

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Nazwa obiektu: Budowa drogi gminnej w miejscowości Złotkowy

Inwestor:

Gmina Rychwał

ul. Plac Wolności 16

62-570 Rychwał

Opracował: Dariusz Żmijewski

23 lipca 2019 r

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o cenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018, poz. 2081 z późn. zm.)

„Budowa drogi gminnej w miejscowości Złotkowy”.

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie ze względu na długość przebudowanego odcinka drogi (>1,0km) zalicza się, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016, poz. 71), do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko.

Rodzaj planowanego przedsięwzięcia:

Budowa drogi gminnej w miejscowości Złotkowy na działce o nr ew. 160 obręb Złotkowy. Przy drodze występuje zabudowa zagrodowa, oraz pola uprawne. Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego teren oznaczony jest jako istniejące drogi.

Długość projektowanego odcinka wyniesie – 1275,00 m.

Powierzchnia nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego - 5747,50 m².

Powierzchnia nawierzchni zjazdów indywidualnych - 488,00 m²

Powierzchnia poboczy z kruszywa łamanego -1912,50m².

Analizowany odcinek drogi znajduje się w województwie wielkopolskim, powiecie konińskim na terenie gminy Rychwał. Droga nie jest wpisana do rejestru zabytków i nie jest chroniona. Obecnie droga w niewielkiej części jest utwardzona kruszywem, a w pozostałej części jest gruntowa.

Inwestycja obejmuje:

a) konstrukcja projektowa nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S grub. 5,0 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 grub. 20,0 cm
- pobocza wzmocnione kruszywem łamanym 0/31,5 grub. 10,0 cm

b) odwodnienie drogi:

odwodnienie jezdni realizowane jest powierzchniowo poprzez odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni na pobliskie tereny zielone poprzez zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych.

Projektowana budowa drogi nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu.

c) parametry techniczne drogi:

- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna : D
- prędkość projektowa: 30 km/h
- przekrój: droga jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa
- szerokość jezdni zmienna: km 0+000,00-0+020,00-5,0 m, 0+020,00-1+275,00 – 4,50 m.
- szerokość pobocza: 2 x 0,75 m.
- spadek poprzeczny jezdni: daszkowy – 2,0%.
- niweleta: projektowana niweleta będzie dostosowana do wysokości przyległych zabudowań i pól z pominięciem lokalnych nierówności.
- natężenie ruchu : 135 pojazdów/dobę. Przebudowa nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowy sposób jej wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.

Przedsięwzięcie zamyka się w granicach istniejącego pasa drogowego. Przedsięwzięcie koliduje z istniejącym zadrzewieniem i przewiduje się wycinkę drzew. Liczba drzew przeznaczonych do wycinki 2 sztuki w gatunkach (obwody drzew podano w cm mierzone na wysokości 130 cm):

- kasztan: 100
- brzoza: 130

Istniejące drzewa nie objęte wycinką będące w obszarze objętym w/w robotami zostaną zabezpieczone poprzez obłożenie wokół pni desek od gruntu do wys. 1,5 m i związaniu w/w desek drutem, roboty ziemne w bezpośrednim sąsiedztwie w/w drzew będą wykonywane ręcznie. Przewidziane zostało nasadzenie drzew w ilości nie mniejszej niż planowane do wycięcia o obwodzie minimum 10 cm na wysokości 100 cm. Lokalizacja nasadzenia w uzgodnieniu z Gminą Rychwał. 29 marca 2019 r. przeprowadzona została wizja lokalna. W obrębie zadrzewień naocznie nie stwierdzono obecności gatunków chronionych roślin, zwierząt, porostów oraz grzybów. Ww. drzewa zostaną usunięte do końca 2021 roku.

3. Rodzaj technologii:

Podczas budowy planowane jest wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego, która będzie wykonywana poprzez dowóz materiału na miejsce budowy i bezpośrednie jego wbudowanie (bez składowania na miejscu budowy). Ułożenie nawierzchni bitumicznej odbywać się będzie poprzez dowóz i bezpośrednie wbudowanie masy za pomocą układarki. Zadanie nie wywołuje kolizji z istniejącymi sieciami elektroenergetycznymi, wodociągami oraz gazociągami. Przewiduje się jedynie w trakcie wykonywania robót zasadniczych regulację wysokościową wpustów, włazów, oraz zasuw wodociągowych. Na obiekcie nie występują szczególnie charakterystyczne miejsca lub miejsca o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania drogi, wymagające szczególnych rozwiązań budowlanych.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Ze względu na specyfikę przedsięwzięcia, polegającego na ułożeniu nawierzchni na istniejącej już drodze i zamknięciu całego przedsięwzięcia w istniejącym pasie drogowym, nie ma możliwości zmiany lokalizacji (przebiegu) inwestycji. Alternatywnym wariantem może być jedynie opcja zerowa tj. zaniechanie przedsięwzięcia. W przypadku

niepodejmowania realizacji planowanej inwestycji (wariant zerowy) należy liczyć się z możliwością wypadków drogowych oraz stałym pogarszaniem się stanu technicznego drogi, przekładającego się na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu.

Ekologiczne skutki obu wariantów:

Wpływ planowanego wariantu na środowisko:

- a. zmniejszenie ilości pyłów emitowanych do powietrza atmosferycznego oraz zmniejszenie natężenia wibracji i hałasu,
- b. zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- c. poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- d. nie wystąpią szkodliwe oddziaływania na środowisko, w tym szatę roślinną.

Nie podejmowanie planowanego przedsięwzięcia spowodowałoby:

- dalsze pogarszanie stanu nawierzchni drogi, a tym samym zwiększenie natężenia hałasu, wibracji, emisji pyłów i spalin (występujące dziury, koleiny i wyboje),
- pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu,
- kumulacje wód opadowych w koleinach i dziurach

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

- a) na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.
- b) podczas eksploatacji drogi nie występuje zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwa oraz energię

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Realizacja przedsięwzięcia ze swej istoty jest działaniem chroniącym środowisko poprzez ograniczenie emisji pyłów, spalin, hałasu i wibracji. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez ułożenie nowej, równej nawierzchni jezdni.

Podczas realizacji przedsięwzięcia:

- a. wbudowane zostaną materiały posiadające wymagane atesty jakości,
- b. wbudowanie materiałów nastąpi bezpośrednio, tzn. bez składowania ich na terenie lub w pobliżu budowy,
- c. użycie do rozłożenia masy bitumicznej nowoczesnego sprzętu i przez krótki okres czasu (ok. 3 dni) nie pogorszy nadmiernie klimatu akustycznego w rejonie planowanej budowy,
- d. ruch pojazdów związanych z dostarczeniem materiałów w stosunku do normalnego ruchu pojazdów po drodze będzie znikomy,
- e. powstały w wyniku ścinki krawędzi jezdni niewielki nadmiar masy asfaltobetonowej zostanie zabrany przez wykonawcę robót z przeznaczeniem do wbudowania w inne miejsce jako materiał pomocniczy do utwardzania poboczy.

7. Rodzaje ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Obiekt sam w sobie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z przebudową i eksploatacją drogi przez jej użytkowników, co może mieć miejsce już obecnie. Podczas prac budowlanych wszelkie zanieczyszczenia będą usuwane na bieżąco.

7.1 Oddziaływanie inwestycji w fazie budowy

W fazie budowy występują emisje:

- hałasu komunikacyjnego i hałasu pracy maszyn i urządzeń
- emisji pyłów i gazów do atmosfery ze spalin paliw
- emisja ścieków bytowych
- emisja odpadów niebezpiecznych

Przewidywany okres realizacji około 4 miesiące.

W okresie budowy wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu

budowlanego. Oddziaływania te będą duże na obszarach, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie frontu budowy. Przy odpowiedniej organizacji robót budowlanych uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych.

Podobnie niewielki zasięg będzie miała emisja pyłu powstającego w wyniku prowadzonych prac ziemnych związanych generalnie z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod przyszłą nawierzchnię. Z uwagi jednak na fakt, że mamy do czynienia z materiałami, które powodują emisję pyłów o dużych frakcjach, których prędkości opadania są duże, odległości ich unoszenia są niewielki.

Zaplecze budowy, czyli główna baza inwestycji zostanie zlokalizowana w sąsiedztwie pasa projektowanej budowy drogi. Po rozpoczęciu inwestycji baza zostanie urządzona oraz utrzymana w dobrym stanie. Na zapleczu zostanie zapewnione pomieszczenie socjalne dla pracowników z niezbędnymi warunkami sanitarnymi (w tym Toi Toi) i pomieszczeniem socjalnym.

Na terenie budowy mogą powstawać odpady niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne związane z:

- pracami ziemnymi przy realizacji budowy drogi,
- użytkowaniem sprzętu budowlanego,
- funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników.

Roboty będą prowadzone w oparciu o nowoczesne technologie, a powstałe w trakcie budowy odpady będą w miarę możliwości wtórnie wykorzystywane bądź usuwane zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi odpadów oraz wykonywania robót budowlanych.

Jedynymi możliwymi do powstawania odpadami niebezpiecznymi mogą być zużyte oleje, czyściwo i opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi powstające podczas konserwacji i eksploatacji maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych będzie gromadzony i przechowywany oddzielnie. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania odbywał się będzie z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych.

Odpady inne niż niebezpieczne - powstaną podczas robót przygotowawczych terenu do przebudowy drogi.

Maksymalne wykorzystanie tego typu odpadów możliwe będzie przy odpowiednio zaprogramowanym systemie gromadzenia i usuwania tych odpadów. Planując organizację placu budowy przewiduje się selektywne gromadzenie odpadów z podziałem na składniki mające charakter surowców wtórnych. W sposób selektywny będą również wywożone te odpady do regionalnych zakładów przetwarzania odpadów.

Na terenie budowy będą powstawały odpady bytowe pracowników budowy tj. puszki, butelki, papier. Będą przygotowane odpowiednie pojemniki, które będą systematycznie opróżniane.

Gleba i grunt z korytowania stanowić będą urobek ziemny. Grunt tego typu zostanie częściowo wykorzystany na podbudowę projektowanych poboczy. Pozostała część urobku zostanie wykorzystana na nasypy w innych lokalizacjach.

Właściwe postępowanie z wytwarzanymi odpadami sprawi, że przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na ten element środowiska.

Rodzaje odpadów mogące powstawać podczas realizacji przedsięwzięcia (kody podano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów /Dz.U z 2014r, poz. 1923/)

Rodzaj odpadu	Kod odpadu i prognozowana ilość w Mg	Źródło powstawania
gleba i ziemia w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04 ok. 20	prace ziemne związane z usuwaniem części gruntu o nieodpowiednich parametrach przy przebudowie ulicy
opakowania z papieru i tektury	15 01 01 ok. 0,1	odpady wytwarzane głównie przez pracowników wykonawcy przedsięwzięcia
opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02 ok. 0,1	odpady wytwarzane głównie przez pracowników wykonawcy przedsięwzięcia, np. folia opakowaniowa, butelki PET itp.
niesegregowane odpady komunalne	20 03 01 ok. 0,2	odpady wytwarzane głównie przez pracowników wykonawcy przedsięwzięcia
szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	20 03 04 ok. 0,5	odpady wytwarzane głównie przez pracowników wykonawcy przedsięwzięcia i stanowiąc będą zawartość zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości

Wymienione w tabeli rodzaje odpadów nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych i nie będą stanowiły istotnego zagrożenia dla środowiska naturalnego. Powinny być one jednak właściwie gromadzone i usuwane z odpowiednią częstotliwością i przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwiania.

7.2 Oddziaływanie inwestycji w fazie eksploatacji

W fazie eksploatacji poziom hałasu na budowanej drodze będzie generowany przez jej użytkowników a poziom hałasu na terenie zabudowy zagrodowej, z uwagi na znikomy ruch pojazdów na planowanej drodze i jej lokalny charakter, nie przekroczy poziomu 65 dB w dzień i 56 dB w okresie nocy. W sąsiedztwie budowanej drogi zlokalizowana jest zabudowa zagrodowa, która zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2014

roku poz. 112 należą do terenów objętych ochroną akustyczną. Zabudowa ta jest jednak nieliczna (12 siedlisk).

L.p.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w dB			
		drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		Laeq D przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	Laeq N przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	Laeq D przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	Laeq N przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1.	a)Strefa ochronna „A” uzdrowiska b)Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2.	a)Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b)Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży c)Tereny domów opieki społecznej d)Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
3.	a)Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b)Tereny zabudowy zagrodowej c)Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe	65	56	55	45
4.	d)Tereny mieszkaniowo-usługowe Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	68	60	55	45

W trakcie eksploatacji będzie niewielkie zanieczyszczenie związane z emisją spalin, gdyż po drodze będzie się odbywał głównie ruch lokalny pojazdów w większości osobowych. W związku z powyższym nie będzie negatywnego oddziaływania na stan powietrza w dziedzinie ochrony zdrowia.

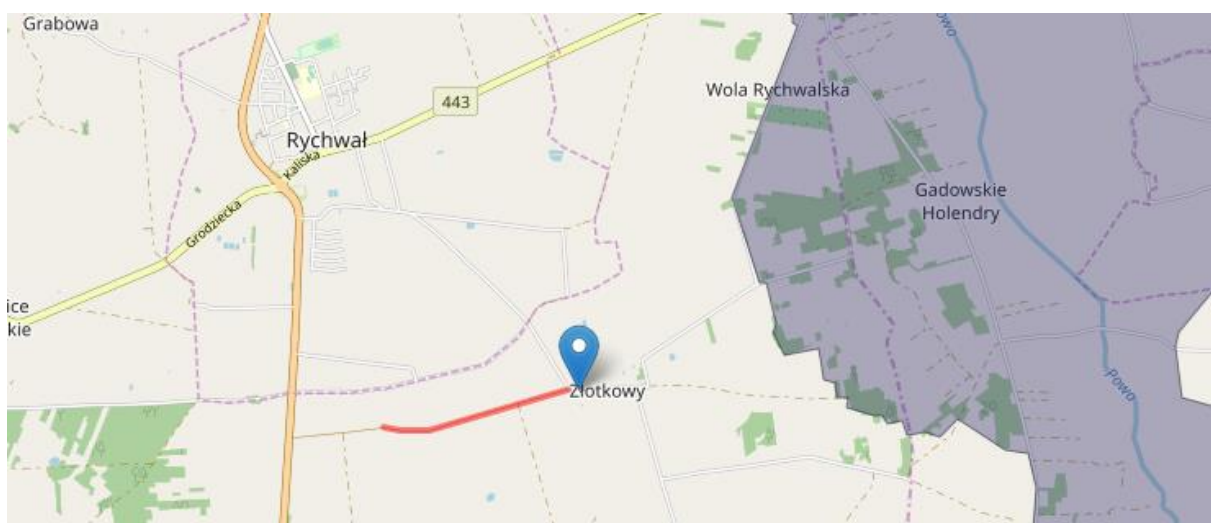
8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Z uwagi na lokalny charakter przedsięwzięcia i znaczne oddalenie od granic państwa nie przewiduje się jego transgranicznego oddziaływania, zarówno w fazie realizacji, jak również w trakcie użytkowania drogi.

9. Informacja o obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie - ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2018 poz. 1614 ze zm.), najbliższej położone od inwestycji:

- Nadwarciański Park Krajobrazowy oddalony ok. 16 km,
- Pyzdrowski Obszar Chronionego Krajobrazu ok. 15 km,
- Złotogórski Obszar Chronionego Krajobrazu ok. 10 km,
- NATURA 2000 Obszary Specjalnej Ochrony Dolina Środkowej Warty PLB300002 ok. 15 km,
- NATURA 2000 Specjalne Obszary Ochrony Ostoja Nadwarciańska PLH300009 ok. 11 km.



Rys. 2: Droga gminna zaznaczona niebieską linią na tle korytarzy migracji (źródło: mapa.korytarze.pl)

Inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływała na ww. obszary podlegające ochronie, nie wpłynie na pogorszenie stanu. Przebudowie bowiem podlega istniejąca droga o znaczeniu lokalnym, położona w znacznej odległości od obszarów chronionych, w związku z czym nie wpłynie negatywnie na warunki środowiskowe.

10. Informacje o usytuowaniu przedsięwzięcia względem obszarów wymienionych w art. 63 ust 1 pkt 2 lit. a-j ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

- a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych – inwestycja nie przebiega jednak przez takie obszary i nie będzie na nie oddziaływała ani pośrednio, ani bezpośrednio; przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza zasięgiem głównych zbiorników wód podziemnych;
- b) obszary wybrzeży – planowana inwestycja nie leży w strefie wybrzeża;

- c) obszary górskie lub leśne – planowana inwestycja nie leży na obszarach górskich i leśnych;
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych – w sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują ww. typy obszarów;
- e) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone – nie dotyczy, w sąsiedztwie nie ma takich obszarów;
- f) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – w granicach inwestycji nie występują, planowana inwestycja nie będzie w jakikolwiek sposób ingerowała w takie obiekty i obszary;
- g) gęstość zaludnienia – w granicach planowanej inwestycji droga przebiega przez zabudowę zagrodowa;
- h) obszary przylegające do jezior – nie dotyczy, w najbliższym sąsiedztwie nie ma jezior;
- i) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej – nie dotyczy, w sąsiedztwie nie ma takich obiektów i obszarów.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia oraz otaczający teren inwestycji, 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 ich na funkcje zarówno na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie tj. budowa drogi nie przecina cieków wodnych.

11. Wpływ przedsięwzięcia na zmiany klimatu

Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów z napędem silnikami spalinowymi. Jednakże, w związku z przewidywanym natężeniem ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący. Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji w ruchu drogowym (transportowym) oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie ruchu drogowego (transportowego). Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi należą:

- 1) Powódź – zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinka drogi,
- 2) Nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych.
- 3) Huragany – poważne utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych.
- 4) Upały, nawalne deszcze, burze – utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i

środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu przedmiotowej drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście budowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą, m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady deszczu.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie; strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; obszary na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

12. Warunki korzystania z wód regionu wodnego

Ustalenia wynikające z warunków korzystania z wód regionu wodnego zlewni rzeki Warty na podstawie Rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 2 kwietnia 2014 r. w sprawie warunków korzystania z wód regionu wodnego Warty.

Jednolite Części Wód posiadają charakterystykę określoną w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Ustalenia wynikające z warunków korzystania z wód regionu wodnego przedstawiają poniższe dane:

12.1 Jednolita część wód powierzchniowych

- rzeczne JCWP: RW6000231835329
- nazwa JCWP: Dopływ z Rychwała
- typ zgodnie z aktualną typologią: 23
- dorzecze: obszar dorzecza Odry
- status / potencjał ekologiczny: umiarkowany
- wskaźniki determinujące stan / potencjał ekologiczny: fosforany, makrofity, (makrofity indeks rzeczny MIR)
- stan chemiczny: dobry
- wskaźniki determinujące stan chemiczny: -
- stan JCWP: zły
- cel dla stanu / potencjału ekologicznego: dobry stan ekologiczny
- cel dla stanu chemicznego: dobry stan chemiczny
- rodzaj użytkowania JCWP: rolna
- presja: komunalna

- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: zagrożona
- typ odstępstwa 4(4)-1
- termin osiągnięcia celów środowiskowych: 2021
- odstępstwo z art. 4.7: 4(7)
- wskazanie na mocy art. 7 RDW do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi: nie
- przeznaczenie JCW do celów rekreacyjnych: nie
- zlokalizowanie JCW na obszarze szczególnie narażonym, z którego odpływ azotu ze źródeł rolniczych wód należy ograniczyć: nie
- wyznaczenie JCW jako obszar wrażliwy na mocy dyrektywy 91/271/EWG: tak

12.2 Jednolita część wód podziemnych

- podziemne JCW: PLGW600071
- dorzecze: Odra
- ocena stanu chemicznego: dobry
- ocena stanu ilościowego: dobry
- ocena stanu: dobry
- cel stanu chemicznego: dobry
- cel stanu ilościowego: dobry
- rodzaj użytkowania JCWP: rolniczy
- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: zagrożona
- typ odstępstwa: 4(7)
- termin osiągnięcia celów środowiskowych: 2021
- odstępstwo z art. 4.7: tak
- wskazanie na mocy art. 7 RDW do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi: tak

Zgodnie z mapami zagrożenia powodziowego oraz mapami ryzyka powodziowego ISOK, analizowany obszar między Rychwałem, a miejscowością Złotkowy nie znajduje się w strefie występowania powodzi.



Rys. 1: Fragment mapy zagrożeń i ryzyka powodziowego ISOK

13. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Nie dotyczy

14. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Zagrożenie wystąpienia poważnej awarii może mieć miejsce w przypadku wystąpienia zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów transportujących substancje niebezpieczne. Obecnie nie ma technicznych możliwości całkowitego zabezpieczenia środowiska przed wystąpieniem poważnej awarii spowodowanej takim zdarzeniem. Z uwagi jednak na lokalny charakter planowanej drogi, prawdopodobieństwo wystąpienia ww. zdarzenia jest mało prawdopodobne, a na wypadek jego ewentualnego wystąpienia usuwaniem potencjalnych zagrożeń zajmą się służby ratownicze wyspecjalizowane w usuwaniu skutków zdarzeń drogowych (np. straż pożarna).

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej.

15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Nie dotyczy, nie przewiduje się prac rozbiórkowych planowanej drogi.