

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: **„Przebudowie drogi powiatowej nr 3408P Głogowa-Chełmno na odcinku Chełmno Parcele-Ladorudz”** została wydana decyzja środowiskowa znak: IOK.6220.9.2019 z dnia 02.09.2019 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 Powiatowego Zarządu Dróg w Kole z siedzibą ul. Toruńska 200, 62-600 Koło w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Burmistrz Miasta Dąbie

stwierdza
brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

dla przedsięwzięcia polegającego na **„Przebudowie drogi powiatowej nr 3408P Głogowa-Chełmno na odcinku Chełmno Parcele-Ladorudz” oraz**

nakłada poniższe warunki:

1. Zaplecze techniczne, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postoju maszyn budowlanych i sprzętu transportowego zorganizować na terenie utwardzonym.
2. Plac budowy wyposażyć w sorbenty, właściwe w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
3. Do prac budowlanych dopuszczać tylko sprzęt w pełni sprawny oraz spełniający wymogi dopuszczające go do użytkowania.
4. W czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczeń gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego.

5. Prace serwisowe maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych wykonywać poza terenem realizacji inwestycji.
6. Plac budowy wyposażać w przewoźne sanitariaty, z zabezpieczeniem ich opróżniania przez koncesjonowanych przewoźników na oczyszczalnię ścieków.

UZASADNIENIE

Powiatowy Zarząd Dróg w Kole z siedzibą ul. Toruńska 200, 62-600 Koło zwrócił się z wnioskiem z dnia 29.05.2019 r. (data wpływu: 29.05.2019 r.) do tutejszego Organu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie drogi powiatowej nr 3408P Głogowa-Chełmno na odcinku Chełmno Parcele-Ladorudz**.

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

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.

Przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 3408P Głogowa - Chełmno na odcinku Chełmno Parcele - Ladorudz, gmina Dąbie i zlokalizowane będzie na działkach o numerach ewid.: 303, 169, 217/2, 197, 299 obręb Ladorudz oraz 203/2 i 164/1 obręb Chełmno Parcele w gminie Dąbie. Długość drogi przeznaczonej do przebudowy wynosi około 2,3025 km. Roboty będą prowadzone w granicach istniejącego pasa drogowego. Planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu będzie miało szerokość jezdni od 4,8 m - 5,1 m z poboczami gruntowymi. Zgodnie z k.i.p. wnioskodawca planuje wyrównanie nawierzchni jezdni betonem asfaltowym, ścinę poboczy oraz profilowanie i zagęszczenie poboczy. Droga powiatowa nr 3408 P posiada klasę Z i prędkość projektową 60 km/h oraz nawierzchnię bitumiczną. Przebiega przez teren głównie rolniczy i sąsiaduje z zabudową gospodarską i jednorodziną. Zgodnie z k.i.p. natężenie ruchu, które zostało określone na podstawie pomiaru ruchu wykonanego w terenie w 2016 r., wynosi 661 pojazdów na dobę. Będą to pojazdy osobowe, ciężarowe, autobusy, ciągniki, pojazdy jednośladowe. Z uwagi na charakter połączenia drogowego po zrealizowaniu przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego wzrostu liczby pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku drogi. Nie ingeruje się w szatę roślinną, odnowa nawierzchni nie wymaga usunięcia drzew.

W dniu 04.06.2019 r. Burmistrz Miasta Dąbie wystosował pismo do Inwestora, wzywające do uzupełnienia wniosku w zakresie załączenia mapy w formie elektronicznej z zaznaczonym obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

Inwestor w dniu 13.06.2019 r. przedłożył uzupełnienie wniosku, w terminie ustalonym w wezwaniu.

Zawiadomienie o wszczęciu postępowania oraz o wystąpieniu do organów współdziałających zostało przekazane wszystkim stronom postępowania w formie obwieszczenia.

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 pismem znak ON-NS-72/3-24(2)/19 z dnia 27.06.2019 r. poinformował Burmistrza Miasta Dąbie, iż z uwagi na to, że inwestycja prowadzona jest przez Powiatowy Zarząd Dróg w Kole, tj. jednostkę, dla której organem założycielskim jest Powiat Kolski, sprawa o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jest przekazana wg właściwości do Wielkopolskiego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem nr WOO-IV.4220.778.2019.KL.1 z dnia 04.07.2019 r. wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu opinią znak PO.ZZŚ.3.436.162.2019.EJ z dnia 09.07.2019 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, jednakże wskazał konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, a mianowicie: zaplecze techniczne; miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postoju maszyn budowlanych i sprzętu transportowego zorganizować na terenie utwardzonym, plac budowy wyposażać w sorbenty, właściwe w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych; do prac budowlanych dopuszczać tylko sprzęt w pełni sprawny oraz spełniający wymogi dopuszczające go do użytkowania; w czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczeń gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego; prace serwisowe maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych wykonywać poza terenem realizacji inwestycji; plac budowy wyposażać w przewoźne sanitariaty, z zabezpieczeniem ich opróżniania przez koncesjonowanych przewoźników na oczyszczalnię ścieków. Wymagania te zostały określone w sentencji postanowienia.

W dniu 15.07.2019 r. do Organu wpłynęła opinia Wielkopolskiego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu znak DN-NS.9011.803.2019 z dnia 11.07.2019 r. stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, przeanalizowano: rodzaj, skalę i cechy przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu,

zakres robót związanych z jego realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, możliwości ograniczenia oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, różnorodność biologiczną, emisję i uciążliwości 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.

Przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 3408P Głogowa – Chełmno na odcinku Chełmno Parcele – Ladorudz, gmina Dąbie i zlokalizowane będzie na działkach o numerach ewid.: 303, 169, 217/2, 197, 299 obręb Ladorudz oraz 203/2 i 164/1 obręb Chełmno Parcele w gminie Dąbie. Długość drogi przeznaczonej do przebudowy wynosi około 2,3025 km. Roboty będą prowadzone w granicach istniejącego pasa drogowego. Planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu będzie miało szerokość jezdni od 4,8 m – 5,1 m z poboczami gruntowymi. Zgodnie z k.i.p. wnioskodawca planuje wyrównanie nawierzchni jezdni betonem asfaltowym, ścinę poboczy oraz profilowanie i zagęszczenie poboczy. Droga powiatowa nr 3408 P posiada klasę Z i prędkość projektową 60 km/h oraz nawierzchnię bitumiczną. Przebiega przez teren głównie rolniczy i sąsiaduje z zabudową gospodarską i jednorodziną. Zgodnie z k.i.p. natężenie ruchu, które zostało określone na podstawie pomiaru ruchu wykonanego w terenie w 2016 r., wynosi 661 pojazdów na dobę. Będą to pojazdy osobowe, ciężarowe, autobusy, ciągniki, pojazdy jednośladowe. Z uwagi na charakter połączenia drogowego po zrealizowaniu przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego wzrostu liczby pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku drogi. Nie ingeruje się w szatę roślinną, odnowa nawierzchni nie wymaga usunięcia drzew.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia występują tereny wymagające ochrony akustycznej wyznaczone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Są to pojedyncze zabudowania mieszkalne, głównie typu zagrodowego zlokalizowane w sąsiedztwie pasa drogowego. W k.i.p. podano, że budynki mieszkalne znajdują się w odległości od 4,8 m do 16,8 m od krawędzi jezdni. Ponadto analiza k.i.p. wykazała, że tereny przyległe do drogi powiatowej nr 3408P stanowią głównie tereny rolne. Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w śladzie istniejącej drogi. Uwzględniając powyższe, w szczególności przedstawione natężenie ruchu pojazdów oraz klasę i kategorię drogi należy uznać, że przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane. Ponadto w ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie wykonana nowa nawierzchnia jezdni co wpłynie również na polepszenie warunków akustycznych na terenach graniczących z inwestycją.

Odnosząc się do treści k.i.p. oraz istniejących w rejonie zainwestowania uwarunkowań przestrzennych, w tym lokalizacji skrzyżowań oraz wskazanego natężeniem ruchu pojazdów na przedmiotowej drodze, nie przewiduje się znaczącego skumulowanego oddziaływania planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami o tym samym charakterze oraz ponadnormatywnego oddziaływania tych przedsięwzięć.

Pojazdy poruszające się po analizowanym odcinku drogi powiatowej mają stały wpływ na stan powietrza na przedmiotowym obszarze. Mając na uwadze fakt, iż planowane przedsięwzięcie stanowi przebudowę istniejącego układu drogowego, emisja z niego ma już udział w obecnych zanieczyszczeniach, niezależnie od podjęcia lub nie podjęcia przedmiotowej inwestycji. Ze względu na kategorię drogi oraz szacowany ruch

pojazdów na analizowanym odcinku, przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla stanu powietrza. Na etapie realizacji przedsięwzięcia źródłem emisji substancji do powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i krótkotrwały oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne. Sprzęt będzie sprawny technicznie i tym samym nie będzie powodował nadmiernej uciążliwości dla środowiska. Dla ograniczenia pylenia, gromadzony materiał budowlany będzie magazynowany w stanie wilgotnym.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy o oś 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). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk.

Planowane przedsięwzięcie charakteryzować się będzie oddziaływaniem na klimat. W przypadku planowanej inwestycji emitowany będzie gaz cieplarniany w postaci dwutlenku węgla emitowanego 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, a na etapie eksploatacji inwestycji, źródłem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będzie głównie ruch pojazdów spalinowych. Wielkość emisji zależeć będzie od ilości sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Emisja ta będzie stosunkowo niewielka i krótkotrwała, i tym samym oddziaływanie etapu budowy na klimat będzie pomijalne.

Gospodarowanie odpadami powstającymi w wyniku realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie zgodnie z zasadami określonymi w aktualnie obowiązujących przepisach prawa. Na etapie prac budowlanych źródłem powstawania odpadów będą roboty ziemne oraz prace związane z układaniem warstw nawierzchni drogi. Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia należy uznać, że droga, na etapie eksploatacji, nie będzie stanowić znaczącego źródła powstawania odpadów. Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady związane z utrzymaniem i konserwacją nawierzchni drogi oraz ewentualnymi zdarzeniami losowymi na drodze.

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 ścieków bytowych, wytwarzanych przez pracowników budowy. Na etapie budowy pracownicy będą korzystać z przenośnych kabin sanitarnych typu toi-toi. Z k.i.p. wynika, że nie planuje się zmian w zakresie odwodnienia jezdni. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do rowów drogowych. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia nie będą wiązały się z poborem wód podziemnych i obniżaniem zwierciadła wód gruntowych.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, b, c, d, f, g, h, i, j ustawy o oś, na podstawie k.i.p. ustalono, że teren przedsięwzięcia nie będzie zlokalizowany na obszarach wodno-

błotnych, strefach ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wybrzeży i środowiska morskiego, górskich oraz obszarach przylegających do jezior i terenów leśnych. Z k.i.p. nie wynika, aby przedsięwzięcie zlokalizowane było na obszarach o znaczeniu historycznym, kulturowym oraz archeologicznym. Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach uzdrowiskowych i ochrony uzdrowiskowej. Trasa drogi przebiega poza terenami o dużej gęstości zaludnienia, w śladzie istniejącej drogi. Na podstawie danych zawartych w k.i.p. nie stwierdzono, aby przedsięwzięcie realizowane było na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

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.

Przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na JCWP, gdyż jest zgodne z celami środowiskowymi. Wszystkie rozwiązania technologiczne mają na celu zapobieganie zanieczyszczeniom wód podziemnych.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z wykorzystaniem zasobów naturalnych, a na etapie budowy wykorzystanie zasobów naturalnych będzie nieznaczne.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi 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.

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.

Pismem z dnia 05.08.2019 r. zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.) organ prowadzący postępowanie zawiadomił w formie obwieszczenia strony o zakończonym postępowaniu dowodowym i możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem decyzji w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. W toku postępowania żadna ze stron nie wniosła żadnych uwag czy wniosków.

Wobec powyższego 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.

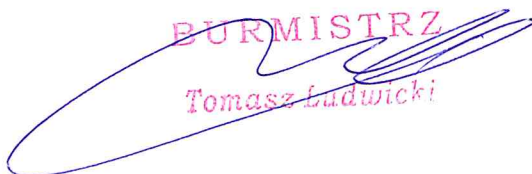
Informuję o uprawnieniach wszystkich stron tego postępowania wynikających z art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego do czynnego w nim udziału w każdym jego stadium.

Strony mogą się zapoznać z dokumentacją sprawy w Urzędzie Miejskim w Dąbiu, 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 Chełmno Parcele i sołectwa Ladorudz.

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

Obwieszczenie nastąpiło w dniu: 03.09.2019 r.

BURMISTRZ

Tomasz Ludwicki

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowie drogi powiatowej nr 3408P Głogowa-Chełmno na odcinku Chełmno Parcele-Ladorudz”

1. RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA.

Niniejszy projekt obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 3408P relacji droga powiatowa nr 3405P - Głogowa - Kocewia Duża - droga krajowa nr 92 - Rgielew - Wólka Czepowa - droga powiatowa nr 3401P - Straszkówek- droga wojewódzka nr 263 - Pomarżany Fabryczne - Żłota - Olszówka - Umień - droga powiatowa nr 3403P - Chełmno - droga wojewódzka nr 473 o całkowitej długości 29,032 km na odcinku Chełmno Parcele - Ladorudz w zakresie odnowy nawierzchni jezdni, ścinki i uzupełnienia wraz z profilowaniem poboczy gruntowych na odcinku o długości 2,924 km, z których wyłączono odcinki poddane zabiegom remontowym w latach poprzednich o łącznej długości 621,5 m.

W roku 2019 planuje się przebudowę nawierzchni jezdni na odcinkach o łącznej długości 2,3025 km.

Opisywany odcinek drogi przebiega przez teren rolniczy i graniczy głównie z polami uprawnymi oraz punktową zabudową zagrodową zlokalizowaną w odległości 4,8 ÷ 16,80 m od krawędzi jezdni, łąkami i lasem. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną, po której odbywa się ruch kołowy w obu kierunkach, szerokość jezdni zmienna w przedziale 4,80÷5,10 m z poboczami gruntowymi.

Przebudowa obejmuje:

1. wyrównanie nawierzchni betonem asfaltowym o średniej grubości - 4 cm;
2. ścinka poboczy;
3. lokalnie uzupełnienie i plantowanie poboczy gruntowych

Zakres robót ilustrują plany sytuacyjne stanowiące integralną część karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Teren objęty inwestycją zlokalizowany jest na działkach:

- 303 arkusz mapy 2 – jednostka ewidencyjna 300904_5 – Gmina Dąbie – obszar wiejski, obręb ewidencyjny 0016 – Ladorudz
- 169 arkusz mapy 2 – jednostka ewidencyjna 300904_5 – Gmina Dąbie – obszar wiejski, obręb ewidencyjny 0016 – Ladorudz
- 217/2 arkusz mapy 2 – jednostka ewidencyjna 300904_5 – Gmina Dąbie – obszar wiejski, obręb ewidencyjny 0016 – Ladorudz
- 197 arkusz mapy 2 – jednostka ewidencyjna 300904_5 – Gmina Dąbie – obszar wiejski, obręb ewidencyjny 0016 – Ladorudz
- 299 arkusz mapy 1 – jednostka ewidencyjna 300904_5 – Gmina Dąbie – obszar wiejski, obręb ewidencyjny 0016 – Ladorudz
- 203/2 arkusz mapy 1 – jednostka ewidencyjna 300904_5 – Gmina Dąbie – obszar wiejski, obręb ewidencyjny 0004 – Chełmno Parcele
- 164/1 arkusz mapy 1 – jednostka ewidencyjna 300904_5 – Gmina Dąbie – obszar wiejski, obręb ewidencyjny 0004 – Chełmno Parcele

Istniejąca i projektowana klasa drogi - Z (zbiorcza)

Kategoria drogi - powiatowa

Prędkość projektowana - 60 km/h

Klasyfikacja inwestycji wg art. 3 ust. 3 Prawa budowlanego - budowla - obiekt liniowy - droga

Określenie:

Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP)

Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd),

w granicach których będzie realizowane przedsięwzięcie.

Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie Regionu Wodnego Warty znajdującym się na równinach centralnych na obszarze należącym do zlewni rzecznej (typ 23 - potok lub strumień na obszarze będącym pod wpływem procesów torfotwórczych) Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o niżej podanych cechach:

- nazwa JCWP: Dopływ z Zalesia
- kod JCWP: RW 60002318332929
- status: naturalna
- monitoring: niemonitorowany
- ocena stanu (potencjału) ekologicznego: dobry
- ocena stanu chemicznego: dobry
- ocena zagrożenia: niezagrożona

W zlewni JCWP występują presje: presja przemysłowa i presja rolnicza. Nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie planowane do realizacji w ramach przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 3408P mogło kolidować z działaniami mającymi na celu ograniczenie tych presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu lub by mogło spowodować pogorszenie stanu wód powierzchniowych. W tym aspekcie przebudowa drogi nie stanowi zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w "Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry".

Omawiany teren znajduje się w granicach Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd)

- kod JCWPd: GW 600062
- monitoring: monitorowany
- ocena stanu chemicznego: słaby
- stan ilościowy: dobry
- ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego: zagrożone

Zagrożenia na obszarze JCWPd wynikają z:

- głębokości występowania wód słodkich - około 40,5 - 166,5 m
- wody podziemne poziomu czwartorzędowego występują na terenie całego JCWP w izolacji od powierzchni terenu
- do szczególnych zagrożeń dla JCWP należy zaliczyć intensywne odwodnienie obszaru spowodowane działalnością górnictwa węgla brunatnego i soli kamiennej

Cele środowiskowe dla wód podziemnych zgodne z "Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry" to:

- zapobieganie dopływowi lub ograniczanie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych,
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych,

- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego na skutek działalności człowieka.

Dla spełnienia wymogu nie pogorszenia stanu części wód będących w dobrym stanie ilościowym i chemicznym, celem środowiskowym jest utrzymanie tego stanu. Planowana inwestycja będzie zgodna z w/w celami. Wszystkie projektowane rozwiązania technologiczne mają na celu zapobieganie zanieczyszczeniu wód podziemnych.

Przynależność obszaru do jednolitych części wód położonych w zlewni JCWP obrazuje mapa stanowiąca załącznik nr 1 do karty informacyjnej przedsięwzięcia.

2. OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA

Projektowany odcinek drogi ma na celu obsługę ruchu lokalnego i tranzytowego pomiędzy Umieniem w gminie Olszówka a Chełmnem gmina Dąbie położonym przy drodze wojewódzkiej nr 473 Koło - Piotrków Trybunalski.

3. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTANIA I POKRYCIA SZATĄ ROŚLINNĄ

Długość odcinka podlegającego przebudowie – 2,3025 km

Powierzchnia, na której będzie realizowana inwestycja zajmuje:

- 11 562,50 m² – nawierzchnia jezdni,
- 3 454,20 m² – pobocza,

Istniejąca droga powiatowa jest eksploatowana przez pojazdy silnikowe, w tym:

- | | | |
|-------------------------------|---|-------------------|
| • samochody osobowe | - | 447 pojazdów/dobę |
| • samochody ciężarowe do 8 t | - | 31 pojazdów/dobę |
| • samochody ciężarowe do 10 t | - | 34 pojazdów/dobę |
| • autobusy | - | 8 pojazdów/dobę |
| • ciągniki | - | 4 pojazdów/dobę |
| • pojazdy jednośladowe | - | 137 pojazdów/dobę |

Powyższe dane dotyczą pomiaru ruchu na w/w drodze wykonanego w 2016 roku.

W chwili obecnej przez przedmiotowe działki przebiega droga powiatowa o szerokości 4,80÷5,10 m o nawierzchni bitumicznej, poboczami gruntowymi i rowami drogowymi przejmująca ruch lokalny i tranzytowy. Droga na całej długości graniczy z zabudową gospodarską i jednorodzinną oraz polami uprawnymi, łąkami i lasami. W wyniku przebudowy dotychczasowe zagospodarowanie terenu nie ulegnie zmianie. Nie występuje zagrożenie dla szaty roślinnej ponieważ odnowa nawierzchni jezdni nie wymaga usunięcia zieleni wysokiej (drzewa) zlokalizowanej bezpośrednio w otoczeniu drogi. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie ingeruje poza teren, do którego posiada tytuł prawny. Nie narusza tym samym istniejących standardów ochrony środowiska w otoczeniu drogi.

4. RODZAJ TECHNOLOGII (W ODNIESIENIU DO ISTNIEJĄCEJ I PLANOWANEJ DZIAŁALNOŚCI – OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO I PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA)

Zaprojektowano przebudowę drogi w zakresie:

- odnowy nawierzchni bitumicznej
- ścinki i uzupełnienia poboczy

RODZAJ TECHNOLOGII PRZYJĘTY PRZY PRZEBUDOWIE:

1) NAWIERZCHNIA JEZDNI:

- oczyszczenie nawierzchni
- połączenia międzywarstwowe - skropienie istniejącej podbudowy asfaltowej emulsją asfaltowa szybkozspadową o zawartości asfaltu 50% w ilości 0,5 kg/m²
- wyrównanie nawierzchni betonem asfaltowym, średnia grubość 4 cm

2) POBOCZA GRUNTOWE:

- ścinka poboczy wraz z profilowaniem i wywozem nadmiaru ziemi ze ścinki
- uzupełnienie poboczy materiałem z dowozem (pospółka)

5. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA:

- ❖ wariant proponowany przez wnioskodawcę,
- ❖ racjonalny wariant alternatywny
- ❖ oraz wariant najkorzystniejszy dla środowiska

WARIANT ZEROWY

Nie zaplanowanie przedsięwzięcia polegającego na przebudowie nawierzchni jezdni drogi powiatowej o długości 2,3025 km nie będzie miało pozytywnego wpływu na istniejący stan środowiska naturalnego. Emisja hałasu oraz emisja spalin do atmosfery wynikające z ruchu pojazdów poruszających się po istniejącej drodze, nie ulegną zmniejszeniu. Negatywnym ekologicznym skutkiem nie podejmowania realizacji inwestycji będzie postępująca degradacja istniejących zasobów.

Nie zaplanowanie przedsięwzięcia będzie miało ewidentnie niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w rejonie objętym opracowaniem.

Należy również wspomnieć o negatywnym odbiorze społecznym braku podejmowania przedmiotowego działania inwestycyjnego oraz o aspekcie zaniechania podnoszenia walorów estetycznych ciągu drogowego.

RACJONALNY WARIANT ALTERNATYWNY

Wariantem alternatywnym dla przedmiotowego przedsięwzięcia byłby wybór innej technologii np. wykonanie poszerzeń nawierzchni jezdni z całkowitą podbudową, wykorzystanie mieszanek asfaltowych o innym składzie, wykonanie grubszej warstwy wyrównania lub ułożenie dwóch warstw, rozbiórka i wymiana istniejącej podbudowy.

Dla przedstawionych wariantów technologicznych brakuje uzasadnienia ekonomicznego. Tym bardziej, że celowe podrożenie kosztów nie przekłada się w żaden sposób na pozytywne skutki ekologiczne inwestycji

WARIANT NAJKORZYSTNIEJSZY DLA ŚRODOWISKA (WARIANT WNIOSKOWANY)

Zaprojektowane rozwiązanie techniczne w planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowie nawierzchni jezdni poprzez wyrównanie betonem asfaltowym oraz odpowiednie wyprofilowanie i zagęszczenie poboczy spowoduje:

- wyeliminowanie drgań pojazdów na nierównościach nawierzchni,

- zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- zmniejszenie hałasu,
- poprawę spływu wody opadowej z nawierzchni jezdni,
- poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego.

Przebudowa nawierzchni nie wykracza poza granicę działki stanowiącej pas drogi powiatowej, nie ingeruje w istniejące otoczenie przyrodnicze drogi, a jego przyszła eksploatacja nie niesie zagrożenia dla środowiska.

6. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY I INNYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW I ENERGII

W czasie eksploatacji przedmiotowej inwestycji nie zachodzi potrzeba korzystania z energii elektrycznej, ciepłej, gazu, wody czy innych surowców, eksploatacja nie wiąże się też z wytwarzaniem ścieków komunalnych.

Na etapie budowy przewiduje się wykorzystanie:

- woda – 18 - 19 m³
- olej napędowy – 700 - 800 l
- beton asfaltowy – 1 156,25 Mg

W związku z dodatkową warstwą nawierzchni utwardzonej powierzchnia spływu wód opadowych i roztopowych nie ulegnie zmianie i utrzyma się na poziomie dotychczasowym. Na potrzeby niniejszego wniosku obliczono natężenie spływu wód deszczowych oraz ich roczną objętość.

Dla przebudowy odcinka drogi przyjęto:

- przybliżona powierzchnia szczelna odwadnianych odcinków drogi – 1,156 ha

Miarodajne natężenie spływu ścieków opadowych oblicza się wg wzoru:

$$Q = q_m \times A \times 10^{-3}$$

gdzie:

Q – natężenie spływu ścieków opadowych z powierzchni uszczelnionej drogi (m³/s)

q_m – jednostka natężenia spływu, $q_m = 5 \text{ m}^3/\text{s ha}$

A – powierzchnia szczelna drogi (ha) – 1,156 ha (w granicach opracowania)

$$Q = 5 \text{ m}^3/\text{s} \times A \times 10^{-3} = 5 \times 1,156 \times 10^{-3} = 0,0058 \text{ m}^3/\text{s}$$

Miarodajne natężenie spływu ścieków opadowych wynosi 0,0058 m³/s

Roczna objętość ścieków opadowych z drogi oblicza się wg następującego wzoru:

$$V = \alpha \times \beta \times H \times A \times 10 = 8,1 \times H \times A$$

gdzie:

V – roczna objętość ścieków opadowych (m³/rok)

H – roczna wysokość opadów z wielolecia (mm), $H = 582 \text{ mm/rok}$

A – powierzchnia szczelna drogi (ha) = 1,156 ha

α – współczynnik zmniejszający wielkość opadu H o wysokość opadu nie dającą spływów (parowanie, rozchlapywanie), $\alpha = 0,9$

β – współczynnik zmniejszający wysokość H o wysokość opadu wywołującego jednostkowe natężenie spływu $q > 5 \text{ l/s}$, $\beta = 0,9$

$$V = 0,9 \times 0,9 \times 582 \text{ mm/rok} \times 1,156 \text{ ha} \times 10 = 5 449,62 \text{ m}^3/\text{rok} = 14,93 \text{ m}^3/\text{dobę}$$

Roczna objętość ścieków opadowych wyniesie 5 449,62 m³
Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do rowów drogowych.

7. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Przebudowa drogi powiatowej nr 3408P nie wpłynie zasadniczo na zmianę stanu istniejącego w zakresie oddziaływania na środowisko. Obserwowane płaszczyzny ograniczonego wpływu w tym przypadku to:

- a) krajobraz, estetyka. Przebudowa w znacznym stopniu wpłynie korzystnie na estetykę drogi i jej otoczenia, poprzez wyrównanie nawierzchni i likwidację zastoisk wody opadowej.
- b) wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przebudowa drogi wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie:
 - wyeliminowanie drgań pojazdów na nierównościach nawierzchni,
 - zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
 - zmniejszenie hałasu,
 - poprawę spływu wody opadowej z nawierzchni jezdni,
 - poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego.Należy zakładać, że natężenie ruchu nie ulegnie zmianie w sposób znaczący.
- c) oddziaływanie na wody podziemne i powierzchniowe
W trakcie normalnej eksploatacji projektowana przebudowa nie spowoduje zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych.

8. RODZAJE I PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

FAZA BUDOWY

WPŁYW NA STAN POWIETRZA

W fazie budowy inwestycja będzie źródłem zanieczyszczenia powietrza pochodzącego z następujących procesów:

- spalanie paliw w silnikach pojazdów dostawczych i sprzętu mechanicznego,
- pylenie z prac ziemnych i składowanego materiału ziemnego,
- składowanie surowców mineralnych i materiałów (piasek, mieszanka betonu asfaltowego)

Samochodowy sprzęt mechaniczny będzie źródłem zanieczyszczenia powietrza głównie produktami pochodnymi spalania paliw. Sprzęt pracujący na budowie napędzany będzie paliwem płynnym – olejem napędowym. Maszyny wykorzystywane na budowie nie będą wymagać zużycia energii elektrycznej. Zanieczyszczenia powstające w wyniku mechanicznego zużywania się elementów pojazdów nie mają w tym przypadku praktycznego znaczenia. Ponieważ emisja spalin jest związana wyłącznie z pracą silnika, nie będzie ona miała istotnego wpływu na stan powietrza ze względu na to, że wszystkie czynności związane z załadunkiem i rozładunkiem samochodów wykonywane są przy wyłączonym silniku. Tylko sprzęt mechaniczny typu koparka, zagęszczarka będzie pracował w dłuższych przedziałach czasowych. Warunki techniczne jakim muszą odpowiadać pojazdy regulowane są oddzielnymi przepisami, a ich stan techniczny jest okresowo kontrolowany. Sprawny technicznie sprzęt nie będzie uciążliwy dla środowiska.

Lokalnym źródłem zapylenia atmosfery może być transport i składowanie surowców mineralnych i materiałów. Zwiększonemu pyleniu sprzyjać będzie wietrzna i sucha pogoda. Ograniczeniu pylenia sprzyjać będzie transport i składowanie materiałów w stanie wilgotnym.

Aby ograniczyć pylenie z materiałów składowanych lub zdeponowanych czasowo na budowie można je okresowo zraszać lub osłaniać przed wiatrem np. folią lub plandeką.

Front prac będzie się sukcesywnie przesuwał w miarę ich postępu. Inwestycja w tym samym czasie nie będzie źródłem zanieczyszczenia dla całego odcinka. Niewielka ilość emitowanych substancji z procesów, o których wspomniano powyżej mają charakter emisji niezorganizowanej, a ich wielkość nie będzie miała wpływu na środowisko.

EMISJA HAŁASU

Zakres prac ziemnych oraz montażowych realizowanych w fazie budowy wymagał będzie użycia sprzętu ciężkiego oraz środków transportu. W aspekcie akustycznym, wszystkie stosowane na tym etapie maszyny stanowią źródła dźwięku powodujące emisję hałasu do otoczenia. Prowadzenie prac ziemnych przy wykorzystaniu koparek, ładowarek czy spycharek, winny uwzględnić minimalizację emisji hałasu do środowiska poprzez:

- ograniczenie prac budowlanych do pory dziennej,
- właściwe umiejscowienie placu budowy, niewymagające dalekich dojazdów, stosowanie nowoczesnych maszyn budowlanych

Na podstawie przedstawionych materiałów, można stwierdzić, że faza wykonania chodnika nie będzie znaczącym elementem w oddziaływaniu hałasu na otoczenie.

ODPADY

Na etapie budowy powstaną odpady o charakterze socjalnym wytworzone przez pracowników zatrudnionych na terenie budowy.

Zabezpieczenie potrzeb sanitarnych pracowników zatrudnionych na terenie budowy zapewnione będzie poprzez ustawienie na placu budowy przenośnych toalet typu TOY-TOY. Ścieki socjalno - bytowe będą odprowadzane do szczelnego zbiornika bezodpływowego.

W związku z powyższym w fazie realizacji przedmiotowej inwestycji powstaną odpady, które zalicza się do grupy wg zestawienia poniżej:

Zestawienie rodzajów odpadów powstających na terenie inwestycji oraz sposób postępowania z nimi

Kod	Nazwa	Ilość	Źródło powstania	Zagospodarowanie
20 03 01	niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,12 m ³	wytwarzane przez pracowników	odpady komunalne powstające w fazie budowy będą magazynowane na terenie budowy w specjalnie przystosowanych do tego celu pojemnikach, kontenerach lub workach oraz sukcesywnie usuwane przez brygady robocze po zakończeniu każdego dnia roboczego
17 05 04	gleba i ziemia	241,80 m ³	ścinka poboczy gruntowych	sposób postępowania zgodny z ustawą o odpadach z dnia 27.04.2001 r. (Dz.U.Nr 185, poz. 1243 ze zm.)

Powyższe ilości powstających odpadów są wielkościami szacunkowymi.

Biorąc pod uwagę rodzaj powstających na tym etapie odpadów oraz możliwości wykorzystania tych odpadów, nie przewiduje się zagrożenia dla środowiska ze strony inwestycji na tym etapie realizacji, związanego z deponowaniem odpadów w środowisku.

WPŁYW NA ŚWIAT ROŚLINNY I ZWIERZĘCY

Aktualnie teren, na którym projektowana jest przebudowa nawierzchni jezdni jest ciągiem drogi o nawierzchni bitumicznej z gruntowymi poboczami. Nie występuje drzewostan, który w wyniku przebudowy drogi należałoby usunąć. W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie stwierdzono obecności gatunków roślin i zwierząt chronionych, których występowanie byłoby zagrożone w wyniku realizacji projektu.

FAZA EKSPLOATACJI

WPŁYW NA STAN POWIETRZA

Zanieczyszczeniami emitowanymi do powietrza atmosferycznego są substancje powstające podczas spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów poruszających się po drodze.

Przebudowa istniejącej nawierzchni z betonu asfaltowego nie wpłynie na wzrost natężenia ruchu pojazdów, a tym samym na wzrost emisji zanieczyszczeń.

EMISJA HAŁASU

Źródłem hałasu jest ruch pojazdów po drodze, który zarówno w chwili obecnej, jak i po zrealizowaniu inwestycji będzie stanowił tło akustyczne otaczającego terenu.

Przebudowa nawierzchni jezdni nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko

ODPADY

Po przebudowaniu jezdni jedynymi odpadami będą odpady powstające w wyniku czyszczenia nawierzchni jezdni. Powstające odpady należy zaliczyć do grupy:

20 03 03 odpady z czyszczenia ulic i placów

9. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Planowana przebudowa nawierzchni drogi powiatowej nr 3408P nie tworzy żadnych konsekwencji dla ewentualnych skutków środowiskowych, których charakter mógłby posiadać znaczenie transgraniczne.

10. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ

Zawsze istnieje ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej, dlatego w trakcie realizacji robót ważne jest utrzymanie reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu, kontroli robót i kontroli w zakresie przepisów BHP.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia t.j. wyrównanie nawierzchni jezdni betonem asfaltowym - zarówno etap związany z realizacją robót jak i późniejsze użytkowanie prowadzają ryzyko poważnej awarii lub katastrofy budowlanej do minimum.

Z katastrof naturalnych, ze względu na usytuowanie przedsięwzięcia, należy wykluczyć zjawiska takie jak powodzie, osuwiska skalne, trzęsienia ziemi itp. Nie da się natomiast określić prawdopodobieństwa wystąpienia katastrofy komunikacyjnej np. karambolu, czy katastrofy ekologicznej np.: wycieku szkodliwych substancji transportowanych przez pojazdy - cysterny poruszające się drogą.

11. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R., NATURA 2000, KORYTARZE EKOLOGICZNE

Na terenie Gminy Dąbie występują trzy obszary Natura 2000:

- PLB100001 Pradolina Warszawsko - Berlińska - obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia)
- PLB300002 Dolina Środkowej Warty - obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia)
- PLH100006 Pradolina Bzury - Neru - obszar ochrony siedlisk (Dyrektywa Siedliskowa)

Najciekawsze przyrodniczo miejsca w obrębie obszarów Natura 2000 to:

- kompleks łąkowo - depresyjny "Dąbskie błota" obejmujący łąki typu łągów rozlewiskowych i łągów właściwych, porośnięty między innymi wierzchliną błotną, trzcinnikiem lancetowatym, pałąką szerokolistną i tatarakiem, królestwo żurawi, czapli, chruścieli, rycyków, kszyców, kulików z możliwością spotkania bociana czarnego, jastrzębia i sowy,
- ścieżka edukacyjna "Grabina" zlokalizowana na uroczysku leśnym - kompleks leśny lasu mieszanego i liściastego z dużym udziałem dębu szypułkowego, olszy czarnej, grabu i sosny
- oraz pomniki przyrody zlokalizowane na terenie całej gminy:

Lp.	Opis pomnika przyrody	Obwód/wysokość	Lokalizacja
1.	Topola biała	400 cm/28 m	Lisice
2.	Dąb szypułkowy	400 cm/20 m	Lisice
3.	Dąb szypułkowy	470 cm/20 m	Dąbie
4.	Dąb szypułkowy	347 cm/26 m	Ladorudz
5.	Dąb szypułkowy	260 cm/26 m	Ladorudz
6.	Lipa drobnolistna	310 cm/25 m	Chełmno

Jedynym pomnikiem przyrody nieożywionej na terenie gminy Dąbie jest głaz narzutowy znajdujący się na obszarze uroczyska leśnego Grabina w pobliżu dąbskiej leśniczówki. Planowana inwestycja zlokalizowana jest w całości poza obszarem chronionym Natura 2000.

Szczegółową lokalizację obiektu w odniesieniu do granic obszarów chronionych odzwierciedlają mapy stanowiące załączniki nr 2 i 3 do niniejszej karty informacyjnej.

Biorąc pod uwagę charakter projektu i jego lokalizację, należy zakładać, iż zarówno w fazie budowy, jak i późniejszej eksploatacji nie wystąpi negatywny wpływ na obszary chronione.

12. POWIĄZANIA Z INNYMI PRZEDSIĘWZIĘCIAMI, W SZCZEGÓLNOŚCI KUMULOWANIE SIĘ ODDZIAŁYWAŃ PRZEDSIĘWZIĘĆ ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA OBSZARZE, NA KTÓRY BĘDZIE ODDZIAŁYWAĆ PRZEDSIĘWZIĘCIE

Planowane zadanie inwestycyjne nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać. Nie przewiduje się zatem skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

13. CZY DLA PROJEKTOWANEJ INWESTYCJI PLANUJE SIĘ UTWORZENIE OBSZARU OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA, SPOWODOWANE TYM, ŻE MIMO ZASTOSOWANYCH DOSTĘPNYCH ROZWIĄZAŃ TECHNICZNYCH, TECHNOLOGICZNYCH, ORGANIZACYJNYCH NIE MOGĄ BYĆ DOTRZYMANE STANDARDY JAKOŚCI ŚRODOWISKA POZA TERENEM ZAKŁADU LUB INNEGO OBIEKTU

Zgodnie z zapisami ustawy Prawo ochrony środowiska, przedmiotowa inwestycja nie kwalifikuje się do inwestycji, dla których tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

Uwzględniając charakter projektowanej inwestycji jak również jej otoczenie, nie istnieje potrzeba wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania.

14. Powiat Kolski oświadcza, że w związku z zamiarem realizacji przedsięwzięcia, nie ubiega się o środki finansowe z funduszy strukturalnych ani Funduszu Spójności Unii Europejskiej wymienione w oświadczeniu.

BURMISTRZ
Tomasz Ludwicki