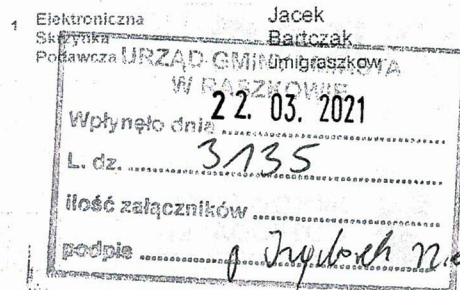




Szukaj w całym portalu



KATALOG SPRAW

AKTUALNOŚCI

POMOC

Załatw sprawę

Wybrana skrzynka:

Skład\_ESP

1

Odebrane

1

Wróć do Odebranych

Kopij do roboczych

Usuń

Pobierz

Drukuj

Więcej

Wysłane

Zaawansowanie

Robocze

Podgląd:  
koperta.xml



Moje pliki

Od: REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W POZNANIU (RDOS\_w\_Poznaniu)

Do: URZĄD GMINY I MIASTA (/umigraszkow/SkrytkaESP);

Operacje

Urzędowe Poświadczenia Odbioru (UPO)

Dokument podpisany, ale przynajmniej jeden podpis jest nieprawidłowy

Podpis nieprawidłowy - 195.216.103.225

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Poznaniu  
60-529 Poznań  
Poznań  
Jana H. Dąbrowskiego 79

Poznań, 2021-03-22

URZĄD GMINY I MIASTA  
63-440 RASZKÓW  
RASZKÓW  
RYNEK 32

PISMO

Korespondencja elektroniczna z systemu eDok

Pismo: WOO-II.4220.201.2020.JC(10). Treść pisma w załączniku.

Korespondencję w tej sprawie proszę kierować do mnie za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 39' ustawy z dnia 14 czerwca 1950 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 j.t.).

Załączniki:

1. KW\_44632\_RDO\_S\_plik5.DOC
2. KW\_44632\_RDO\_S\_plik5.6418514929.DOC.XAdES

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu

Data złożenia podpisu: 2021-03-22T14:24:03Z

Podpis elektroniczny

Załączniki

KW\_44632\_RDO\_S\_plik5.DOC

Podgląd

Pobierz

KW\_44632\_RDO\_S\_plik5.6418514929.DOC.XAdES

Podgląd

Pobierz

**Podpis elektroniczny złożony przez:**

**zweryfikowany w dniu 22.03.2021**

**wynik weryfikacji:**

**ważny/nieważny/brak możliwości weryfikacji**

*Gzalo*

(podpis pracownika dokonującego weryfikację)

Zachęcamy do odwiedzania zakładki Aktualności.

Zamieszczone tam informacje dotyczą najważniejszych bieżących i planowanych wydarzeń związanych z systemem ePUAP2.

WOO-II.4220.201.2020.JC.5

## **POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 123 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.), w związku z art. 64 ust. 1 pkt 1, ust. 3 i ust. 3a 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 2021 r. poz. 247), po rozpatrzeniu wystąpienia Burmistrza Miasta i Gminy Raszków z 7 grudnia 2020 r. znak: OŚ.6220.8.2020

**postanawiam wyrazić opinię,**

że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ciągu dróg nr 5288P i 5292P Raszków – Szczury na odcinku o długości około 7800 m, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, i wskazać na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Wszelkie prace budowlane, w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, wykonywać wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00.
2. Zaplecze budowy z miejscem postoju pojazdów i maszyn zorganizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony akustycznej.
3. Bazy materiałowe i miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, a także miejsca ewentualnych napraw i tankowania pojazdów zadasyć, wyposażyć w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże oraz zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich.
4. Plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażyć w sorbenty służące do niezwłocznego neutralizowania ewentualnych wycieków.
5. Odpady niebezpieczne gromadzić na utwardzonym, uszczelnionym podłożu, w szczelnych i oznakowanych pojemnikach. Miejsca te zadasyć oraz zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich.
6. W ramach inwestycji wyciąć maksymalnie 12 drzew.
7. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
8. 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 zasypianiem wykopów i likwidację zagłębień.
9. Przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne drzew w liczbie nie mniejszej niż 25 sztuk, z wykorzystaniem:
  - a) w przypadku usuwania drzew gatunków rodzimych – gatunków tożsamyh z usuwanymi,
  - b) w przypadku usuwania drzew gatunków obcych – drzew rodzimych gatunków.
10. 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.
11. Na odcinkach drogi w km 0+000 – 0+650 oraz 2+025 – 2+170 zastosować nawierzchnię SMA 8 lub inną o tych samych lub lepszych parametrach tłumiących hałas. Nawierzchnię cyklicznie czyścić co najmniej dwa razy w roku.

Wnioskodawca:  
Powiatowy Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim  
ul. Staszica 1  
63-400 Ostrów Wielkopolski

#### Uzasadnienie

14 grudnia 2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalny Dyrektor*, wpłynęło wystąpienie Burmistrza Gminy i Miasta Raszków z 7 grudnia 2020 r. znak: OŚ.6220.8.2020 w sprawie wyrażenia opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ciągu dróg 5288P i 5292P Raszków – Szczurów na odcinku o długości około 7800 m. Do wystąpienia załączono: kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.*; kopię pełnomocnictwa dla pana Pawła Urbańskiego; wyrys i wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, oświadczenie, o którym mowa w art. 64 ust. 2a *ustawy ooś*, z którego wynika, że Wnioskodawca nie jest podmiotem zależnym od Gminy i Miasta Raszków.

Burmistrz Gminy i Miasta Raszków zakwalifikował planowaną inwestycję do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt. 2 w związku z § 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), tj. do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

Na podstawie art. 50 § 1 *ustawy* z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, pismem z 11 stycznia 2021 r. znak: WOO-II.4220.201.2020.JC.2 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *k.i.p.* Uzupełnienia wpłynęły do siedziby organu 22 lutego 2021 r. i 15 marca 2021 r.

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.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a *ustawy ooś*, w oparciu o zapisy *k.i.p.* ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie ciągu dróg 5288P i 5292P Raszków – Szczurów na odcinku o długości 7290 m. Przedsięwzięcie znajduje się w województwie wielkopolskim, w powiecie ostrowskim w gminie Raszków i w gminie Ostrów Wielkopolski. Inwestycja realizowana będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 199, 109, 239 obręb Moszczanka; 241, 162, 230/1, 230/2, 228 obręb Skrzebowa; 134/1, 134/2 obręb Szczurawice, gmina Raszków; 11, 103, 130/2 i 292 obręb Szczury gmina Ostrów Wielkopolski. Zakres inwestycji obejmuje: przebudowę jezdni polegającą na jej poszerzeniu do szerokości normatywnej, nadaniu prawidłowego profilu podłużnego i poprzecznego oraz wzmocnieniu jej konstrukcji; wykonanie chodnika, ścieżki rowerowej i pieszo – rowerowej wraz z wykonaniem krawężników; przebudowę skrzyżowań z innymi drogami w tym korektę łuków poziomych; przebudowę systemu odwodnienia drogi; wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c *ustawy o oś* należy stwierdzić, iż eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z wykorzystaniem zasobów naturalnych. W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych, takich jak: beton asfaltowy czy kruszywo łamane. Woda na czas realizacji inwestycji będzie pobierana z miejskiej sieci wodociągowej z przyłącza technicznego. Zapotrzebowanie na wodę i ilość wytwarzanych ścieków socjalno-bytowych będzie zależeć od wielkości zatrudnienia pracowników. Powstające ścieki odprowadzane będą do bezodpływowych zbiorników i odbierane będą przez wyspecjalizowane firmy.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit h oraz art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a *ustawy o oś* ustalono, że wzdłuż planowanego do realizacji odcinka drogi znajdują się przede wszystkim tereny rolne oraz zabudowa mieszkaniowa, głównie o charakterze zagrodowym. Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c, lit. d i lit. g *ustawy o oś*, stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania. 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 akustycznych, nałożono warunek aby prace wykonawcze w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00. Znaczącą uciążliwość stanowić mogą zaplecza techniczne wraz z parkingiem ciężkich maszyn budowlanych. W celu zminimalizowania tej uciążliwości nałożono warunek, aby zaplecze budowy z miejscem postoju pojazdów i maszyn zorganizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony akustycznej.

W przedłożonym uzupełnieniu *k.i.p.* wykonano obliczenia emisji i rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku pochodzącego z planowanego przedsięwzięcia. Obliczenia wykonano w horyzontach czasowych na rok 2021, tj. planowany rok oddania przedsięwzięcia do użytkowania oraz na rok 2031. Zasięg hałasu emitowanego do środowiska określony został na podstawie poziomu mocy akustycznej źródeł hałasu z uwzględnieniem zakładanych parametrów eksploatacyjnych dróg i najmniej korzystnych warunków propagacji dźwięku. Wskazane dla 2031 r. prognozowane natężenie ruchu pojazdów lekkich na poszczególnych odcinkach drogi wchodzących w zakres przedsięwzięcia będzie różne. Na drodze powiatowej nr 5288P wyniesie: 1134 pojazdy lekkie i 225 pojazdów ciężkich w porze dnia oraz 63 pojazdy lekkie i 17 pojazdów ciężkich w porze nocy. Na drodze powiatowej nr 5292P natężenie ruchu wyniesie: 519 pojazdów lekkich i 38 pojazdów ciężkich w porze dnia oraz 19 pojazdów lekkich i 1 pojazd ciężki w porze nocy. W obliczeniach uwzględniono również zastosowanie nawierzchni typu SMA8, na odcinkach drogi w km 0+000 – 0+650 oraz 2+025 – 2+170.

Wzdłuż planowanego przedsięwzięcia wyznaczono 21 punktów obserwacji, w których dokonano obliczeń poziomu hałasu pochodzącego z przedsięwzięcia. Punkty zlokalizowano na różnych wysokościach uwzględniających położenie kondygnacji w najbliższych względem źródeł hałasu budynkach, w miejscach o przewidywanym maksymalnym równoważnym poziomie dźwięku. Budynki te zostały wybrane spośród pierwszej linii zabudowy. We wszystkich punktach wyznaczono wartości równoważnego poziomu dźwięku dla pory dnia i nocy w oparciu o symulację rozprzestrzeniania się dźwięku wykonaną dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Analizy akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia przedstawiono także na mapach, w postaci zasięgu oddziaływania hałasu.

Przy ww. określonych parametrach planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko a dopuszczalne poziomy hałasu na terenach wymagających ochrony przed hałasem zostaną dotrzymane. Jako nawierzchnia drogowa zastosowana zostanie nawierzchnia SMA 8 charakteryzująca się mniejszą emisją hałasu niż nawierzchnia referencyjna (SMA 11). Organ przeanalizował, że brak tej nawierzchni (której skuteczność można przyjąć na poziomie 2 dB w stosunku do nawierzchni SMA 11)

spowodowała by wystąpienie przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach znajdujących się najbliższej drogi.

Z uwagi na powyższe, nałożono warunek, aby na odcinkach drogi przechodzących przez tereny wymagające ochrony przed hałasem, tj. w km 0+000 – 0+650 oraz 2+025 – 2+170 zastosować nawierzchnię SMA 8 lub inną o tych samych lub lepszych parametrach tłumiących hałas. Zastosowanie tego rozwiązania pozwoli na dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska określonych w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W przypadku zastosowania ww. nawierzchni, aby zachować jej właściwości tłumiące nałożono warunek jej regularnego czyszczenia, co najmniej dwa razy w roku.

Uwzględniając powyższe stwierdzono, że na etapie eksploatacji, z uwagi na niewielkie natężenie ruchu oraz zastosowanie nawierzchni tłumiącej hałas, droga nie będzie źródłem znaczących uciążliwości akustycznych. Należy zatem uznać, że w kontekście realizacji inwestycji dotrzymane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

W odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b i pkt 3 lit. f *ustawy ooś*, w opracowaniu przeanalizowano oddziaływanie skumulowane z drogą krajową nr 11 oraz liniami kolejowymi nr 272 Kluczbork – Poznań oraz nr 355 Ostrów Wlkp. – Grabowno Wielkie.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e *ustawy ooś* stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d *ustawy ooś*, ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz funkcję jaką droga pełni w układzie komunikacyjnym, nie przewiduje się jej istotnego wpływu na stan jakości powietrza w rejonie zainwestowania na etapie eksploatacji. Poprawa stanu technicznego istniejącej drogi wpłynie na zmniejszenie zapylenia i ograniczenie emisji spalin. Ponadto nastąpi poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwa ruchu pojazdów. W uzupełnieniu *k.i.p.* przedstawiono obliczenia emisji wynikające z poruszania się pojazdów po terenie inwestycji. Z przedstawionych obliczeń wynika, iż dla drogi 5288P zarówno w roku 2021 jak i 2031 nie będzie dochodzić do przekroczeń stężeń jednorocznych jak również stężeń średniorocznych. Z uwagi na mniejsze natężenie ruchu na drodze 5292P a także szerszy pas drogowy, do którego inwestor posiada tytuł prawny, nie będzie dochodzić do przekroczeń również na tej drodze. Na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić niewielka emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia prac budowlanych). Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych. Ponadto źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e *ustawy ooś* należy stwierdzić, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk.

Planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać na klimat. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi emisja dwutlenku węgla powstająca w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych na etapie prowadzenia robót. Wielkość emisji zależeć będzie od ilości sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Emisja ta będzie stosunkowo niewielka i krótkotrwała, a więc oddziaływanie etapu budowy na klimat będzie pomijalne. Na etapie eksploatacji inwestycji, źródłem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będą pojazdy spalinowe poruszające się po przedmiotowej drodze. Przedsięwzięcie będzie realizowane i eksploatowane w sposób jak najmniej uciążliwy dla środowiska, który nie przyczyni się do pogłębiania zmian klimatu. Sposób wykonania inwestycji a w szczególności stosowanie standardów konstrukcyjnych zapewni odporność na działanie silnych wiatrów, fali upałów czy chłodu.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b *ustawy o oś* należy stwierdzić, że z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f *ustawy o oś* ustalono, że gospodarowanie odpadami w związku z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. W fazie budowy (realizacji) przedmiotowej inwestycji powstawać będą odpady, które zalicza się do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej oraz z grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty. Odpady gromadzone będą w kontenerach w pobliżu miejsca zaplecza budowlanego. Powstające odpady w miarę możliwości będą wykorzystywane na terenie inwestycji, przekazywane będą innym posiadaczom, uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania. W związku z możliwością powstawania odpadów niebezpiecznych nałożono warunek pozwalający na ograniczenie ich oddziaływania na środowisko wskazując sposób i miejsce magazynowania takich odpadów.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. W odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. g *ustawy o oś* stwierdzono, że ze względu na skalę, rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie będzie ono negatywnie wpływać na lokalne warunki gruntowo-wodne. Woda na cele realizacji inwestycji pobierana będzie z miejskiej sieci wodociągowej z przyłącza technicznego. Powstające ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w zbiorniku bezodpływowym i odbierane będą przez wyspecjalizowane firmy. Z *k.i.p.* wynika, iż naprawy maszyn i urządzeń wykonywane będą wyłącznie przez firmy serwisowe poza terenem planowanego przedsięwzięcia. Ponadto z uwagi na niewielki obszar przedsięwzięcia nie przewiduje się tankowania pojazdów i maszyn na terenie inwestycji. Z uzupełnienia *k.i.p.* wynika, iż wnioskodawca nie wyklucza jednak możliwości zarówno tankowania jak i niewielkich napraw sprzętu. Zgodnie z uzupełnieniem *k.i.p.* bazy materiałowe i miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym również odpadów, a także miejsca ewentualnych napraw i tankowania pojazdów zostaną zadane, wyposażone w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże oraz zabezpieczone przed dostępem osób trzecich. Wskazane powyżej zapisy znalazły odzwierciedlenie w nałożonych warunkach z uwagi na konieczność ochrony środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniem pochodzącym z wycieku substancji niebezpiecznych. Z tej również przyczyny wskazano konieczność wyposażenia zaplecza i terenu budowy w odpowiednie sorbenty. Etap eksploatacji drogi nie wymaga wykorzystywania wody.

W ramach inwestycji projektuje się przebudowę systemu odwodnienia drogi poprzez: wykonanie lewostronnego poszerzenia korony drogi w celu lokalizacji ścieżki rowerowej i pieszo-rowerowej oraz przebudowę rowu lewostronnego; odhumusowanie i ponowne profilowanie dna i skarp rowu prawostronnego; wykonanie przepustów z rur na odcinkach projektowanych chodników i zjazdów do posesji a także wykonanie wpustów deszczowych w nawierzchni jezdni na odcinkach obramowanych krawężnikiem. Wody deszczowe z

nawierzchni drogowych zostaną odprowadzone do rowów przydrożnych bezpośrednio lub za pomocą wpustów deszczowych, z których wody opadowe i roztopowe odprowadzone zostaną do rowów.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, lit. b, lit. c, lit. d, lit. f, lit. g, lit. h, lit. i, lit. j ustawy ooś, na podstawie *k.i.p.* ustalono, że teren przedsięwzięcia nie będzie zlokalizowany na: obszarach wodno-błotnych i innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek; obszarach wybrzeży i środowiska morskiego; obszarach górskich i leśnych; obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych; obszarach przylegających do jezior; obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; obszarach przylegających do uzdrowisk i obszarach ochrony uzdrowiskowej; obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Planowana inwestycja nie przyczyni się do zmian związanych z gęstości zaludnienia.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 pkt. e ustawy ooś, 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 2020 r. poz. 55 z późn. zm.). Najbliższymi obszarami Natura 2000, położonymi 1,2 km od przedsięwzięcia są: specjalny obszar ochrony siedlisk Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Dąbrowy Krotoszyńskie PLB300007. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona poza korytarzami ekologicznymi (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie przekształconym antropogenicznie, jednak jego realizacja wymagać będzie wycinki 12 drzew, z gatunków: robinia akacja *Robinia pseudoacacia*, klon zwyczajny *Acer platanoides* i lipa drobnolistna *Tilia cordata*. Lokalizacja drzew kolidujących z przebiegiem inwestycji, mała ich liczba oraz odstępy między poszczególnymi drzewami powodują, że podczas prowadzenia wycinki oraz prac związanych z realizacją przedsięwzięcia, nie powinny ucierpieć inne okazy drzew jak i inne formy roślinności w rejonie prowadzenia tych prac. Na trasie przebiegu inwestycji nie zlokalizowano drzew chorych, uszkodzonych, wymagających dodatkowej interwencji w ramach wycinki. Kontrola nie wykazała obecności gniazd ptasich na drzewach przeznaczonych do wycinki. Nie stwierdzono także obecności miejsc, które potencjalnie mogłyby zostać zasiedlone przez ptaki. Nie stwierdzono dziupli nadających się na miejsca gniazdowania dla dziuplaków ani sztucznych miejsc temu służących (budki łągowe).

W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań, mając na uwadze ochronę miejsc łągowych ptaków, jakimi są drzewa, nałożono warunek ich wycinki poza sezonem łągowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia. Pnie drzew porastających pasy przydrożne stanowią często miejsce lokalizacji plechowisk, zwłaszcza dla porostów. Drzewa zinwentaryzowane jako przeznaczone do wycinki były siedliskiem dla kilku gatunków porostów często spotykanych w Polsce. Nie stwierdzono natomiast występowania gatunków porostów chronionych i rzadkich. Nie stwierdzono także obecności chronionych i rzadkich gatunków wątrobowców i mszaków.

Drzewa przydrożne 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 liniowe zadrzewienia 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. Dodatkowo kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa przydrożnego wraz z jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń rekompensacyjnych w liczbie nie mniejszej niż 25 sztuk. Ponadto w celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono 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.

Wprowadzanie do środowiska przyrodniczego i przemieszczanie w nim gatunków obcych, zgodnie z art. 120 ustawy o ochronie przyrody, jest co do zasady zakazane. Należy mieć na uwadze, że każdy gatunek obcy może w przyszłości stać się gatunkiem zagrażającym rodzimej bioróżnorodności; w odniesieniu do drzew status inwazyjnych zyskały w ostatnich dziesięcioleciach np. jesion pensylwański, dąb czerwony, a regionalnie i lokalnie także bożodrzew gruczołowaty, wiązowiec zachodni czy orzech włoski. Z uwagi na powyższe, nałożono warunek, aby do nasadzeń w przypadku usuwania drzew gatunków rodzimych wykorzystać gatunki tożsame z usuwanymi, a w przypadku usuwania drzew gatunków obcych – gatunki rodzime.

Teren prowadzenia prac nie obejmuje obszarów, na których mogą występować płazy. Nie można jednak wykluczyć ich obecności w przypadku sprzyjających warunków pogodowych. W trakcie realizacji inwestycji wykonywane będą wykopy o głębokości do 0,8 m. W celu ograniczenia śmiertelności płazów i małych zwierząt 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 w istniejącym pasie drogowym oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi w opinii warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich 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 poszczególnych obszarów Natura 2000 lub ich powiązań z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy oś przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, możliwości ograniczenia oddziaływania, a także możliwość powiązań z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

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



Biorąc pod uwagę powyższe należało postanowić jak w sentencji.

### POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Poznaniu  
*Grażyna Smolibowska-Hruszka*  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania na Środowisko  
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

#### Otrzymują:

1. Burmistrz Miasta i Gminy Raszków (ePUAP) - z prośbą o poinformowanie Wnioskodawcy i pozostałych stron postępowania o niniejszym postanowieniu
2. aa



Szukaj w całym portalu

Elektroniczna  
Skrzynka  
PodawczaJacek  
Bartczak  
umigraszkw

KATALOG SPRAW

AKTUALNOŚCI

POMOC

Załatw sprawę

Wybrana skrzynka: Skład\_ESP

Odebrane

Wróć do Odebranych

Usuń

Pobierz

Drukuj

Więcej

Wysłane

Zaawansowane

Robocze

Podgląd:  
UPP.xml

Moje pliki

Od: URZĄD GMINY I MIASTA (umigraszkw)

Do: URZĄD GMINY I MIASTA (/umigraszkw/SkrytkaESP);

Operacje

Powiązany dokument

Wszystkie podpisy prawidłowe

Podpis prawidłowy - ePUAP ESP:

**UPP - Urzędowe Poświadczenie Przedłożenia**

Identyfikator Poświadczenia: ePUAP-UPP58513103

**Adresat dokumentu, którego dotyczy poświadczenie**

Nazwa adresata dokumentu: URZĄD GMINY I MIASTA

Identyfikator adresata: umigraszkw

Rodzaj identyfikatora adresata: ePUAP-ID

**Nadawca dokumentu, którego dotyczy poświadczenie**

Nazwa nadawcy: REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W POZNANIU

Identyfikator nadawcy: RDOS\_w\_Poznaniu

Rodzaj identyfikatora nadawcy: ePUAP-ID

**Dane poświadczenia**

Data doręczenia: 2021-03-22T15:24:03.704

Data wytworzenia poświadczenia: 2021-03-22T15:24:03.704

Identyfikator dokumentu, którego dotyczy poświadczenie: DOK83941154

**Dane uzupełniające (opcjonalne)**

Rodzaj informacji uzupełniającej: Źródło

Wartość informacji uzupełniającej: Poświadczenie wystawione przez platformę ePUAP

Rodzaj informacji uzupełniającej: Identyfikator ePUAP dokumentu

Wartość informacji uzupełniającej: 83941154

Rodzaj informacji uzupełniającej: Informacja

Wartość informacji uzupełniającej: Zgodnie z art 39<sup>1</sup> par. 1 k.p.a. pisma powiązane z przedłożonym dokumentem będą przesyłane za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

Rodzaj informacji uzupełniającej: Pouczenie

Wartość informacji uzupełniającej: Zgodnie z art 39<sup>1</sup> par. 1d k.p.a. istnieje możliwość rezygnacji z doręczania pism za pomocą środków komunikacji elektronicznej.**Dane dotyczące podpisu**

Poświadczenie zostało podpisane - aby je zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu

Lista podpisanych elementów (referencji):

referencja ID-9677bd1151f9a33ab0c0deaca707efde :

referencja ID-77dddf1bbec9fcbce506a53dc55373f91 : koperta.xml

referencja : #xades-id-8787bfceab564965a00a82d25d2b6211

rozbudowa elektronicznej platformy  
ePUAP - elektroniczna skrzynka pocztowa

NOTA PRAWNA

REGULAMIN

DOSTĘPNOŚĆ

MAPA STRONY

Zachęcamy do odwiedzania zakładki Aktualności.

Zamieszczone tam informacje dotyczą najważniejszych bieżących i planowanych wydarzeń związanych z systemem ePUAP2.