

OSR.6220.8.5.2017

URZĄD GMINY w Nowym Mieście nad Wartą	
wpł. dnia	2017 -12- 13
Nr	05.6220.7-2017 Decyzja 7/17
Zał.

Krzykosy, 06.12.2017r.

**o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia
polegającego na rozbudowie dróg powiatowych nr 3680P Chwałęcín-Szypłów i nr 3742P
Kłęka-Żerków na odcinku Szypłów – granica powiatu obręb Wolica Pusta, gmina
Nowe Miasto nad Wartą oraz obręb Osiek - Częszczew, gmina Jarocin województwo
wielkopolskie.**

Na podstawie art.71 ust.1, ust.2 pkt 2, art.75 ust.1 pkt 4, art.84, art.85 ust.1 i ust.2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2017r. poz.1405 t.j.) § 3 ust.1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71 j.t.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017r. poz.1257 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Zarząd Powiatu Średzkiego, ul. Daszyńskiego5, 63-000 Środa Wlkp. złożonego za pośrednictwem pełnomocnika: JOTBE Jacek Błaszczyk, ul. Krasickiego 7, 63-220 Kotlin, w oparciu o ustalenia zawarte w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 29.09.2017r. nr WOO-IV.4240.820.2017.WP.3 oraz Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu nr DN-NS.9012.1335.2017 z dnia 04.09.2017r., w oparciu o ustalenia zawarte w uzupełnionej karcie informacyjnej przedsięwzięcia

orzekam

- I. **Nie stwierdzam** potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie dróg powiatowych nr 3680P Chwałęcín-Szypłów i nr 3742P Kłęka-Żerków na odcinku Szypłów – granica powiatu obręb Wolica Pusta, gmina Nowe Miasto nad Wartą oraz obręb Osiek – Częszczew, gmina Jarocin województwo wielkopolskie.
- II. **Określam istotne warunki** korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, jakie inwestor musi spełnić:
 1. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od początku sierpnia do końca lutego.
 2. Dopuszcza się odstępianie od powyższego, w przypadku prowadzenia wycinki pod nadzorem przyrodniczym.
 3. Przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne w liczbie co najmniej równiej liczbie drzew wolnostojących przeznaczonych do wycinki, z wykorzystaniem rodzimych gatunków. Do sadzenia należy zastosować duże, rozrośnięte egzemplarze drzew – obwód pnia mierzony na wysokości 100 cm, powinien wynosić minimum 8 cm.
 4. Nowe nasadzenia należy wykonać zgodnie z zasadami sztuki ogrodniczej:
 - doły do sadzenia wypełnić świeżą, żyzną ziemią,
 - nowo posadzone drzewa zabezpieczyć przed przewróceniem, np. poprzez przywiązanie do palików,
 - do czasu ukorzenia się w nowym miejscu (3 lata) drzewom należy zapewnić regularne podlewanie (szczególnie w okresie letnich upałów) oraz nawożenie.

Uzasadnienie

W dniu 31 lipca 2017r. Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Poznaniu postanowieniem SKO.OS.405.198.2017 z dnia 26.07.2017r. wyznaczyło Wójta Gminy Krzykosy do załatwienia sprawy z wniosku Inwestora: Zarząd Powiatu Średzkiego, ul. Daszyńskiego 5, 63-000 Środa Wlkp., o ustalenie środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie dróg powiatowych nr 3680P Chwałęcín-Szypłów i nr 3742P Klęka-Żerków na odcinku Szypłów – granica powiatu średzkiego (pełnomocnik inwestora: JOTBE Jacek Błaszczyk, ul. Krasickiego 7, 63-220 Kotlin)

W dniu 2 sierpnia 2017r. wszczęto postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Na podstawie art.64 ust.1 ustawy o oś Wójt Gminy Krzykosy wystąpił o opinie do RDOŚ i do PPIS. W toku postępowania administracyjnego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, po uzupełnieniu przez wnioskodawcę karty informacyjnej, postanowieniem nr WOO-IV.4240.820.2017.WP.3 z dnia 29.09.2017r. wyraził stanowisko, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Środzie Wlkp. pismem nr ON.NS-52-4-26-2/17 z dnia 17.08.2017r. zawiadomił o przekazaniu prośby o opinię w sprawie, wg właściwości do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Poznaniu opinią sanitarną nr DN-NS.9012.1335.2017 z dnia 04.09.2017r., wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Zarząd Powiatu Średzkiego, ul. Daszyńskiego5, 63-000 Środa Wlkp., po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 29.09.2017r. nr WOO-IV.4240.820.2017.WP.3 oraz Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu nr DN-NS.9012.1335.2017 z dnia 04.09.2017r., w oparciu o ustalenia zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia i uzupełnieniu do niej, Wójt postanowieniem z dnia 26.10.2017 OSR.6220.8.4 stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie dróg powiatowych nr 3680P Chwałęcín-Szypłów i nr 3742P Klęka-Żerków na odcinku Szypłów – granica powiatu, planowanego do realizacji na działkach nr 89, 46/4, 72/1, 36, 38, 10/1, 41/1, 132, 45, 49/11, 83/1, 75/1, 72/2, 44, 43, 83/2, 39, obręb Chwałęcín, nr 45, 190, 191, 189/5, 192, 169, 134, 135/9, 151, 133/1, 38, 186, 187, 188, 196, 199, 180/1, obręb Szypłów, nr 9265/3, 366/1, 9265/2, 366/2, 370/1, 447, obręb Wolica Pusta, gmina Nowe Miasto nad Wartą oraz nr 37, obręb Osiek - Cząszczew, gmina Jarocin, Jednocześnie określił istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, jakie inwestor musi spełnić.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), a zatem zalicza się ono do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony. Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, 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 i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Zgodnie z k.i.p. w ramach planowanego przedsięwzięcia Inwestor przewiduje przebudowę dróg powiatowych nr 3680P Chwałęcín-Szypłów i nr 3742P Klęka-Żerków na odcinku Szypłów – granica powiatu, na terenie gmin Nowe Miasto nad Wartą oraz Jarocin. Przedsięwzięcie będzie realizowane na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1496). Roboty budowlane będą prowadzone na odcinku wynoszącym około 5690 m. Zgodnie z k.i.p. w związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się zmian w przebiegu istniejącej trasy. Drogi powiatowe nr 3680P i nr 3742P posiadać będą klasę techniczną Z oraz kategorię ruchu KR2. Planowane przedsięwzięcie polegać będzie m.in. na poszerzeniu jezdni do 6,0 m wraz ze wzmocnieniem, przebudowie skrzyżowań dróg powiatowych i gminnych, budowie zatok autobusowych wraz z peronami, budowie ciągów pieszych z dopuszczeniem ruchu rowerowego, budowie i przebudowie zjazdów indywidualnych i publicznych, budowie azyli z przejściami dla pieszych, przebudowie infrastruktury podziemnej w zakresie jej zabezpieczenia i ewentualnej kolizji oraz przebudowie i rozbudowie odwodnienia drogi. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie w sposób znaczący na zwiększenie natężenia ruchu. Jej celem jest przebudowa i tym samym poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego na bardzo zniszczonej nawierzchni jezdni.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt. 3 lit. c ustawy ooś, na podstawie przedłożonej dokumentacji stwierdzono, że w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia występują tereny wymagające ochrony akustycznej wyznaczone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w śladzie istniejącej drogi. W uzupełnieniu k.i.p. oszacowano, że natężenie ruchu na przebudowywanej drodze będzie wynosić zgodnie z SDR około 811 pojazdów dla pory dnia. Inwestor wskazał, iż SDR wyznaczono na podstawie własnych wyników pomiaru ruchu wykonanych 05.04.2017 r. w godzinach 6:00 – 22:00. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego wzrostu liczby pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku drogi. Uwzględniając powyższe, w szczególności przedstawione natężenie ruchu pojazdów należy uznać, że przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane. Ponadto w ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie wykonana nowa nawierzchnia jezdni co wpłynie również na polepszenie warunków akustycznych na terenach graniczących z przedmiotową drogą.

Pojazdy poruszające się po analizowanym odcinku drogi mają stały wpływ na stan powietrza na przedmiotowym obszarze. Na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić niewielka emisja substancji do powietrza. 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. Mając na uwadze fakt, iż analizowane przedsięwzięcie stanowi przebudowę istniejącego układu drogowego, emisja z niego ma już udział w tle zanieczyszczeń, niezależnie od podjęcia lub nie podjęcia przedmiotowej inwestycji.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy ooś ze względu na klasę i kategorię analizowanego odcinka drogi oraz szacowany ruch pojazdów, nie przewiduje się ponadnormatywnego wpływu przedsięwzięcia na stan jakości powietrza w rejonie zainwestowania na etapie eksploatacji, w szczególności przekroczenia dopuszczalnych

poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87) poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Analiza złożonej dokumentacji wykazała, że wystąpi powiązanie planowanego przedsięwzięcia z innymi drogami szczególnie w rejonie skrzyżowań. Biorąc pod uwagę lokalizację, skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazane natężenie ruchu pojazdów, w odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 3 lit. f ustawy ooś, nie przewiduje się znaczącego skumulowanego oddziaływania planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami o tym samym charakterze.

Z uwagi na lokalizację, rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy ooś, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnych awarii i katastrof budowlanych. Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk.

Planowane przedsięwzięcie charakteryzować się będzie oddziaływaniem na klimat. W przypadku przedmiotowej inwestycji emitowany będzie gaz cieplarniany – dwutlenek węgla emitowany w związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi emisja dwutlenku węgla w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych na etapie prowadzenia robót. Wielkość emisji zależeć będzie od ilości sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Emisja ta będzie stosunkowo niewielka i krótkotrwała, a więc oddziaływanie etapu budowy na klimat będzie pomijalne. Na etapie eksploatacji inwestycji, źródłem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będzie głównie ruch pojazdów spalinowych. Jednakże z uwagi na rodzaj i charakter przedsięwzięcia należy stwierdzić, że jego realizacja nie wpłynie znacząco na zmiany klimatu w skali globalnej na etapie eksploatacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, w tym konstrukcja nawierzchni drogi oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Mając na uwadze zapisy art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy ooś ustalono, że z uwagi na rodzaj planowanego przedsięwzięcia, na etapie jego realizacji przewiduje się powstawanie typowych odpadów budowlanych związanych z prowadzeniem robót ziemnych i układaniem warstw nawierzchni drogi. Powstające na etapie budowy odpady będą przekazywane uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania, zgodnie z przepisami szczegółowymi.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania. Zgodnie z k.i.p. realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z powstawaniem nieczystości ciekłych o charakterze ścieków bytowych, które będą odprowadzane do przenośnych toalet typu Toi-Toi.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia nie będą wiązały się z poborem wód podziemnych i obniżaniem zwierciadła wód gruntowych, a także ingerencją w koryta cieków.

Z treści złożonej dokumentacji wynika, że odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z jezdni odbywać się będzie grawitacyjnie poprzez nadanie spadków poprzecznych nawierzchni jezdni pozwalających na odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do istniejących rowów przydrożnych. Miejsca, w których na istniejących rowach projektuje się ciągi piesze zostaną skanalizowane, a wody opadowe skierowane zostaną do najbliższego rowu drogowego lub bezpośrednio do cieku poprzecznego.

Ponadto Inwestor przewiduje również wykonanie nowych rowów drogowych w miejscach, gdzie rowy obecnie nie występują, a warunki terenowe pozwalają na ich zlokalizowanie. Dla przekroju drogowego przewiduje się wykonanie pobocza umocnionego kruszywem łamanym i odprowadzenie powierzchniowe wody bezpośrednio do rowu lub zastosowanie elementów prefabrykowanych przy krawędzi jezdni (np. ścieków korytkowych) i odprowadzenie nimi wody do najbliższego rowu drogowego lub ciek. Dla przekroju ulicznego, tj. w miejscach budowy ciągów pieszych i ustawienia krawężników – wody opadowe i roztopowe odprowadzone zostaną przez projektowane wpusty i studzienki ściekowe, a dalej przykanalikami do projektowanej kanalizacji deszczowej lub bezpośrednio do projektowanych lub istniejących rowów drogowych.

Uwzględniając rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, w kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, b, c, d, g, i, j ustawy ooś stwierdzono, że teren przedsięwzięcia nie jest zlokalizowany na obszarach wodno-błotnych i innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane w pobliżu obszarów wybrzeży i środowiska morskiego, górskich, obszarów przylegających do jezior. Przedsięwzięcie częściowo znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie terenów leśnych. Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na obszary o znaczeniu historycznym, kulturowym oraz archeologicznym, nie będzie zlokalizowane na obszarach uzdrowiskowych i ochrony uzdrowiskowej. Trasa drogi przebiega poza terenami o dużej gęstości zaludnienia.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. k ustawy ooś, według charakterystyki Jednolitych Części Wód Podziemnych planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach o kodzie PLGW600061, ocenie jej stanu ilościowego: dobry, ocenie stanu chemicznego: dobry, ocenie zagrożenia nieosiągnięcia dobrego stanu ilościowego: niezagrożona. Ponadto przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie dwóch obszarów Jednolitych Części Wód Powierzchniowych o kodzie PLRW60001718534 „Kanał Roguski” o statusie: naturalna część wód, o złym stanie, zagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych oraz o kodzie PLRW600016185269 „Lubieszka” o statusie: naturalna część wód, o złym stanie, zagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych. Biorąc pod uwagę zakres i skalę prac związanych z realizacją przedsięwzięcia, system odwodnienia planowanych nawierzchni, sposób postępowania z wytworzonymi na etapie realizacji przedsięwzięcia odpadami, a także kategorię ruchu na przebudowywanym odcinku, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. W związku z powyższym nie przewiduje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych w wyniku realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia.

Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 63 ust.1 pkt 1 lit. c ustawy ooś należy stwierdzić, iż eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz znaczącym negatywnym wpływem na różnorodność biologiczną.

Biorąc pod uwagę art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, z późn. zm.).

Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są: obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Lasy Żerkowsko-Czeszewskie PLH300053 i obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002, oddalone o 6,0 km od przedsięwzięcia. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w śladzie istniejącej drogi oraz na gruntach przyległych. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością wycinki 117 drzew z gatunków: wierzba biała, jesion wyniosły, olsza czarna, buk zwyczajny, wiąz szypułkowy, wiąz pospolity, grab zwyczajny, orzech włoski, grusza pospolita, lipa drobnolistna, robinia

akacja, dąb szypułkowy, śliwa wiśniowa, brzoskwinia, jabłoń, brzoza brodawkowata. Większość drzew ma obwody poniżej 100 cm, maksymalnie do 350 cm. Do wycinki przeznaczono również 188 m² krzewów. Ponadto w przypadku poszerzenia pasa drogowego zajdzie konieczność wycinki drzew w lasach w oddz.: 265a, 265b i 265c. Są to lasy wilgotne i lasy świeże w wieku 43-53 lata. Maksymalnie przewiduje się wycinkę do kilkunastu drzew i krzewów w każdym z ww. wydzieleń. Podczas inwentaryzacji przyrodniczych przeprowadzonych 31 maja i 14 września 2017 r. na terenie przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania chronionych gatunków ani miejsc gnieźdzenia się ptaków. Przewidziane są nasadzenie rekompensacyjne wzdłuż analizowanej drogi oraz w części ewentualnie na gruncie gminnym w miejscowości Szyplów. Drzewa nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed mechanicznymi uszkodzeniami. Wycinka drzew i krzewów nastąpi poza okresem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada przeciętnie od 1 marca do 31 lipca. W otoczeniu przedsięwzięcia znajduje się zabudowa wiejska, grunty rolne, las i nieczynna linia kolejowa. W celu ochrony ptaków w opinii nałożono warunek wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków oraz warunek przeprowadzenia nasadzeń rekompensacyjnych zgodnie z zasadami sztuki ogrodniczej. Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, w śladzie istniejącej już drogi oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi w opinii warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, ani pogorszenia integralności obszarów Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na krajobraz, korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu.

Przebudowa dróg powiatowych to inwestycja, która obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i ich przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni, poprawią się wartości architektoniczne terenu. Projektowane zmiany winny poprawić warunki komunikacyjne oraz przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.

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

Strony zostały powiadomione o zebraniu całości materiałów i dowodów w sprawie i możliwości wypowiedzenie się na ich temat. W ustalonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi


Mając na uwadze skalę, charakter i stopień złożoności oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz brak negatywnego wpływu na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, biorąc pod uwagę opinie RDOŚ i WPWIS, orzeczono, jak w sentencji decyzji.

Ważność decyzji : Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest ważna przez okres 6 lat od daty uprawomocnienia

Pouczenie :

Od decyzji niniejszej przysługuje stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Poznaniu, za pośrednictwem Wójta Gminy w Krzykosach, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



WÓJT

inż. Andrzej Janicki

W załączeniu:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. JOTBE Jacek Błaszczyk, ul. Krasickiego 7, 63-220 Kotlin – pełnomocnik Inwestora:
Zarząd Powiatu Średzkiego, ul. Daszyńskiego 5, 63-000 Środa Wielkopolska
2. Urząd Gminy Nowe Miasto n.Wartą
ul. Poznańska 14, 63-040 Nowe Miasto n.Wartą
3. Urząd Miejski w Jarocinie
Al. Niepodległości 10
63-200 Jarocin
4. Pozostałe strony wg art.49 kpa
5. a/a

Uprzejmie proszę o poinformowanie, w sposób zwyczajowo przyjęty, pozostałych stron postępowania o niniejszej decyzji.

sporządził: M.S.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie dróg powiatowych nr 3680P Chwałęcín-Szypłów i nr 3742P Klęka-Żerków na odcinku Szypłów – granica powiatu obręb Wolica Pusta, gmina Nowe Miasto nad Wartą oraz obręb Osiek - Cząszczew, gmina Jarocin województwo wielkopolskie

Celem realizacji inwestycji jest poprawa warunków użytkowania drogi (ograniczenie emisji hałasu, kurzu i spalin, upłynnienie ruchu, poprawa komfortu jazdy) oraz poprawa bezpieczeństwa dla użytkowników drogi, poprzez budowę gładkiej i trwałej nawierzchni bitumicznej, wykonanie zatok, poboczy i chodników.

Powierzchnia przeznaczona bezpośrednio pod planowane przedsięwzięcie wynosi ok. 87.400 m², tj. 8,7 ha

Powierzchnia użytkowa planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 46.000 m², tj. 4,6 ha

Istniejące drogi powiatowe pełnią funkcje komunikacyjne o charakterze zbiorowym, lokalnym i dojazdowym. Planowane przedsięwzięcie nie zmieni dotychczasowego sposobu użytkowania. W okresie długofalowym przewiduje się możliwy wzrost natężenia ruchu komunikacyjnego.

Wzdłuż przedmiotowych dróg powiatowych znajdują się istniejące drzewa i krzewy. W ramach inwestycji przewiduje się wycinkę kolidujących drzew i krzewów, na których usunięcie Inwestor uzyska zgodę, która zawarta będzie w ostatecznej decyzji realizacyjnej. W trakcie inwentaryzacji szaty roślinnej nie stwierdzono występowania gatunków podlegających ochronie prawnej. Wszystkie przewidziane do usunięcia drzewa, znajdują się bezpośrednio przy krawędzi jezdni, stwarzając tym samym bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a część z nich to drzewa stare, posiadające liczne krzywe i połamane gałęzie co sprawia, że drzewa nie posiadają walorów estetycznych.

Parametry analizowanych dróg przed zrealizowaniem przedsięwzięcia:

- Szerokość jezdni: zmienna , tj. 4,70 – 5,80m
- Klasa drogi: Z
- Kategoria ruchu: KR1
- Pobocza gruntowe: szerokość zmienna

Parametry analizowanych dróg po zrealizowaniu przedsięwzięcia:

- Szerokość jezdni: 6,00m; na łukach, wlotach i wylotach z ronda – poszerzenia
- Klasa drogi: Z
- Kategoria ruchu: KR2
- Ciąg pieszy z dopuszczeniem ruchu rowerowego: szer. 2,0m
- Zatoki autobusowe: szer. 3,0m
- Perony zatok autobusowych: szer. 2,0m
- Azyle na przejściach dla pieszych: 4,0m x 2,0m
- Pobocza umocnione z kruszywa łamanego: szer. 1,0m

Zakłada wykonanie poszerzeń wraz ze wzmocnieniem istniejącej nawierzchni nakładką bitumiczną , azyli z przejściem dla pieszych, zatok autobusowych oraz zjazdów. Planuje się zasadniczo powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do istniejących rowów drogowych, które odprowadzają dalej wodę do istniejących cieków poprzecznych lub pełnią funkcję rowów odparowujących.

Miejsca, w których na istniejących rowach projektuje się ciągi piesze - zostaną skanalizowane.

Początek rozbudowy stanowi skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3679P w m. Chwałęcín i planuje się rozpocząć od wyłukowań drogi powiatowej nr 3680P.

Koniec rozbudowy drogi powiatowej nr 3680P planowany jest na projektowanym rondzie, stanowiącym skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3742P Klęka – Żerków.

Koniec rozbudowy drogi powiatowej nr 3742P planowany jest na granicy powiatu średzkiego i jarocińskiego.

Na etapie prac budowlanych nastąpi zwiększona emisja zanieczyszczeń i hałasu ale emisje te będą miały charakter miejscowy, okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Dotychczasowe wykorzystanie drogi nie ulegnie zmianie.

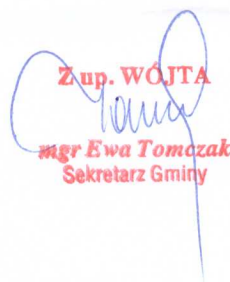
Na planowanym do rozbudowy odcinku drogi powiatowej występuje zabudowa mieszkaniowa zagrodowa, działki niezabudowane oraz tereny rolne.

Termin prowadzenia robót dostosowany zostanie do wymagań ochrony środowiska tak, by nie powodować zbyt dużych zaburzeń w warunkach bytowania fauny szczególnie w okresach lęgowych poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody

Na obszarze oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze nie występują dobra kultury podlegające ochronie. Znajduje się poza obszarem chronionym na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcia nie dotyczą przepisów przewidujące utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania ani postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania.

Reasumując, planowane przedsięwzięcie realizowane zgodnie z warunkami decyzji nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zup. WÓJTA

mgr Ewa Tomczak
Sekretarz Gminy