ul. Kard. Wyszyńskiego) – nawierzchnia bitumiczna

W celu dowiązania nowego przebiegu drogi wojewódzkiej do istniejącego układu drogowego zaprojektowano 3 skrzyżowania. W km 0+000,00 zaprojektowano skrzyżowanie trzywlotowe o ruchu okrężnym typu „rondo” o średnicy zewnętrznej $D_z=45,0\text{m}$ i średnicy wewnętrznej $D_w=29,0\text{m}$. Projektowane rondo posiadać będzie wyspę środkową wypełnioną zielenią. Pierścień ronda o szerokości 2,0 m wykonany zostanie z kostki granitowej. Pas ruchu zaprojektowano o szerokości 6,0 m. Połączenia krawędzi jezdni z istniejącym i projektowanym układem drogowym wyokrąglono łukami o promieniach $R=15,0\text{m}$ (na wlocie) i $R=18,0\text{m}$ (na wylocie). Wyspy segregujące na wlotach ronda zaprojektowano z krawężników trapezowych 15/21x30 cm, z nawierzchnią z betonowej kostki brukowej.

W miejscu przecięcia obwodnicy i drogi powiatowej nr 3442P zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Od strony północno-wschodniej dowiązано jednostronny chodnik oraz na drodze z pierwszeństwem przejazdu umieszczono azyl o szerokości 2,0m wraz z przejściem dla pieszych. Ponadto na wlotach dróg podporządkowanych zaprojektowano wyspy segregujące w formie „małej kropli”. Wyspy na skrzyżowaniu wykonane zostaną w krawężniku trapezowym 15/21x30 cm, z nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Połączenia krawędzi jezdni krzyżujących się dróg wyokrąglono łukami o promieniach $R1=10,0m$ i $R2=12,0m$.

Na końcu opracowania zaprojektowano skrzyżowanie trójwlotowe o ruchu okrężnym typu „rondo” o tych samych parametrach jak w przypadku pierwszego ronda.

Zjazdy

Zaprojektowano zjazdy indywidualne na drogi wewnętrzne, posesje prywatne i wybrane pola uprawne oraz zjazdy publiczne do obiektów o działalności gospodarczej o parametrach zgodnych w wymaganiami technicznymi.

Mijanki

Z uwagi na konieczność zapewnienia przejezdności dodatkowych jezdni, które zaprojektowano o szerokości 3,5m, wymagane było zastosowanie mijanek umożliwiających ruch w obu kierunkach. Zaprojektowane zostały w miejscach zapewniających dobrą widoczność i dostrzegalnych z możliwie najdłuższego dystansu. Szerokość jezdni w miejscach mijanek wynosi 5,0m, natomiast ich długość jest równa 25,0m. Na dodatkowych jezdniach zaprojektowano wykonanie sześciu mijanek.

Place do zawracania

W celu zapewnienia możliwości zawrócenia pojazdów na dodatkowych jezdniach zaprojektowano place do zawracania o wymiarach 12,5x12,5m wyokrąglone promieniem $R=6,0m$, . Place zostały zlokalizowane na końcach projektowanych jezdni dodatkowych.

Chodniki i przejścia dla pieszych

Projekt budowy obwodnicy zakłada budowę chodnika w ciągu drogi powiatowej nr 3442P. Od strony północno-wschodniej w miejscu przecięcia projektowanej obwodnicy i drogi powiatowej zaprojektowano jednostronny chodnik o szerokości 2,0m o nawierzchni z betonowej kostki brukowej zlokalizowany bezpośrednio przy jezdni. W rejonie tego skrzyżowania zlokalizowano przejście dla pieszych z azylem o szerokości 2,0m. Dwa przejścia dla pieszych zlokalizowano w miejscu przecięcia z dodatkową jezdnią.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Na wybranych odcinkach projektowanej obwodnicy przewidziano bariery ochronne. Mają na celu minimalizację szkód powstałych w wyniku zjechania pojazdów z jezdni. Bariery należy wykonać z zastosowaniem odcinków początkowych o długości 12,0m, odcinków końcowych o długości 8,0m oraz odcinków zasadniczych. Zastosowane zostały w miejscach: u podnóża nasypu zastosowano urządzenia techniczne, np. przepusty; w otoczeniu ronda.

Odwodnienie drogi

Wody opadowe i roztopowe z projektowanej obwodnicy odprowadzane będą z powierzchni jezdni przede wszystkim za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych rowów odwadniających gdzie będą podlegać infiltracji lub odparowaniu, i ewentualny nadmiar może odpływać do rowu przecinanego przez planowaną drogę. Jeśli zajdzie taka konieczność zaprojektowane zostaną elementy kanalizacji deszczowej (np. wpusty i przykanaliki przy zlokalizowanych przy jezdni chodnikach w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową, elementy odwodnienia w obrębie projektowanych rond).

Wzdłuż istniejących dróg wojewódzkich i drogi powiatowej znajdują się istniejące przydrożne rowy odwadniające. Do nich trafić może część wód z projektowanych skrzyżowań, co spowoduje konieczność budowy przepustów pod drogami.

Na długości obwodnicy, teren, po którym przebiegać będzie projektowana droga, przecina rów melioracyjny, do którego przewiduje się zrzut wody opadowej i roztopowej. W zależności od ukształtowania terenu trafią do niego wody opadowe i roztopowe z całości lub części zakresu inwestycji. W tym celu pod drogą oraz dodatkowymi jezdniami projektuje się wykonanie przepustów. W razie konieczności część rowów zaprojektowana zostanie jako rowy odparowujące.

Wody z dodatkowych jezdni odprowadzane będą również do projektowanych przydrożnych rowów drogowych (drogi te posiadać będą pochylenie jednostronne).

Urządzenia towarzyszące

W liniach rozgraniczających zlokalizowane są następujące urządzenia towarzyszące: kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna.

6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Wyróżnia się następujące warianty przedsięwzięcia:

wariant zero – polega na odstąpieniu od realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 473 Koło – Dąbie w m. Dąbie.

wariant podstawowy – proponowany przez Wnioskodawcę, zakładający budowę przy założeniach przedstawionych powyżej. Pozwoli na poprawę płynności ruchu i zwiększenie jego bezpieczeństwa oraz poprawę.

wariant alternatywny – nie zakładano alternatywnego wariantu lokalizacyjnego obwodnicy, wybrany przebieg jest racjonalny ze względów ekonomicznych i środowiskowych. Pozwala na osiągnięcie zamierzonych korzyści w zakresie płynności ruchu przy możliwie niskiej długości infrastruktury drogowej i zajętości terenu.

7. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii

Zapotrzebowanie na surowce w przypadku analizowanego przedsięwzięcia wystąpi głównie na etapie budowy planowanej drogi. Realizacja inwestycji pociągnie za sobą konieczność zużycia między innymi wody, energii elektrycznej, kruszyw, mas bitumicznych, betonu, stali, kostki brukowej czy paliw (do napędzania maszyn budowlanych i środków transportu).

8. Rozwiązania chroniące środowisko

Ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń wprowadzanych do atmosfery. W trakcie trwania robót budowlanych może występować chwilowe zwiększenie emisji hałasu i zanieczyszczeń związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. W celu ich zredukowania, prace budowlane prowadzone będą przy użyciu maszyn znajdujących się w dobrym stanie technicznym. Ograniczenie wspomnianych emisji nastąpić może na skutek: eliminowania, w miarę możliwości jednoczesnej pracy maszyn, wyłączania silników pojazdów podczas postoju, użytkowania maszyn emitujących hałas o dużym natężeniu tylko w ciągu dnia i maksymalnego skrócenia czasu ich pracy, używania sprzętu budowlanego zgodnie z jego przeznaczeniem.

Ograniczenie oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne

Planowana droga może mieć wpływ na wody powierzchniowe i podziemne zarówno na etapie wykonywania prac budowlanych jak i jej eksploatacji.

Nie przewiduje się by realizacja prac budowlanych w obrębie rowu mogła wpłynąć w sposób istotny na jakość wód powierzchniowych. Potencjalne zagrożenie dla wód podziemnych na etapie budowy, wynikać będzie z konieczności wykorzystania do prac ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednak z uwagi na konieczny stały nadzór nad jego stanem technicznym możliwość wystąpienia ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych wydaje się być mało prawdopodobna.

Ścieki bytowe na etapie prac budowlanych gromadzone będą w przenośnych toaletach typu toi-toi, opróżnianych w miarę potrzeb za pomocą wozów asenizacyjnych.

Na etapie eksploatacji inwestycji potencjalne zagrożenia dla wód podziemnych i powierzchniowych stanowić mogą wody deszczowe i roztopowe pochodzące z jezdni planowanej drogi.

Ograniczenie oddziaływania na ludzi

Nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na zdrowie i życie ludzi.

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

Emisja zanieczyszczeń do powietrza

Projektowana droga ma przyczynić się do zredukowania czasu podróży, podniesienia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, unowocześnienie stanu infrastruktury technicznej

w rejonie, zredukowania kosztów eksploatacji pojazdów, obniżenia poziomu wypadkowości, zapewnienia lepszego dojazdu do firm zlokalizowanych w powiecie, rozwoju ruchu turystycznego, zmniejszenia tempa wzrostu zanieczyszczeń spowodowanych ruchem drogowym, właściwego odbioru wód opadowych z drogi, zwiększenia bezpieczeństwa transportu materiałów niebezpiecznych.

Na ilość emitowanych zanieczyszczeń z odcinka analizowanego odcinka drogi mają wpływ takie czynniki, jak: natężenie i struktura ruchu na danym odcinku, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, rodzaj spalanego paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, nachylenie niwelety.

Przeprowadzona analiza wpływu ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza wykazała, że po oddaniu do eksploatacji projektowanej obwodnicy, powstające maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń zarówno w roku 2023, jak i w roku 2033, wzdłuż jej przebiegu, nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin już w obszarze pasa drogowego.

Stężenia pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 zarówno w roku 2023, jak i w roku 2033 nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu wzdłuż projektowanej obwodnicy Dąbia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 473 już w obszarze pasa drogowego.

Przeprowadzona analiza wykazała, że maksymalne sumaryczne stężenie jednogodzinne i średnioroczne, powodowane skumulowaną emisją występujące w obszarze analizowanego skrzyżowania projektowanej obwodnicy i drogi wojewódzkiej 473 nie przekroczą dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu i wartości odniesienia, zarówno uśrednionych do jednej godziny, jak i roku w całym rozpatrywanym obszarze, to znaczy już w obszarze pasa drogowego, we wszystkich latach prognozy.

Oddziaływanie transgraniczne i na obszary podlegające ochronie

Budowa projektowanej obwodnicy m. Dąbie z uwagi na jej lokalne oddziaływanie, nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na powietrze atmosferyczne (najbliższa południowa granica państwa znajduje się w odległości około 210 km).

Projektowana rozbudowa nie będzie miała wpływu na obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ponieważ jak wykazała analiza, zarówno w roku 2023, jak i w roku 2033 maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń już w obszarze pasa drogowego nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu i wartości odniesienia, zarówno uśrednionych do jednej godziny, jak i średniorocznych ustalonych ze względu na ochronę ludzi i roślin, dlatego wpływ ruchu samochodowego na stan aerosanitarny środowiska ograniczy się tylko do pasa drogowego, nie wpływając na jego pogorszenie poza obszarem pasa drogowego.

Zmniejszanie uciążliwości ruchu samochodowego poprzez stosowanie pasów zieleni izolacyjnej

W przypadku projektowanej obwodnicy Dąbia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 473 nie zachodzi konieczność zastosowania działań zmniejszających szerokości stref ponadnormatywnych oddziaływań, ponieważ poza obrębem pasa drogowego nie wystąpią stężenia przekraczające dopuszczalne wartości.

Zagrożenia dla powietrza atmosferycznego na etapie realizacji inwestycji

W przypadku analizowanej inwestycji może wystąpić nieznaczne zagrożenie dla powietrza atmosferycznego, które rozważono z podziałem na etap budowy i eksploatacji.

Zasadniczo z uwagi na charakter budowy tego rodzaju przedsięwzięć, źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót, emisje zaś będą ustępować po ich zakończeniu.

W celu zminimalizowania powyższych oddziaływań należy: maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych, stosować maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe, które powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2014 r. poz. 588), wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy, zastosować technologię powodującą minimalizację rozprzestrzeniania się pyłów, masy bitumiczne do należy przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów masy bitumicznej.

Emisja hałasu

Hałas powstający na etapie budowy ma charakter lokalny, lokalizujący się wokół skupionego frontu robót i ustąpi po zakończeniu budowy. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Inwestor powinien zadbać, by maszyny budowlane były technicznie sprawne (przez co hałas mechanizmów jest zminimalizowany) oraz nie powinien prowadzić robót w godzinach nocnych. Ze względu na to, iż na obecnym etapie brak jest szczegółowego harmonogramu prac oraz wykazu urządzeń pracujących przy budowie, nie można wykonać szczegółowej analizy wpływu budowy na klimat akustyczny otoczenia.

Eksploatacja przedsięwzięcia związana będzie z emisją hałasu wyłącznie od źródeł ruchomych w postaci samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych, autobusów oraz motocykli poruszających się po układzie ulic poddanych analizie w niniejszym opracowaniu. Przedstawione analizy i obliczenia wykonane zostały w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu wynikające z Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 na drodze wojewódzkiej nr 473.

Hałas związany z eksploatacją inwestycji, której dotyczy niniejsze opracowanie, należy zakwalifikować jako hałas komunikacyjny, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 8 października 2012 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W związku z tym, dopuszczalne wartości równoważnego poziomu dźwięku, określone zostały w przedziałach czasu równych odpowiednio 16 godzinom pory dziennej LAeq D, która przypada pomiędzy 600-2200 oraz 8 godzinom w porze nocy LAeq N, pomiędzy 2200-600. Są to tak zwane czasy odniesienia.

W najbliższym otoczeniu przedmiotowej inwestycji zidentyfikowano tereny podlegające ochronie przed hałasem, dla których dokonano oceny akustycznej przy użyciu punktów referencyjnych (receptorów), zlokalizowanych na granicach obszarów chronionych akustycznie (granice działek). Tereny te zostały wybrane spośród pierwszej linii zabudowy wzdłuż planowanego układu komunikacyjnego w granicach opracowania. Analizując wyniki należy stwierdzić brak występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, położonych w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji.

10. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Na etapie realizacji inwestycji przemieszczeniu ulegną masy ziemne pochodzące z ewentualnych wykopów pod planowaną infrastrukturę podziemną i posadowienie konstrukcji drogi i realizację obiektów inżynierskich. Masy ziemne będą selektywnie wybierane i na czas budowy będą ułożone w przyzmy. Po zakończeniu tych prac część gruntów mineralnych zostanie wykorzystana do przykrycia infrastruktury oraz kształtowania powierzchni terenu. Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji to odpady pochodzące z czyszczenia ulic, i w dłuższej perspektywie z remontów nawierzchni.

11. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

W związku z zachowaniem standardów, jakości środowiska na granicy terenu inwestycji i obszarów chronionych pod względem akustycznym oraz z uwagi na odległość ok. 210 km planowanej inwestycji od granic kraju nie stwierdza się możliwości, transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

12. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

Planowana do budowy droga nie stanowi elementu transeuropejskiej sieci drogowej.

13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Na etapie budowy i eksploatacji nie będą występowały substancje, w ilościach wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu inwestycji do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2016 poz. 138).

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

Obszar inwestycji nie znajduje się w granicach ani bliskim sąsiedztwie istniejących form ochrony przyrody, najbliższymi terenami tego typu są obszary Natura 2000 Pradolina Bzury-Neru PLH100006 i Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001, oddalone o ok 1,0 km. Ze względu na odległość i fakt że inwestycja dotyczy budowy drogi w obszarze użytkowanym rolniczo, dość silnie przekształconym, nie przewiduje się możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na te obszary, nawet o charakterze pośrednim.

W wyniku realizacji planowanej wycinki drzew kolidujących z planowanym zagospodarowaniem nie zostaną uszkodzone żadne drzewa uznane za pomniki przyrody. Najbliższy położony w stosunku do budowanego odcinka drogi pomnik przyrody jest oddalony o ok 700 m.

15. Obszar ograniczonego użytkowania

Realizacja i użytkowanie analizowanej inwestycji zgodnie z założeniami przyjętymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, będzie skutkować tym, iż spełnione będą standardy jakości

środowiska. Inwestycja ta jest wymieniona w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.) jako ta, dla której można byłoby utworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Jednak spełnienie standardów jakości środowiska daje zadość art. 144 ust. 1 i 2 i powoduje, iż nie zachodzi konieczność stosowania takich środków.

16. Wpływ realizacji inwestycji na cele środowiskowe określone w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry

Analizując specyfikę przedsięwzięcia oraz rozwiązania technologiczne planowane do zastosowania na terenie planowanego układu drogowego stwierdza się, że w trakcie normalnej eksploatacji nie wystąpią uwolnienia zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego mogące wpłynąć w sposób istotny na stan jakościowy wód podziemnych. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia i rodzaj zastosowanych rozwiązań technologicznych, nie przewiduje się by mogło ono powodować nieosiągnięcia celów środowiskowych dla wód podziemnych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” oraz celów wymienionych w art. 59 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. 2018 poz. 2268).

17. Wpływ realizacji inwestycji na zmiany klimatu i odporność przedsięwzięcia na przewidywane zmiany klimatu

Inwestycja będąca drogą nie jest w stanie w znaczący sposób wpłynąć na klimat w tym na zmienność stanów pogodowych, czas okresu wegetacji, istotną zmianę ilości opadów, wilgotności powietrza, zachmurzenie, wiatry czy nasłonecznienie. Realizacja inwestycji będzie miała wpływ na lokalne warunki klimatyczne (nasłonecznienie, oddziaływanie wiatru, spływy wody). Wspomniane zmiany mogą wystąpić w wyniku inwestycji, jednakże ich skala będzie na tyle znikoma, że będzie oddziaływać jedynie lokalnie (miejscowo) i nie wpłynie na szeroko rozumiane zmiany klimatyczne.

Podstawowymi elementami warunków klimatycznych mającymi znaczenie dla omawianej inwestycji są: temperatura, opady.

Przy obecnym stanie wiedzy i techniki, nie istnieją budowle i obiekty budowlane ani drogi, całkowicie odporne na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne, celem jest jednak budowa inwestycji zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg w tym regionie Polski. Droga została zaprojektowana zgodnie z obecnym stanem prawa, wiedzy i techniki.

BURMISTRZ

Tomasz Ludwicki