

Nowe Miasteczko, dnia 16.01.2018 r.

IGKiŚŚ.6220.2.2017.ACH

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257),
- art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie ze środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405), po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego wszczętego z urzędu w dniu 14.11.2017 r.

stwierdzam brak potrzeby

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na:
„Przebudowa drogi powiatowej nr 1035F na odcinku od km 3+342 do km 4+729 w miejscowości Rejów”

UZASADNIENIE

Dnia 02.11.2017 r. (data wpływu 03.11.2017 r.) Biuro Projektów i Ekspertyz Budownictwa Komunikacyjnego Zbigniew Kokoszka z siedzibą 66-004 Zielona Góra, ul. Zatonie-Jaśminowa 14 działający z upoważnienia i w imieniu Powiatowego Zarządu Dróg w Nowej Soli z siedzibą 67-100 Nowa Sól, ul. Wojska Polskiego 100b zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Przebudowa drogi powiatowej nr 1035F na odcinku od km 3+342 do km 4+729 w miejscowości Rejów”**

Planowane przedsięwzięcie, przewidziane do realizacji w obrębie wsi Rejów gmina Nowe Miasteczko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów (Dz.U z 2016 r., poz. 71), jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt 2 w/w ustawy, przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 tejże ustawy.

Zgodnie z art. 75 ust. 2 pkt 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz według właściwości miejscowej organem właściwym do przeprowadzenia postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Przebudowa drogi powiatowej nr 1035F na odcinku od km+342 do km 4+729 w miejscowości Rejów” jest Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Miasteczko.

Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Miasteczko wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie, powiadamiając strony poprzez obwieszczenie znak IGKiŚŚ.6220.2.2017 z dnia 14.11.2017 r. Informację o wniosku umieszczono także na BIP w publicznie dostępnym wykazie danych.

Przed wydaniem niniejszego postanowienia, działając 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 Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Miasteczko zasięgnął opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolski oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowej Soli.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim pismem z dnia 28.11.2017 r. (data wpływu do tut. Urzędu 29.11.2017 r.) znak: WZŚ.4242.398.2017.PT, wezwał inwestora do uzupełniania karty informacyjnej. Stosowne uzupełnienia wpłynęły do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. pismem z dnia 8 grudnia 2017r., znak: R/1/2017 (data otrzymania 13 grudnia 2017r).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowej Soli w opinii znak NZ.9022.4.41.2017 z dnia 23 listopada 2017 r. (data wpływu do tut. Urzędu 27.11.2017 r.), stwierdził, że dla w/w inwestycji nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. pismem z dnia 14 grudnia 2017 r. (data wpływu do tut. Urzędu 15.12.2017 r.) znak: WZŚ.4242.398.2017.PT wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po szczegółowej analizie złożonego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie danych o przedsięwzięciu zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględniając łącznie uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowiska, określone w art. 63 w/w ustawy, a także w oparciu o opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowej Soli, stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

Planowanym przedsięwzięciem są roboty budowlane, polegające na przebudowie istniejącego odcinka drogi powiatowej nr 1035F, na długości około 1,4 km, w miejscowości Rejów. Przebudowa odcinka drogi polegać będzie na wykonaniu w obrębie istniejącego pasa drogowego (o średniej szerokości około 10m), bitumicznej nawierzchni jezdni o szerokości 6,0m z miejscowymi zawężeniami do 5,0 i 5,5 m wraz z poboczem i chodnikiem dla pieszych. Istniejąca droga jest kategorii Z. Projektowana konstrukcja drogi dla obciążenia ruchem KR2.

Projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni:

- podbudowa z kruszywa,
- warstwa bitumiczna podbudowy,
- warstwa bitumiczna ścieralna.

W obecnym pasie drogowym planowane jest wykonanie jezdni o bitumicznej nawierzchni wraz z poboczem i chodnikiem dla pieszych. Częścią przedsięwzięcia będzie przebudowa sieci utrzymania drogi, np.: poboczy, rowów odwodnienia, kanalizacji deszczowej i oznakowania.

Niezbędne będzie dopasowanie sieci infrastruktury towarzyszącej: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, energetycznej oraz telekomunikacyjnej. Mimo, że większość prac została zaplanowana w pasie drogowym niezbędna dla inwestycji jest wycinka drzew i krzewów przydrożnych z pasa drogowego. Działania te są motywowane złym stanem drogi, oraz bezpieczeństwem ruchu pojazdów i pieszych.

Zastosowana inżynieria będzie standardowa i praktykowana od lat, między innymi ma być wykonane: zrywanie starej nawierzchni drogi, kopanie wykopów, sypanie podbudowy jezdni z kruszywa, układanie warstw bitumicznych i chodników, oczyszczenie i profilowanie skarp i rowów odwadniających jezdnię, zrywanie gleby, plantowanie powierzchni pobocza, przygotowanie i układanie chodnika, wycinka drzew.

Uwzględniając uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określone w art. 63 ustawy o OOS, po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia oraz przedłożonej karty informacyjnej, stwierdzono, że dla planowanego przedsięwzięcia oraz przedłożonej karty informacyjnej, stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, na obszarach górskich, na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

W trakcie identyfikacji przedmiotu oddziaływań przedsięwzięcia, a z perspektywy ochrony przyrody, to jest zachowania, zrównoważonego użytkowania i odnawiania zasobów, tworów i składników przyrody, uwzględniono położenie projektowanej inwestycji:

- w obszarze chronionego krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie”;
- poza innymi formami ochrony przyrody, z których najbliższa to Dolina Środkowej Odry PLB080004;
- poza zidentyfikowanymi strefami ochrony i ostojami gatunków chronionych i siedlisk chronionych;
- w obszarze antropogenicznie przekształconym obecnego śladu drogi powiatowej, w którym różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów najbliższego sąsiedztwa zostały ograniczone do zbiorowisk siedlisk synantropijnych, głównie ruderalnych;
- w sąsiedztwie zabudowy miejscowości Rejów, a w części w sąsiedztwie użytków zielonych, gdzie walory i zasoby przyrodnicze i relacje ekosystemowe pozostają pod silnym wpływem ludzkiej działalności, a ograniczone są do potencjału siedlisk ruderalnych, pielęgnowanej zieleni przydomowej i przydrożnej.

W związku z położeniem przedsięwzięcia w obszarze chronionego krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie” rozpatrywano przede wszystkim relacje charakteru oraz oddziaływania przedsięwzięcia wobec funkcji ochrony przyrody jakie ten obszar pełni.

Obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Fragment drogi, który będzie objęty inwestycją istniał przed wyznaczeniem obszaru chronionego krajobrazu, a planowane prace zakładają utrzymanie drogi bez zmian ekosystemowych w sąsiedztwie.

Zakres ochrony tej formy reguluje reżim prawny ustanowiony uchwałą Sejmiku Województwa Lubuskiego nr X/101/15 z 22.06.2015 r., w sprawie wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie” (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego poz. 1172 z 25.06.2015 r.).

Wymieniony reżim prawny nie ma zastosowania, zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (t.j. Dz. U. 2016 poz. 2134 ze zm.), jeśli przedsięwzięcie zakłada realizację inwestycji celu publicznego. Budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych dróg publicznych spełnia kryterium celu publicznego zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 2147 ze zm.). Wobec powyższego, charakter deklarowanego przedsięwzięcia sprawia, że reżim prawny obszaru chronionego krajobrazu nie stanowi dla niego szczególnego zakresu ograniczeń. Co więcej nie zidentyfikowano zagrożenia dla realizacji celu powołania obszaru chronionego krajobrazu „Wzgórza Dalkowskie”, czyli ochrony terenów wartościowych dla turystyki i wypoczynku lub korytarzy ekologicznych. Przebudowa istniejącej drogi nie wpłynie na obniżenie potencjału ekosystemów stanowiących

korytarz ekologiczny wymienionego obszaru chronionego krajobrazu, nie obniży wartości ekosystemów pełniących usługi dla turystyki i wypoczynku. Planowane przedsięwzięcie nie umniejszy potencjału możliwości podejmowania czynnej ochrony służącej celowi ochrony obszaru chronionego krajobrazu.

W terenie przedsięwzięcia, na obecnym etapie sprawy, nie wykazano obecności siedlisk, które współtworzyłyby taki rodzaj układów ekologicznych, z chronionymi siedliskami i gatunkami najbliższego obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Odry PLB080004, których przekształcenie mogłoby przyczynić się do zmiany kluczowych procesów, struktur, powiązań i relacji ekosystemowych tego obszaru ochrony przyrody.

W części dotyczącej opisu zasobów przyrody i ochrony przyrody, karta informacyjna charakteryzuje miejsce przedsięwzięcia jako teren o niewielkiej wartości przyrodniczej. Będzie ona podjęta w pasie drogowym, w terenie antropogenicznie przekształconym i użytkowanym istniejącej drogi oraz jej pobocza. Przyroda i powiązania ekosystemowe miejsca przedsięwzięcia zostały ograniczone do ruderalnych siedlisk przydroża.

Odstąpienie od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania poprzedzono także w odniesieniu do łącznie traktowanych okoliczności z zakresu ochrony przyrody wskazanych w art. 63 ust. 1 ustawy o OOS, czyli rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia, jego usytuowania z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla ochrony przyrody oraz rodzaju i skali możliwego oddziaływania w odniesieniu do uwarunkowań przyrodniczych najbliższych wielkoobszarowych form ochrony przyrody. Oddziaływania będą krótkoterminowe i punktowe, co najwyżej lokalne – budowa na niewielkim odcinku w miejscowości.

Skutkiem logistyki przedsięwzięcia, budowy i późniejszej eksploatacji będą oddziaływania o skali, która nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej, a która musiałaby być poprzedzona oceną oddziaływania na środowisko i ustaleniem nietypowych działań zapobiegających oraz minimalizujących. Nie będzie to też wymiar, który wymagałby kompensacji przyrodniczej.

Obecność ludzi i maszyn oraz związane z tym oddziaływania będą się nieznacznie różniły od obecnego tu tła oddziaływań ruchu pojazdów. Można domniemać, że nawet skumulowane nie będą zjawiskiem nowym dla zwierząt, powodującym płoszenie o skali zagrożenia dla osobników w miejscu przedsięwzięcia, a tym bardziej dla wszystkich reprezentantów gatunku.

Na obecnym etapie sprawy nie wykazano obecności reprezentantów gatunków chronionych i stanowisk siedlisk chronionych dla których przedsięwzięcie mogłoby stanowić zagrożenie stanu ochrony gatunków i siedlisk, a z tego tytułu konieczna byłaby ocena tego zagrożenia i formułowanie niestandardowych uwarunkowań nie ujętych przepisami prawa ochrony przyrody.

Na obecnym etapie sprawy nie wykazano obecności reprezentantów gatunków chronionych i stanowisk siedlisk chronionych dla których przedsięwzięcie mogłoby stanowić zagrożenie stanu ochrony gatunków i siedlisk, a z tego tytułu konieczna byłaby ocena tego zagrożenia i formułowanie niestandardowych uwarunkowań nie ujętych przepisami prawa przyrody.

Rozwiązania z zakresu ochrony środowiska, w tym stosowanie znormalizowanych procedur, urządzeń i surowców, spełnią kryteria ochrony przyrody w miejscu inwestycji i zasięgu jego oddziaływania, w tym antropogenicznie przekształconym terenie o uproszczonych układach ekologicznych.

Uciążliwości wynikające z fazy realizacji inwestycji będą polegały głównie na emisji zanieczyszczeń do powietrza i emisji hałasu spowodowanych pracą sprzętu, a także pojazdów podczas prowadzenia prac budowlanych. W trakcie prac będą typowe odpady budowlane, których wytwórcą będzie wykonawca usług budowlanych. Na etapie budowy powstawać

będą także ścieki bytowe, które będą odprowadzane do zbiorników kabin przenośnych, a następnie będą wywożone do odpowiednich punktów przyjmowania ścieków. Wyżej wymienione uciążliwości mają charakter lokalny, chwilowy, nieciągły, krótkoterminowy i zostaną wyeliminowane po oddaniu zamierzenia inwestycyjnego do użytkowania.

Użytkowanie planowanego przedsięwzięcia będzie powodować powstawanie wód opadowych i roztopowych, emisję gazów i pyłów do powietrza oraz emisję hałasu. Wykazano, że po zastosowaniu rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych przewidzianych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinno powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji lub energii w środowisku oraz pogorszyć stanu środowiska naturalnego. Na obszarze planowanego przedsięwzięcia oraz pogorszyć stanu środowiska naturalnego. Na obszarze planowanego przedsięwzięcia oraz w obszarze jego oddziaływania nie ma żadnych innych przedsięwzięć zrealizowanych lub planowanych do realizacji, których oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej czy budowlanej, przy zaplanowanej technologii i zakresie prac, ocenia się jako bardzo niskie. Ze względu na lokalizację oraz zakres przedsięwzięcia nie zachodzi również ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejącego systemu odwodnienia drogi (rowy przydrożne) za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych oraz do istniejącego systemu odwodnienia drogi w postaci rowu zlokalizowanego na działce wodnej za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej.

Według aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry przyjętej rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967) teren planowanego przedsięwzięcia położony jest:

- w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP), Biała Woda o kodzie RW600017153499 w regionie wodnym Środkowej Odry. Ww. JCWP to naturalna część wód, której stan określono jako zły. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla tej JCWP jest zagrożone z odstępstwem przedłużenia terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2021 r. ze względu na brak możliwości technicznych;
- w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) w regionie wodnym Środkowej Odry o kodzie GW600078, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym wód. Celem środowiskowym jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych dla tej JCWPd jest niezagrażone.

Biorąc pod uwagę skalę i charakter planowanej inwestycji oraz zaplanowane na etapie realizacji i eksploatacji działania minimalizujące, wykluczono możliwość wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne oraz ryzyko negatywnego wpływu na możliwości osiągnięcia celów środowiskowych ww. JCWP i JCWPd określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Obserwowane obecnie zmiany klimatu mają charakter lokalny i związane są przede wszystkim z wprowadzanymi przez człowieka zanieczyszczeniami do środowiska oraz zmianami ukształtowania i zabudowy terenu. Bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych powodowanych przez działania towarzyszące inwestycji – ruch komunikacyjny podczas eksploatacji inwestycji, będą miały charakter lokalny i nie wpłyną na zmiany klimatu.

Przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie będzie wpływało na zmiany klimatu w rejonie inwestycji, a także nie zmieniają się warunki klimatu lokalnego i warunki bioklimatyczne w zakresie skutków krótko-, średnio- czy długoterminowych.

Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Miasteczko po zapoznaniu się z kartą informacyjną przedsięwzięcia, opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i opinią Państwowego

Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz analizą bezpośrednich i pośrednich skutków działań, związanych z realizacją przedmiotowego projektu, a także uwarunkowań realizacji planowanej inwestycji w przedłożonym wniosku, zważywszy na uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405), a także skalę i charakter przedsięwzięcia uznał za zasadne stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Informacje dotyczące wydanego w toku postępowania postanowienia stwierdzającego brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania zostały zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Nowym Miasteczku (www.bip.nowemiasteczko.pl), tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Nowym Miasteczku oraz Sołectwa Rejów.

W ramach prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257) zapewniono czynny udział stronom, a także przed wydaniem niniejszej decyzji umożliwiono stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów.

Do dnia 15 stycznia 2018 r. żadna ze stron nie skorzystała z przysługującego jej prawa i nie zapoznała się z zebrany materiał w niniejszej sprawie oraz nie wniosła żadnych uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405) charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym postanowiono jak w sentencji.

p o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zielonej Górze, za pośrednictwem Burmistrza Gminy i Miasta Nowe Miasteczko, w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane.

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Nowej Soli,
ul. Wojska Polskiego 100b,
67-100 Nowa Sól
2. Marszałek Województwa Lubuskiego
ul. Podgórna 7, 65-001 Zielona Góra
3. Biuro Projektów i Ekspertyz Budownictwa, Zbigniew Kokoszka
ul. Wojska Polskiego 33 p. 109
65-077 Zielona Góra
4. Sołectwo Rejów
Jerzyk Domagała, Rejów 19
67-124 Nowe Miasteczko
5. Pozostałe strony przedmiotowego postępowania zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14.06.1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2017 r. poz. 1257) zawiadamianie są o czynnościach organu przez obwieszczenia.
6. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Jagiellończyka 13
66-400 Gorzów Wielkopolski
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowej Soli
ul. Wojska Polskiego 11
67-100 Nowa Sól



BURMISTRZ
mgr Danuta Wojtasik

Charakterystyka przedsięwzięcia pn: "Przebudowa drogi powiatowej nr 1035F na odcinku od km 3+342 do km 4+729 w miejscowości Rejów"

1. Rodzaj (przedsięwzięcia, rodzaj działalności związanej z przedsięwzięciem), skala (np. parametry produkcji, długość dla inwestycji liniowych itp.), usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie to roboty budowlane, polegające na przebudowie istniejącego odcinka drogi powiatowej nr 1035F na długości około 1,4 km, w miejscowości Rejów.

Przebudowa odcinka drogi polegać będzie na wykonaniu w obrębie istniejącego pasa drogowego (o średniej szerokości ok. 10 m), bitumicznej nawierzchni jezdni o szerokości 6,0 m z miejscowymi zawężeniami do 5,0 i 5,5 m wraz z poboczem i chodnikiem dla pieszych. Istniejąca droga to droga kategorii Z. Projektowana konstrukcja drogi dla obciążenia ruchem KR2.

Projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni:

- podbudowa z kruszywa
- warstwa bitumiczna podbudowy
- warstwa bitumiczna ścieralna

Inwestycja obejmuje:

- oczyszczenie istniejącego pasa drogowego z porastających krzewów, drzew i poszycia;
- usunięcie warstwy humusu;
- wykonanie planowanego zakresu robót ziemnych (wykopy, nasypu), umożliwiającego odpowiednie ukształtowanie niwelety drogi w planie i po wysokości;
- wykonanie warstw konstrukcyjnych drogi;
- wykonanie chodnika dla pieszych
- wykonanie poboczy;
- wykonanie korekty wysokościowej i w planie istniejących rowów odwadniających;
- wykonanie kanalizacji deszczowej
- zahumusowanie i obsianie trawą powierzchni nasypów i skarp rowów;
- montaż niezbędnych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne itp.);
- wykonanie prac związanych z estetyką i uporządkowaniem pasa drogowego;

Po wykonaniu robót budowlanych lokalizacja drogi nie zmieni się. Nie zmieni się również funkcja obiektu liniowego. Wykonanie prawidłowej konstrukcji drogi umożliwi jej bezpieczną eksploatację

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną:

- powierzchnia całkowita nieruchomości przeznaczona bezpośrednio pod planowane przedsięwzięcie wynosi ok 1,9ha,
- powierzchnia użytkowa, bezpośrednio zajęta pod drogę, zjazdy, i skrzyżowania, planowanej inwestycji wynosi ok 1,2 ha.

Sposób wykorzystania działek stanowiących pas drogowy nie zmieni się. Sposób wykorzystania działki wodnej również nie zmieni gdyż obecnie również odprowadzana jest do niej woda z pasa drogowego z tym że po przebudowie będzie odprowadzana poprzez kanalizację deszczową.

W obrębie planowanego przedsięwzięcia występuje w niewielkim stopniu roślinność (przede wszystkim trawa i krzaki samosiejki oraz, na części działek - drzewa).

W obrębie planowanych robót stwierdzono porastanie pokrzywy, łopianu większego, krwawnika pospolitego, w sąsiedztwie istniejącej jezdni drogi i na poboczach występuje trawa pospolita, kostrzewa łąkowa, kupówka pospolita, tymotka łąkowa, mleczyk, perz, lebioda, bylica pospolita.

Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji w koronach drzew nie stwierdzono gniazdowania ptaków.

Nie stwierdzono występowania gatunków roślin i grzybów chronionych prawem Unii Europejskiej.

Po wykonaniu robót budowlanych, związanych z przebudową drogi, na skarpach nasypów planuje się wykonanie zahumusowania ich powierzchni gruntem i obsianie trawą.

3. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Przebudowa drogi powiatowej nr 1035F na długości około 1,4 km konieczna jest ze względu na jej nieodpowiednie w chwili obecnej parametry geometryczne i konstrukcyjne. Po wykonaniu planowanych robót budowlanych droga będzie spełniać kryteria drogi powiatowej oraz będzie bezpieczna dla pieszych gdyż wykonany zostanie chodnik dla pieszych. W chwili obecnej piesi poruszają się jezdni i po poboczu.

Poszczególne elementy planowanego przedsięwzięcia będą wykonywane w następującej technologii:

- roboty ziemne – wykopy i nasypy – będą wykonywane sprzętem mechanicznym – koparki, walce, zagęszczarki, pojazdy do transportu gruntu,
- jezdnia drogowa z warstw bitumicznych wylewanych na gorąco.
- podbudowa pod nawierzchnię z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie i z betonu asfaltowego.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się wykorzystanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, koparko ładowarki, samochody samo rozładowcze, równiarki, walce i dodatkowo takie urządzenia jak zagęszczarki, itp.

Wszelkie prace budowlane powinny być wykonywane sprawnym sprzętem technicznym (należy wyeliminować możliwość przedostania się do wód i gruntu np. wyciekającego paliwa, czy olejów z niesprawnych układów i systemów mechanicznych i hydraulicznych stosowanego sprzętu).

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Możliwości zrealizowania rozwiązania wariantowego:

Wariant proponowany przez wnioskodawcę - WI – czyli wykonanie przebudowy drogi w granicach istniejącego pasa drogowego z odprowadzeniem wody do istniejącego systemu odwodnienia drogi w postaci rowów przydrożnych, terenów zielonych i działki wodnej. Wariant ten został przyjęty w projektowanym rozwiązaniu przebudowy drogi, z uwagi na optymalne wykorzystanie gruntów stanowiących istniejący pas drogowy drogi powiatowej, optymalne wykorzystanie środków finansowych w stosunku do stawianych wymogów użytkowych drogi, a także pod kątem środowiskowym z uwagi na bardzo małą ingerencję w istniejącą szatę roślinną i zwierzęcą.

Racjonalny wariant alternatywny - WII – czyli rozbudowa drogi - wykonanie drogi częściowo na gruntach już zajętych pod drogą, a częściowo po nowym śladzie, po gruntach, które w chwili obecnej nie stanowią pasa drogowego. Wariant ten jest nie jest rozwiązaniem optymalnym, gdyż dla osiągnięcia takiego samego celu, jak w wariantcie I, wymaga znacznej ingerencji w otaczające drogą grunty, co w zdecydowany sposób zwiększa koszty niezbędne do jego realizacji (koszty podziałów i wykupów gruntu, a także koszty społeczne, wynikające z procesu wywłaszczeń i konieczności wyburzeń domów). Dodatkowo w wariantcie tym wystąpiłaby konieczność dużej ingerencji w środowisko (znaczne poszerzenie pasa drogowego), co jest elementem niekorzystnym dla ochrony środowiska.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska - najbardziej korzystnym rozwiązaniem, pod względem finansowym, społecznym i uwzględniającym warunki ochrony środowiska, jest rozwiązanie przedstawione w wariantcie WI. Zaproponowane rozwiązania techniczne będą spełniać obecnie obowiązujące wymagania dla prawidłowego użytkowania drogi klasy Z, pod względem bezpieczeństwa użytkowników oraz trwałości i odpowiedniej jej nośności. Przebudowa drogi – tylko w obrębie istniejącego pasa drogowego z wykorzystaniem rowu znajdującego się na działce wodnej - jest również rozwiązaniem racjonalnym z punktu widzenia nakładów finansowych w stosunku do osiągnięcia zakładanego celu.

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

Ilości wykorzystywanych w trakcie budowy materiałów, surowców, wody, paliw oraz energii nie będą odbiegały od ilości koniecznych w powszechnie znanych i stosowanych sposobach i metodach prowadzenia drogowych prac budowlanych.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą typowe dla tego rodzaju robót materiały jak: beton asfaltowy, kruszywo kamienne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wyposażenia chodników, stal na elementy barier ochronnych.

Szacowane wielkości użytych do przebudowy materiałów:

- beton asfaltowy w ilości ok. 2400 ton
- podbudowa z kruszywa łamanego ok. 3600 ton

Wszystkie materiały muszą posiadać odpowiednie certyfikaty i aprobaty dopuszczające je do zastosowania w budownictwie drogowym i mostowym.

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane według powszechnie znanych technologii nie powodujących niszczenia środowiska. Masy bitumiczne oraz stal będą wytwarzane w wytwórniach spełniających warunki ochrony środowiska, kruszywo będzie pobierane w kopalniach kruszyw i transportowane będą sprawnym i dopuszczonym do ruchu sprzętem. Wszystkie materiały muszą posiadać odpowiednie certyfikaty i aprobaty dopuszczające je do zastosowania w budownictwie drogowym. Planuje się, że roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej, sprzętem budowlanym posiadającym odpowiednie atesty i homologacje, dopuszczonym powszechnie do stosowania w budownictwie, który spełnia warunki emisji dopuszczalnego hałasu.

Na wykonawcy robót będzie ciążył obowiązek wykonania odpowiedniego zabezpieczenia prac rozbiórkowych oraz montażowych w taki sposób, aby do istniejącego środowiska - na przyległy teren - nie przedostały się w/w odpady.

Wykonawca będzie również zobowiązany do usunięcia wszystkich resztek i odpadów poza obszar budowy na składowiska odpadów (gdzie zostaną przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia).

Istniejąca droga obecnie odwadniana jest za pomocą istniejącego systemu rowów odwadniających i po wykonaniu jej przebudowy będzie odwadniana w taki sam sposób – do rowów przydrożnych.

Analizując przedmiotowe przedsięwzięcie należy mieć na uwadze, że nie jest ono inwestycją nową, a tylko przebudową, która ma na celu polepszenie jej parametrów technicznych. Dlatego warto zauważyć że dotychczasowa emisja substancji do wody, w stosunku do stanu obecnego, nie zwiększy się, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych została określona jako niezagrożona.

Planowany zakres przebudowy drogi ma marginalne znaczenie w globalnej skali dla rozpatrywanych jednolitych części wód, jednak pomimo to należy stwierdzić, iż w ramach

planowanej inwestycji podjęto wszelkie środki aby poprzez działania cząstkowe przyczynić się do ograniczenia emisji do wody substancji szkodliwych, a przez to, w dłuższej perspektywie, umożliwić osiągnięcie celów środowiskowych.

Planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie wpłynie niekorzystnie na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry ustalonym na mocy Ramowej Dyrektywy Wodnej.

W rozpatrywanym przypadku dotychczasowe użytkowanie odcinka drogi nie powodowało negatywnego oddziaływania na wody podziemne i powierzchniowe.

Należy stwierdzić, że w stosunku do stanu istniejącego nie zmienia się warunków korzystania z wód regionu wodnego. A na skutek zastosowania zorganizowanego systemu odwodnienia obiektu przyczyni się do ograniczenia negatywnego wpływu drogi na wody powierzchniowe i podziemne.

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

Planowane przedsięwzięcie, w stosunku do stanu istniejącego, nie powoduje żadnego dodatkowego wprowadzenia do środowiska żadnych substancji mogących szkodliwie oddziaływać na środowisko. Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem o niewielkim zakresie obszarowym, na odcinku istniejącej drogi. W związku z tym nie ma możliwości wystąpienia takiej sytuacji, żeby na budowie jednocześnie pracowała duża ilość sprzętu mechanicznego, którego ewentualne awarie mogą być potencjalnym zagrożeniem dla środowiska, a w szczególności spowodować zanieczyszczenia wód. W związku z tym nie przewiduje się w trakcie prowadzenia prac budowlanych stosowania szczególnych rozwiązań technicznych, czy specjalnych zabezpieczeń całkowicie wykluczających zanieczyszczenie ciekłu, gdyż w przypadku gdyby powstała sytuacja zagrożenia dla środowiska, wynikająca z awarii stosowanego sprzętu, natychmiastowa reakcja Wykonawcy robót i podjęcie przez niego odpowiednich kroków zabezpieczających, powinno zapobiec jakimkolwiek negatywnym wpływom dla środowiska. W opisie technicznym do projektu przebudowy drogi będzie ujęte zalecenie, aby Wykonawca na terenie robót był wyposażony w odpowiednie środki (maty i środki absorpcyjne) służące do miejscowej i szybkiej neutralizacji zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi. Takie rozwiązanie praktycznie eliminuje możliwość zanieczyszczenia istniejącego terenu

Planuje się, że roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej, sprzętem budowlanym posiadającym odpowiednie atesty i homologacje, dopuszczonym powszechnie do stosowania w budownictwie, który spełnia warunki emisji dopuszczalnego hałasu.

Zakres prac ziemnych, rozbiórkowych oraz montażowych realizowanych w fazie wykonywania prac budowlanych wymagał będzie wykorzystywania 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 uwzględniać minimalizację emisji hałasu do środowiska poprzez :

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

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

Emitowane podczas realizacji przedsięwzięcia zanieczyszczenia do powietrza atmosferycznego w wyniku wykorzystania sprzętu budowlanego i ruchu pojazdów poruszających się na terenie objętym inwestycją, hałas i vibracje na etapie prowadzenia robót będą miały charakter krótkotrwały, a wszelkie niedogodności będą chwilowe.

Samochodowy sprzęt mechaniczny będzie źródłem zanieczyszczenia powietrza, głównie produktami spalania paliw. Sprzęt pracujący na budowie napędzany będzie paliwem płynnym – olejem napędowym. Maszyny wykorzystywane nie będą wymagać zużycia energii elektrycznej. Zanieczyszczenia powstające w wyniku mechanicznego zużywania się elementów pojazdu 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, równiarka, spychacz, będzie pracował w dłuższych przedziałach czasowych. Warunki techniczne jakim muszą odpowiadać pojazdy regulowane są specjalnymi przepisami, a ich stan techniczny jest okresowo kontrolowany. Sprawny technicznie sprzęt nie będzie uciążliwy dla środowiska.

Odpadami jakie mogą powstać w trakcie procesu budowlanego mogą być np. pozostałości masy bitumicznej, masy ziemne, resztki drobnowymiarowych elementów betonowych, resztki podbudowy i podsypki cementowo-piaskowej, itp.

Przewiduję się szacowane wielkości oraz rodzaje odpadów w trakcie realizacji inwestycji:

170504 - Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 170503:

- odhumusowanie pasa gruntu grubości ok. 30 cm i powierzchni ok. 3000 m² (900 m³), a następnie ułożenie humusu w przyzmy wysokości ok. 80 cm, przeznaczonego do ponownego ułożenia,

170506 - Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 170505:

- wykonanie robót ziemnych (wykopy nasypy) planuje się maksymalne wykorzystanie gruntu rodzimego - ok. 700 m³

170181- Odpady z remontów i przebudowy dróg, 170301- Asfalt zawierający smołę:

- po wykonaniu robót bitumicznych szacuje się wielkość odpadów (masy bitumiczne) ok 12,0 m³

170101 - Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i przebudowy, 170405 - Żelazo i stal:

- resztki drobnowymiarowych elementów betonowych ok. 4 m³,

- resztki podsypki cementowo-piaskowej ok. 12,0 m³.

Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z substancjami i energią wprowadzanymi do środowiska, w czasie eksploatacji :

- ilość odprowadzania ścieków bytowych w trakcie eksploatacji – brak

- ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych w trakcie eksploatacji – brak

- ilość i sposób odprowadzania wód opadowych z powierzchni utwardzonych – wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzone będą do istniejącego systemu odwodnienia drogi (rowy przydrożne) za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych oraz do istniejącego systemu odwodnienia drogi w postaci rowu zlokalizowanego na działce wodnej za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej

- ilość, rodzaje zainstalowanych i planowanych urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwości w trakcie eksploatacji – brak

8 . Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Planowane przedsięwzięcie nie oddziałuje transgranicznie na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie, w stosunku do stanu istniejącego, nie będzie miało żadnego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, siedliska przyrodnicze i gatunki roślin i zwierząt chronionych w ramach sieci Natura 2000. Przebudowa istniejącego odcinka drogi nie zmienia w żaden sposób dotychczasowego sposobu eksploatacji i wykorzystania terenu.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie nie objętym żadną z form ochrony przyrody.

10. Inwestycja nie przewiduje utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

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

Planowane przedsięwzięcie nie leży w transeuropejskiej sieci drogowej.

Na obszarze planowanego przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie ma żadnych innych przedsięwzięć zrealizowanych lub planowanych do realizacji, których oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

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

Planowane przedsięwzięcie, prowadzone zgodnie z zasadami sztuki budowlanej i zasadami wiedzy technicznej, nie generuje możliwości wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej. Nie wykonanie prac związanych z przebudową mostu, ze względu na pogarszający się stan techniczny obiektu, może spowodować konieczność ograniczenia ruchu pojazdów i pieszych po obiekcie, a w ostateczności wyłączenie obiektu z eksploatacji.

Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się niewielki zakres robót rozbiórkowych, związanych z rozbiórką uszkodzonych i wyeksploatowanych elementów istniejącej konstrukcji drogi.

BUM Sp. z o.o.
mgr Danuta Wojtas

