



Wójt Gminy Ryczywół

Urząd Gminy, ul. Mickiewicza 10, 64-630 Ryczywół

☎/ fax (67) 28 37 002 / (67) 28 38 990, e-mail: ug@ryczywol.pl

Publiczne obwieszczenie w dniu 24.11.2021r.

OŚ.6220.2.2021

Ryczywół, dnia 24 listopada 2021r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71, art. 73 ust. 1 art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2, w związku § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz.1839) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Zarządu Dróg Powiatowych w Obornikach ul. Rolna 17, 64-610 Rogoźno dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na „**rozbudowie drogi powiatowej nr 1352P Piotrowo-Skrzetusz-Ryczywół**” na dz. nr **111, 111/1,102, 21, 117, 48, 10360/2, 91, 93, 95, 96, 97, 98, 99/1, 100, 110, 112/1, 112/2, 45, 46** obręb Piotrowo, dz. nr **578, 374, 537, 269, 221, 373, 376, 322, 233** obręb Skrzetusz oraz na dz. nr **9/1, 457/149, 602/1, 457/146, 621/4, 9/2,610, 455/37,455/38, 404, 9/4, 44/3, 17/4, 601** obręb Ryczywół

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie drogi powiatowej nr 1352P Piotrowo-Skrzetusz-Ryczywół” na dz. nr 111, 111/1,102, 21, 117, 48, 10360/2, 91, 93, 95, 96, 97, 98, 99/1, 100, 110, 112/1, 112/2, 45, 46 obręb Piotrowo, dz. nr 578, 374, 537, 269, 221, 373, 376, 322, 233 obręb Skrzetusz oraz na dz. nr 9/1, 457/149, 602/1, 457/146, 621/4, 9/2,610, 455/37,455/38, 404, 9/4, 44/3, 17/4, 601 obręb Ryczywół.**

II. Określam następujące warunki realizacji inwestycji:

1. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia, w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
2. Miejsce magazynowania surowców i materiałów budowlanych oraz terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych zabezpieczyć materiałem izolacyjnym.
3. Plac budowy wyposażać w sorbenty.
4. Wycinkę ograniczyć do 103 sztuk drzew oraz 43 m² krzewów.
5. Wycinkę drzew przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
6. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnaniem i przemarzaniem;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
7. Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
8. Nasadzenia rekompensacyjne przeprowadzić w liczbie co najmniej równej liczbie drzew przeznaczonych do wycinki, a w przypadku usuwania drzew o obwodach powyżej 100 cm zwiększyć stosunek liczby drzew nasadzonych do liczby drzew wyciętych do 2:1, a o obwodach powyżej 200 cm do 3:1.
9. Do sadzenia zastosować w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie terenu objętego postępowaniem. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych,

- o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.
10. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidację zagłębień.
 11. Na etapie realizacji przedsięwzięcia zaplecze techniczne, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów należy zorganizować na terenie utwardzonym, a miejsca postoju i serwisowania maszyn budowlanych i sprzętu transportowego dodatkowo uszczelnionym, tak aby zabezpieczyć miejsca przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych (ropopochodnych) do gruntu lub wód.
 12. W miejscach bezpośrednich prac budowlanych należy zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
 13. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód należy bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.
 14. Po zakończeniu prac budowlanych teren robót należy oczyścić ze wszystkich zalegających zanieczyszczeń i odpadów.
 15. Powstające w trakcie budowy planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie w wyznaczonym miejscu na utwardzonym, szczelnym podłożu w odpowiednio oznakowanych, szczelnych pojemnikach lub kontenerach, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo - wodnego, a następnie przekazywać zewnętrznym podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia.
 16. Wody opadowe i roztopowe należy odprowadzać do istniejących rowów przydrożnych lub kanalizacji deszczowej.

Integralną częścią decyzji jest załącznik nr 1, stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 4 lutego 2021r. (5.02.2021r. – data wpływu) Inwertor - Zarząd Dróg Powiatowych w Obornikach ul. Rolna 17, 64-610 Rogoźno, reprezentowany przez pełnomocnika – Pana ██████████ zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie drogi powiatowej nr 1352P Piotrowo-Skrzetusz-Ryczywół” na dz. nr 111, 111/1, 102, 21, 117, 48, 10360/2, 91, 93, 95, 96, 97, 98, 99/1, 100, 110, 112/1, 112/2, 45, 46 obręb Piotrowo, dz. nr 578, 374, 537, 269, 221, 373, 376, 322, 233 obręb Skrzetusz oraz na dz. nr 9/1, 457/149, 602/1, 457/146, 621/4, 9/2, 610, 455/37, 455/38, 404, 9/4, 44/3, 17/4, 601 obręb Ryczywół.

Do wniosku dołączone zostały dokumenty, o których mowa w art. 74 ust. 1 pkt 2, 3, 3a, 7 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 zwanej dalej ooś, z zastrzeżeniem art. 74 ust. 1a, który stanowi, iż jeżeli liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, nie wymaga się dołączenia dokumentu, o którym mowa w ust. 1 pkt 6 tj. wypisów z rejestru gruntów pozwalających na ustalenie stron postępowania. Planowane przedsięwzięcie zgodnie § 3 ust. 2 pkt 2, w związku § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) zalicza się do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzanie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane. Pismem z dnia 12 lutego 2021r. Wójt Gminy Ryczywół wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia wniosku w zakresie braków formalnych. Uzupełnienia wpłynęły do tego organu dnia 4 marca 2021r, czyniąc zadość wezwaniu. W związku z powyższym, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, Obwieszczeniem z dnia 8 marca 2021 r. Wójt Gminy Ryczywół zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego. Obwieszczenie wywieszane było na tablicach ogłoszeń wsi Ryczywół, Skrzetusz i Piotrowo, tablicy informacyjnej Urzędu Gminy w Ryczywole oraz na stronie internetowej www.ryczywol.pl oraz www.bip.ryczywol.pl. W ślad za tym tutaj. Organ zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie

w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Obornikach o wydanie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wraz ze wskazaniem ewentualnego zakresu raportu.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1352P o długości łącznej wynoszącej ok. 8,4 km. Początek rozbudowy drogi zlokalizowany będzie za miejscowością Piotrowo, zaś koniec w miejscowości Ryczywół, na skrzyżowaniu drogi powiatowej nr 1352P z ul. Mickiewicza. W wyniku realizacji przedsięwzięcia planuje się m.in.: rozbiórkę istniejącej oraz wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni, wyrównanie istniejącej nawierzchni poprzez ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego, wykonanie umocnionego pobocza, przebudowę istniejących skrzyżowań, przebudowę oraz budowę zjazdów, przebudowę istniejącego ciągu pieszo-rowerowego, budowę lub przebudowę chodników, przebudowę i budowę przepustów (pod drogą oraz zjazdami), odwodnienie korpusu drogowego (rowy przydrożne, kanalizacja deszczowa), budowę zatok autobusowych, wykonanie oznakowania poziomego i pionowego, wycinkę drzew i krzewów.

Dnia 19 marca 2021r. do tut. organu wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Obornikach Nr ON-NS.9011.55.2021, który uznał, iż przeprowadzenie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, z punktu widzenia higienicznego i zdrowotnego przy przestrzeganiu obowiązujących przepisów ochrony środowiska i przyjętych w karcie informacyjnej warunkach i rozwiązaniach chroniących środowisko **nie jest konieczne**. Organ wskazuje, iż planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o charakterze komunikacyjnym. W ramach zadania na całym przedmiotowym odcinku analizowana droga powiatowa nr 1352P będzie rozbudowywana. Inwestycja usytuowana jest na terenie, na którym w chwili obecnej standardy jakości środowiska nie są przekroczone, a także nie istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Organ stwierdził, iż przy zastosowaniu przewidywanych w projekcie rozwiązań nie zostaną przekroczone standardy jakości środowiska oraz nie występuje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Analizowany projekt drogi przebiega w głównej mierze przez tereny niezabudowane - obszary rolnicze oraz w niewielkim stopniu przez tereny zabudowane o charakterze zagrodowym oraz mieszkaniowym jednorodzinny i usługowym. Przy realizacji

inwestycji należy przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno - asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty, jakie zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Organ wskazuje, że ze względu na zakres oraz specyfikę analizowanego przedsięwzięcia, w trakcie jego realizacji, mogą wystąpić nieznaczące, krótkotrwałe i przejściowe negatywne oddziaływania na środowisko. Na zminimalizowanie negatywnych oddziaływań istotny wpływ mają wykonawcy robót oraz inspektor nadzoru, poprzez poprzedzenie robót budowlanych szczegółowym planem i harmonogramem

Użytkownicy nieruchomości znajdujących się blisko planowanej inwestycji mogą być narażeni na pewne niedogodności i utrudnienia powodowane przez fazę budowy. Te uciążliwości dotyczyć będą występowania: hałasu, wibracji, pyłu i błota. Chociaż faza robót budowlanych odcinka drogi potrwa mniej niż 1 rok uciążliwości dla indywidualnych lokalizacji i terenów sąsiednich trwać będą znacznie krócej i będą mieć charakter jedynie przejściowy. Uciążliwości i niedogodności fazy budowy są trudne do zakwalifikowania i określenia zasięgu ich występowania. Czynniki decydującymi są: warunki meteorologiczne, faza budowy, rodzaj zastosowanych maszyn i urządzeń. Uciążliwości fazy budowy są lokalnym zjawiskiem. Odległość od placu budowy jest istotnym czynnikiem w obserwacji skali uciążliwości.

Obiekt sam w sobie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza i ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z krótkotrwałym etapem budowy, a później już z eksploatacją drogi przez jej użytkowników. Emisja hałasu i emisja zanieczyszczeń do atmosfery związane będą z ruchem pojazdów samochodowych, który jest tutaj jedynie lokalny.

Stwierdzono, iż realizacja inwestycji wpłynie na znaczną poprawę stanu środowiska w otoczeniu analizowanej trasy i w żaden sposób nie zagrazi środowisku przyrodniczemu, ani też nie będzie stanowiła zagrożenia dla okolicznych mieszkańców, a zastosowane środki chroniące środowisko w różnych jego aspektach, sprawią, iż nie dojdzie tutaj do pogorszenia stanu jakiegokolwiek komponentu środowiska (zarówno w odniesieniu do środowiska gruntowo - wodnego, powietrza atmosferycznego, jak i klimatu akustycznego).

Wobec powyższego, w ocenie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Obornikach, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie pod względem higienicznym i zdrowotnym na środowisko, a przy przestrzeganiu obowiązujących przepisów ochrony środowiska i przyjętych w karcie informacyjnej warunkach i rozwiązaniach chroniących środowisko przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pod tym względem nie jest konieczne.

Z uwagi na wniesione w toku prowadzonego postępowania uzupełnienia do karty informacyjnej przedsięwzięcia, dnia 14 października 2021r. Wójt Gminy Ryczywół przesłał organowi dodatkowy materiał w sprawie, występując jednocześnie z prośbą o ponowne zajęcie stanowiska. Dnia 19 października 2021r. organ wydał opinię, w której podtrzymał swoje wcześniejsze stanowisko.

Dnia 20 lipca 2021r. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu, po przeanalizowaniu dokumentów zgromadzonych w sprawie w wyraził opinię Nr PO.ZZŚ.4.435.4174.2021.MS, iż realizacja przedmiotowej inwestycji nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednocześnie na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określonych warunków i wymagań.

Jak wskazuje organ projektowana inwestycja ma na celu przede wszystkim rozbudowę jezdni trasy zasadniczej (poprzez jej wzmocnienie i poszerzenie), rozbiórkę istniejącej konstrukcji (pod poszerzenia) oraz rozbiórkę uszkodzonych krawędzi istniejącej trasy, a w ich miejsce wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni. Przyczyni się to do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprawy jakości przejazdu, a także znacznej poprawy warunków środowiskowych, zwłaszcza w obrębie środowiska gruntowo - wodnego, m. in. poprzez usprawnienie odprowadzenia wody z korpusu drogi. Przed przystąpieniem do realizacji zadania, na analizowanym terenie prowadzone będą prace przygotowawcze polegające na usunięciu koniecznych drzew i krzewów oraz oczyszczeniu terenu. Woda na potrzeby socjalne i do celów pitnych (w fazie realizacji inwestycji) dostarczana będzie w pojemnikach z tworzyw sztucznych. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi odprowadzane będą do istniejących rowów przydrożnych lub do projektowanej i istniejącej kanalizacji deszczowej. Ścieki bytowe na etapie prac budowlanych gromadzone będą w przenośnych toaletach typu Toi-Toi, a następnie przekazywane podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze gospodarowanie. Teren

realizacji planowanej inwestycji znajduje się poza obszarami chronionymi ustalonymi na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz.U.2020.poz. 55). W rejonie terenu inwestycji i jego najbliższego otoczenia nie wyznaczono stref ochrony bezpośredniej lub pośredniej ujęć wód, ani obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Ustalono, że planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) o kodach: PLGW600041 i PLGW600042. Zgodnie z obowiązującym „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (Dz. U Z 2016 r. poz. 1967) PLGW600041 i PLGW600042 charakteryzują się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym i są niezagrażone osiągnięciem celów środowiskowych. Dla w/w JCWPd w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” określono następujące cele środowiskowe: utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ilościowego. Przedsięwzięcie znajduje się w granicach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) o kodach: PLRW60001718689- Flinta i PLRW600017187149 - Kończak. JCWP o kodzie PLRW60001718689 - Flinta, posiada status naturalnej części wód, jej stan jest zły, lecz zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego została określona jako niezagrażona. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest uzyskanie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. JCWP o kodzie PLRW600017187149 - Kończak, jest silnie zmienioną częścią wód, monitorowaną, o aktualnym złym stanie, a zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego została określona jako zagrożona; celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny, możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Kończak od ujścia do ujścia Kanału Ludomickiego, i dobry stan chemiczny. W zlewni występuje presja komunalna. Termin osiągnięcia dobrego stanu wyznaczono na rok 2021.

Z analizy planowanej inwestycji ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie generowało presji mogących przyczynić się do nieosiągnięcia celów środowiskowych dla wskazanych w JCWP. Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków organ stwierdził brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdził negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym

rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 poz. 1967).

Z uwagi na wniesione w toku prowadzonego postępowania uzupełnienia do karty informacyjnej przedsięwzięcia, dnia 14 października 2021. Wójt Gminy Ryczywół przesłał organowi dodatkowy materiał w sprawie, występując jednocześnie z prośbą o ponowne zajęcie stanowiska. Dnia 21 października 2021r. organ wydał opinię, w której podtrzymał swoje wcześniejsze stanowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, na podstawie analizy karty informacyjnej przedsięwzięcia, uzupełnień, do których wezwał Pełnomocnika Inwestora pismami z dnia 8 kwietnia 2021r. i z dnia 1 czerwca 2021r. oraz uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, dnia 29 września 2021. podzielił opinię w/w organów stwierdzając, iż dla przedmiotowej inwestycji, nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednocześnie określone warunki i wymogi dla realizacji przedmiotowej inwestycji.

Organ przeanalizował rodzaj, cechy i skalę przedsięwzięcia, zakres robót związanych z jego realizacją, wielkość zajmowanego terenu, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, możliwości ograniczenia oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, różnorodność biologiczną, emisję i 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. Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 3 lit. a ustawy ooś, na podstawie *k.i.p.* ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1352P o długości łącznej wynoszącej ok. 8,4 km. W wyniku realizacji przedsięwzięcia planuje się m.in.: rozbiórkę istniejącej oraz wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni, wyrównanie istniejącej nawierzchni poprzez ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego, wykonanie umocnionego pobocza, przebudowę istniejących skrzyżowań, przebudowę oraz budowę zjazdów, przebudowę istniejącego ciągu pieszo-rowerowego, budowę lub przebudowę chodników, przebudowę i budowę przepustów (pod drogą oraz zjazdami), odwodnienie korpusu drogowego (rowy przydrożne, kanalizacja deszczowa), budowę zatok autobusowych, wykonanie oznakowania poziomego i

pionowego, wycinkę drzew i krzewów. Pomędzy krawędzią chodnika/ciągu pieszo-rowerowego, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zostanie zastosowana opaska gruntowa o szerokości 0,5 m. W niektórych miejscach z uwagi na ograniczenia terenowe oraz skarpy o nachyleniu 1:1 zostaną zastosowane umocnienia skarp z płyt ażurowych. Zgodnie z informacjami zawartymi w *k.i.p.* planowana inwestycja wymaga poszerzenia istniejącego pasa drogowego. Na całej trasie zaprojektowano regulację przebiegu istniejących rowów drogowych. Planuje się korektę ich głębokości i pochyłeń w celu poprawy spływu wody. Woda z powierzchni jezdni poprzez nadanie jej i poboczom wymaganych spadków poprzecznych odprowadzana będzie do kanalizacji deszczowej lub rowów przydrożnych i dalej do gruntu oraz do istniejących cieków. W nawiązaniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c *ustawy ooś organ* ustalił, że realizacja inwestycji wiąże się z zastosowaniem typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów budowlanych i surowców, m.in.: beton asfaltowy, elementy betonowe, kruszywa naturalne, piasek, cement, żwir, asfalt, prefabrykaty, humus, stalowe bariery ochronne, włókniny oraz materiały z tworzyw sztucznych. W ramach przedsięwzięcia wykorzystane zostaną również woda, paliwa i energia elektryczna.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, c i d *ustawy ooś*, na podstawie informacji zawartych w *k.i.p.* oraz mając na uwadze rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia organ stwierdził, że realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na: obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g *ustawy ooś* ustalono, że przedsięwzięcie będzie realizowane w śladzie istniejącej drogi. W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że inwestycja nie będzie stanowić dominanty krajobrazowej, a co za tym idzie, nie wpłynie znacząco negatywnie na walory krajobrazowe i sposób odbioru krajobrazu w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego. W kontekście planowanego przedsięwzięcia, zapisy art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. b, f, i oraz j *ustawy ooś* nie mają zastosowania, gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim, poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia oraz poza obszarami uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej. Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1

pkt 1 lit. e *ustawy ooś* stwierdzono, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk. Organ wskazuje, że przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane. Stwierdzono także, że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na postępujące zmiany klimatu na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, w tym konstrukcja drogi oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu. W wyniku realizacji planowanej inwestycji poprawie ulegnie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b *ustawy ooś* stwierdzono, że z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze. W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e *ustawy ooś* uznano, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji. W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c, lit. d i lit. g *ustawy ooś* organ stwierdził, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się krótkotrwałej i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu nałożył warunek, aby prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako uciążliwe. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłem emisji

hałas do środowiska będzie ruch pojazdów poruszających się po drodze. Zgodnie z treścią *k.i.p.* natężenie ruchu pojazdów na przedmiotowej drodze wynosi ok. 1247 pojazdów na dobę przy niewielkim udziale pojazdów ciężkich. W związku z planowanym przedsięwzięciem, nie należy spodziewać się znaczącego zwiększenia ruchu pojazdów. Stwierdzono zatem, że na etapie eksploatacji, z uwagi na określone natężenie ruchu i niewielki udział pojazdów ciężkich, droga nie będzie źródłem znaczących uciążliwości akustycznych. Organ uznał, że w kontekście realizacji inwestycji dotrzymane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit b oraz pkt 3 lit. f *ustawy ooś*, po zapoznaniu się z treścią *k.i.p.* oraz istniejącymi w rejonie zainwestowania uwarunkowaniami przestrzennymi ustalono, że w obszarze realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia brak jest istniejących lub planowanych przedsięwzięć, z którymi przedmiotowe przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać znacząco w sposób skumulowany. Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d i lit. g *ustawy ooś* stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją substancji do powietrza. Emisja związana będzie z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Materiały sypkie będą transportowane w opończach, a powierzchnia terenu zraszana w razie potrzeby. Źródłem emisji substancji do powietrza będą również procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Wobec faktu, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy, a także ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne. Mając na uwadze rodzaj planowanego przedsięwzięcia oraz funkcję jaką droga pełnić będzie w istniejącym układzie komunikacyjnym organ stwierdził, że na etapie eksploatacji nie będzie ona istotnym źródłem emisji substancji do powietrza. W związku z powyższym realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do znaczącego pogorszenia jakości powietrza w rejonie zainwestowania w porównaniu do stanu istniejącego. W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f *ustawy ooś* ustalono, że gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska. Zgodnie z treścią *k.i.p.* na etapie budowy będą powstawać m.in. odpady z betonu oraz gruz betonowy, odpady z remontów i przebudowy dróg, asfalt, żelazo i stal, gleba i ziemia, odpady opakowaniowe, kable, zmieszane odpady komunalne, odpady ulegające biodegradacji, urobek, zmieszane odpady z budowy oraz odpady

niebezpieczne. Zgodnie z treścią *k.i.p.* powstające na etapie rozbudowy drogi powiatowej odpady będą selektywnie gromadzone w kontenerach lub pojemnikach. Gleba i ziemia będą magazynowane w postaci czasowych hałd, natomiast odpady ulegające biodegradacji będą magazynowane w kompostowniku. W miarę możliwości odpady będą ponownie wykorzystane, bądź będą przekazywane podmiotom do ich dalszego zagospodarowania. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych przeznaczonych do tego pojemnikach, a następnie przekazywane do unieszkodliwienia lub odzysku, poza terenem przedsięwzięcia. Z uwagi na rodzaj planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, iż na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie znaczącym źródłem powstawania odpadów. W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo- wodnego na etapie budowy. Woda na potrzeby pracowników będzie dostarczana w pojemnikach, natomiast woda wykorzystywana do celów technologicznych będzie dostarczana beczkownikami. Ścieki bytowe powstające w ramach prac budowlanych będą gromadzone w szczelnym bezodpływowym zbiorniku, a następnie będą przekazywane uprawnionemu podmiotowi do dalszego zagospodarowania. Zgodnie z treścią uzupełnienia *k.i.p.* prace obejmujące tankowanie oraz ewentualną naprawę sprzętu i innych pojazdów związanych z planowanym przedsięwzięciem, nie będą dokonywane na terenie przedmiotowej inwestycji. Do czasu zakończenia budowy, wszelkie miejsca wyznaczone do składowania na placu lub zapleczu budowy zostaną wyścielone materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym. To samo dotyczy terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych na bazie. Plac budowy zostanie wyposażony w środki chemiczne, sorbenty i maty neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych oraz minimalizujące możliwość skażenia gruntu. Celem ochrony środowiska gruntowo- wodnego określono warunki, aby miejsce magazynowania surowców i materiałów budowlanych oraz terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych zabezpieczyć materiałem izolacyjnym, a plac budowy wyposażyć w sorbenty. W uzupełnieniu *k.i.p.* wskazano, że w ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się budowy nowych przepustów pod koroną drogi, a jedynie przebudowę istniejących. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na elementy hydromorfologiczne cieków, takich jak dno, cieki i skarpy. Planowane prace nie wpłyną na zmianę ilości, jakości i dynamiki przepływu wody w ciekach i rowach melioracyjnych. Odnosząc się do art.

63 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy o oś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098). Najbliższym obszarem Natura 2000, położonym w odległości ok. 5,8 km od przedsięwzięcia jest obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona poza obszarami korytarzy ekologicznych (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011). W ramach przedsięwzięcia planowana jest wycinka 103 drzew gatunków: topola biała, modrzew, lipa, jesion, wierzba, sosna, świerk, brzoza, dąb szypułkowy, olsza, klon zwyczajny o obwodach od 10 do 272 cm. Ponadto przewiduje się wycinkę krzewów ok. 18 m² głogu i ok. 25 m² bzu. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są drzewa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu nałożył warunek ich wycinki poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku natrafienia podczas wycinki na gatunki chronione lub miejsca lęgowe ptaków, prace należy przerwać do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstąpienie od zakazów. Zezwolenie takie, na podstawie art. 56 ust. 1 i ust. 2 ustawy o ochronie przyrody może wydać Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub Regionalny Dyrektor.

Drzewa stanowią bardzo istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie, oraz zwiększając retencję wód opadowych. Ponadto mają wielką wartość historyczną, kulturową oraz krajobrazową ponieważ na terenach otwartych są bardzo wyrazistym dominantami. Łącząc ze sobą kompleksy leśne pełnią funkcje korytarzy ekologicznych, przede wszystkim jednak stanowią lokalne lub ponadlokalne ekosystemy cechujące się swoistą bioróżnorodnością znacznie przewyższającą otaczające tereny. W obrębie tych ekosystemów każde drzewo to mikro-ekosystem z właściwą mu florą i fauną oraz biotą grzybów. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. W celu jego rekompensaty w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń rekompensacyjnych prowadzonych wzdłuż dróg w ramach zakładania nowych alei lub uzupełniania ubytków drzew w obrębie już

istniejących. Usuwanie drzew z pasów drogowych powinno być rozwiązaniem ostatecznym i w szczególności dotyczyć drzew obumarłych, wiatrołomów lub drzew tzw. „wysokiego ryzyka”, tj. posiadających wady budowy istotne dla statyki drzewa. Decyzja o usunięciu drzew jest decyzją nieodwracalną w skutkach. Prawodawstwo krajowe podaje szereg przepisów mających na celu ochronę drzew oraz restrykcje przy ich wycinaniu. Zgodnie z art. 83 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody zezwolenie na wycięcie drzew jest wyjątkiem od reguły zachowania drzew, które jako element przyrody podlegają ochronie prawnej. Zgodnie z powyższym, Wnioskodawca powinien dołożyć wszelkich starań celem ograniczenia planowanej wycinki do niezbędnego minimum i w miarę możliwości technicznych ograniczyć wycinkę tylko do jednej strony drogi. W celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń organ nałożył warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. W pierwszej kolejności do nasadzeń powinny być wykorzystywane młode osobniki drzew pochodzące z odnowień, które stanowią bardzo dobry materiał odnowieniowy - są to osobniki najlepiej przystosowane do warunków, które panują w obrębie zadrzewień przydrożnych.

W celu ochrony drzew znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przez mechanicznymi uszkodzeniami, czy naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów. Ze względu na to, że realizacja przedsięwzięcia może wymagać wykonania prac ziemnych, które mogą wpływać negatywnie na zwierzęta nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidację zagłębień. Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia po śladzie istniejącej drogi oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi warunkami, organ nie przewiduje znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich

siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, a także nie spowoduje pogorszenia integralności obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami. Ponadto, w ocenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu. Ustalono także, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym, po szczegółowej analizie zgromadzonych materiałów w sprawie, uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy o oś oraz opinii otrzymanych w toku postępowania, Wójt Gminy Ryczywół, przy nałożeniu stosownych warunków postanowił odstąpić od obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Poprawa stanu technicznego istniejącej drogi wpłynie pozytywnie na stan powietrza atmosferycznego. Ponadto nastąpi poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwa ruchu pojazdów. Realizacja inwestycji, zgodnie z opisem wskazanym w karcie informacyjnej przedsięwzięcia i jej uzupełnieniem, przy przestrzeganiu obowiązujących przepisów w zakresie ochrony środowiska i zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji niniejszej decyzji.

POUCZENIE

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku oraz zgłoszenia, o których mowa w art. 72 ust. 1 i 1a 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. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4 i 4b ustawy.

2. Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Pile za pośrednictwem Wójta Gminy Ryczywół, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, zgodnie z art. 127a KPA strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Decyzja staje się ostateczna i prawomocna z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania.
3. W związku z art. 49 KPA zawiadomienie stron postępowania o wydaniu i treści niniejszej decyzji dokonuje się w formie publicznego Obwieszczenia. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie.

Wójt Gminy
/-/ Henryk Szrama

Otrzymują:

1. Pan ██████████ - Pełnomocnik Inwestora;
2. Strony postępowania – wg rozdzielnika /zgodnie z art. 49 KPA/;
3. a/a;

Do wiadomości /art. 74 ust. 4 ustawy ooś/:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Obornikach;
3. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu;

Niniejszą decyzję zamieszczono /art. 49 KPA i 74 ust. 3 ustawy ooś/:

1. Tablica informacyjna Urzędu Gminy Ryczywół;
2. Tablica informacyjna wsi Ryczywół, Skrzetusz, Piotrowo (sołtysi wsi);
3. Strona internetowa: <https://bip.ryczywol.pl/decyzje-srodowiskowe-2021-r.html>;

Niniejszą decyzję zamieszczono /art. 85 ust. 3 ustawy ooś/:

1. Strona internetowa: <https://bip.ryczywol.pl/decyzje-srodowiskowe-2021-r.html>;

Załącznik nr 1 do decyzji
o środowiskowych
uwarunkowaniach
nr OŚ.6220.2.2021
z dn. 24 listopada 2021r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do § 3 ust. 2 pkt 2, w związku § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz.1839) i polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1352P o długości łącznej wynoszącej ok. 8,4 km. Początek rozbudowy drogi zlokalizowany jest za miejscowością Piotrowo, na granicy powiatu obornickiego z powiatem czarnkowsko-trzcianeckim, natomiast koniec inwestycji zlokalizowany jest w miejscowości Ryczywół, na skrzyżowaniu drogi powiatowej nr 1352P z ul. Mickiewicza. Rozbudowywana droga stanowi połączenie miejscowości Ryczywół z miejscowością Skrzetusz oraz Piotrowo. Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na działkach o numerach ewidencyjnych: 111, 11/1, 102, 21, 117, 48, 10360/2, 91, 93, 95, 96, 97, 98, 99/1, 100, 110, 112/1, 112/2, 45, 46 obręb Piotrowo, na działkach o numerach ewidencyjnych: 578, 374, 537, 269, 221, 373, 376, 322, 233 obręb Skrzetusz, oraz na działkach o numerach ewidencyjnych: 9/1, 457/149, 602/1, 457/146, 621/4, 9/2, 610, 455/37, 455/38, 404, 9/4, 44/3, 17/4, 601 obręb Ryczywół, gmina Ryczywół. Projektowana inwestycja ma na celu przede wszystkim rozbudowę jezdni trasy zasadniczej (poprzez jej wzmocnienie i poszerzenie), rozbiórkę istniejącej konstrukcji (pod poszerzenia) oraz rozbiórkę uszkodzonych krawędzi istniejącej trasy, a w ich miejsce wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni. Przyczyni się to do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprawy jakości przejazdu, a także znacznej poprawy warunków środowiskowych, zwłaszcza w obrębie środowiska gruntowo – wodnego, m. in. poprzez usprawnienie odprowadzenia wody z korpusu drogi.

Rodzaj technologii:

Przed przystąpieniem do realizacji zadania, na analizowanym terenie prowadzone będą prace przygotowawcze polegające na usunięciu koniecznych drzew i krzewów oraz oczyszczeniu terenu. Projekt rozbudowy drogi powiatowej nr 1352P Piotrowo – Skrzetusz – Ryczywół obejmuje:

- wyrównanie istniejącej nawierzchni poprzez ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego,
- rozbiórkę istniejącej (pod poszerzenia) oraz wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni,
- wykonanie umocnionego pobocza z drestruktu,
- wykonanie przebudowy istniejących skrzyżowań,
- przebudowę i budowę zjazdów,
- przebudowę istniejącego ciągu pieszo - rowerowej,
- budowę bądź przebudowę chodników,
- przebudowę i budowę przepustów (pod drogą i pod zjazdami),
- oznakowanie poziome i pionowe,
- elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wycinkę nielicznych drzew i krzewów w korpusie drogowym.
- odwodnienie korpusu drogowego (rowy przydrożne, kanalizacja deszczowa).

Droga charakteryzować się będzie następującymi parametrami:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa techniczna: - Z,
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu - 100kN/oś,
- kategoria ruchu - KR-3,
- prędkość projektowa - 50 km/h,
- przekrój poprzeczny – drogowy o dwóch pasach ruchu,
- szerokość jezdni – 6,0 m,
- szerokość pasa ruchu – 3,00m,
- szerokość pobocza – 1,0m,

- pochylenia poprzeczne nawierzchni na odcinkach prostych – daszkowe 2%,
- szerokość zjazdów – 4,0m – 6,0m,
- spadek poprzeczny na rampie – zmienny,

Na całej trasie zaprojektowano regulację przebiegu istniejących rowów drogowych. Planuje się korektę ich głębokości i pochyłeń w celu poprawy spływu wody. Woda z powierzchni jezdni poprzez nadanie jej i poboczom wymaganych spadków poprzecznych odprowadzana będzie do kanalizacji deszczowej lub rowów przydrożnych i dalej do gruntu oraz do istniejących cieków. Pomędzy krawędzią chodnika/ciągu pieszo-rowerowego, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zostanie zastosowana opaska gruntowa o szerokości 0,5 m.

W niektórych miejscach z uwagi na ograniczenia terenowe oraz skarpy o nachyleniu 1:1 zostaną zastosowane umocnienia skarp z płyt ażurowych. Planowana inwestycja wymaga poszerzenia istniejącego pasa drogowego. Inwestor planuje następującą konstrukcję drogi:

Wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni

- warstwa ścieralna – z betonu asfaltowego AC 11 S
- warstwa profilująco - wyrównawcza – z betonu asfaltowego AC 16 W

Nowa konstrukcja nawierzchni w miejscu rozbiórek i na poszerzeniach oraz na zjazdach publicznych

- warstwa ścieralna – z betonu asfaltowego AC 11 S
- warstwa wiążąca – z betonu asfaltowego AC 16 W
- podbudowa zasadnicza – z betonu asfaltowego AC 16 P
- podbudowa pomocnicza – z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/30}
 - G1: podbudowa pomocnicza – mieszanki związanej cementem C_{5/6}
 - G2: podbudowa pomocnicza – mieszanki związanej cementem C_{5/6}, warstwa mrozoochronna - z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5
 - G3: podbudowa pomocnicza – mieszanki związanej cementem C_{5/6}, warstwa mrozoochronna - z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5, warstwa ulepszonego podłoża - z gruntu stabilizowanego cementem C_{3/4}
 - G4: podbudowa pomocnicza – mieszanki związanej cementem C_{5/6}, warstwa mrozoochronna - z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5, warstwa ulepszonego podłoża - z gruntu stabilizowanego cementem C_{3/4}

Połączenie nowo projektowanego poszerzenia z istniejącą konstrukcją zostanie zabezpieczone dodatkowo poprzez ułożenie na połączeniu nowej i istniejącej konstrukcji siatki przeciwpękaniowej na szerokości 1,0m.

Konstrukcja nawierzchni na zatokach autobusowych

- warstwa ścieralna – z kostki kamiennej obrabianej na podsypce kruszywowo-cementowej –z wypełnieniem spoin mieszanką kruszywa i żywicy epoksydowej,
- podbudowa zasadnicza – z mieszanki związanej cementem klasy C_{8/10}
- podbudowa pomocnicza – z mieszanki związanej cementem klasy C_{5/6}
- warstwa wzmacniająca podłoże – z mieszanki związanej cementem klasy C_{1,5/2,0}.

Nowa konstrukcja zjazdów indywidualnych w terenie zabudowanym

- warstwa ścieralna – z betonowej kostki brukowej na podsypce cementowo-piaskowej,
- podbudowa zasadnicza – z chudego betonu.

Nowa konstrukcja zjazdów indywidualnych w terenie niezabudowanym

- warstwa ścieralna – z betonu asfaltowego AC 11 S
- podbudowa zasadnicza – z betonu asfaltowego AC 16 P
- podbudowa pomocnicza – z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/30}
- dodatkowa warstwa z gruntu stabilizowanego cementem C_{3/4}.

Nowa konstrukcja chodników

- warstwa ścieralna – z betonowej kostki brukowej na podsypce cementowo-piaskowej,
- dodatkowa warstwa z gruntu stabilizowanego cementem C_{1,5/2,0}.

Nowa konstrukcja ciągu pieszo-rowerowego:

- warstwa ścieralna – z AC 8S z asfaltem 50/70,
- warstwa wiążąca – z AC 8W z asfaltem 50/70,
- podbudowa zasadnicza – z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/30},
- dodatkowa warstwa z gruntu stabilizowanego cementem C_{1,5/2,0}.

Konstrukcja poboczy

- 1,0m z destruktu bitumicznego z frezowania nawierzchni.

Zastosowane w projekcie rozwiązania techniczne będą zgodne z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.*

Rozwiązania chroniące środowisko:

- ścieki bytowe gromadzone będą w przenośnych sanitariatach. Zbiorniki będą opróżniane przez podmiot zewnętrzny, posiadający uprawnienia do odbioru nieczystości płynnych;
- odpady powstałe na etapie realizacji inwestycji będą segregowane i zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach. Odpady gromadzone będą w szczelnych pojemnikach;
- realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością wycinki 103 drzew oraz ok. 18 m³ głogu i ok. 25 m³ bzu. W związku z tym, wykonane zostaną nasadzenia rekompensujące. Wycinka drzew wykonywana będzie poza okresem lęgowym ptaków, który przypada od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku natrafienia podczas wycinki na gatunki chronione lub miejsca lęgowe ptaków, prace zostaną przerwane do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów.
- drzewa znajdujące się w strefie robót budowlanych zabezpieczone będą przed mechanicznymi uszkodzeniami, a odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczone przed przesuszeniem i przemarzeniem;
- do realizacji inwestycji stosowane będą wyłącznie sprawne technicznie pojazdy i maszyny budowlane, a plac budowy wyposażony zostanie w sorbenty na wypadek wycieku substancji ropopochodnych;
- wykopy przed rozpoczęciem prac i przed ich zasypaniem będą regularnie kontrolowane, a uwięziona w nich zwierzyna uwalniana i przenoszona w bezpieczne miejsce;
- maszyny i urządzenia pracujące na terenie budowy nie będą emitowały hałasu przekraczającego dopuszczalne normy określone w przepisach szczegółowych; sprzęt będzie sprawny technicznie i podlegał będzie bieżącym konserwacjom i przeglądom;
- zaplecze budowy oraz miejsce gromadzenia odpadów usytuowane będzie w miejscu utwardzonym;
- miejsca magazynowania surowców i materiałów budowlanych a także terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn zabezpieczone zostaną materiałem izolacyjnym.

Sprawę prowadzi:

Anna Wyka

inspektor ds. gospodarki odpadami komunalnymi

Tel. 67 28 37 002 wew. 15