

7

**PAŃSTWOWY POWIATOWY INSPEKTOR SANITARNY
W KROTOSZYNIE**

Telefony:

- informacja o numerach wewnętrznych 62 725 32 34
- PPIS w Krotoszynie 62 725 26 35
- Stanowisko pracy ds. Zapobiegawczego Nadzoru Sanitarnego 62 725 32 34 w. 44
- fax 62 722 05 91
- e-mail
- e-mail Stanowisko pracy ds. ZNS

URZĄD MIASTA I GMINY
KOZMIN WIELKOPOLSKI

Wpł dnia 23-06-2021

L.dz. 2898

D. Woźniak
24 CZE. 2021

ul. Floriańska 10
63-700 Krotoszyn

www.psse-krotoszyn.pl

sekretariat@psse-krotoszyn.pl

nadzor.zapobiegawczy@psse-krotoszyn.pl

ON-NS.9011.65.2021

Krotoszyn, dnia 18 czerwca 2021 r.

OPINIA SANITARNA

Na podstawie art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2021 r., poz. 195), art. 64 ust 1 pkt. 2 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 r., poz. 247 z późn zm.).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krotoszynie, po rozpatrzeniu wniosku z upoważnienia Burmistrza Koźminia Wielkopolskiego nr GK 6220.7.2021 z dnia 11 czerwca 2021 r. (data wpływu 14 czerwca 2021 roku) w sprawie wydania opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia: „Budowa obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15”, woj. Wielkopolskie,

wyraża opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na: „ Budowa obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15”, woj. Wielkopolskie.

UZASADNIENIE

Z upoważnienia Burmistrza Koźminia Wielkopolskiego w dniu 14 czerwca 2021 r. zwrócono się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krotoszynie w sprawie wyrażenia opinii co do obowiązku sporządzenia raportu dla w/w przedsięwzięcia. Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 r., poz. 247 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 64 ust. 3 przywołanej ustawy właściwy Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, uwzględniając łącznie uwarunkowania, o których mowa w ust. 1, wydaje opinię co do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia tej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Biorąc pod uwagę treść § 3 ust. 1 pkt. 62, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) planowane przedsięwzięcie należy zaliczyć do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Dodatkowo w ramach budowy niezbędne jest usunięcie kolizji z linią wysokiego napięcia 110 kV. Przedsięwzięcie wymieniono w § 3 ust. 1 pkt. 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

Planowana inwestycja będzie polegała na budowie obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego w ciągu DK15 o długości około 5,9 km. Dodatkowo w ramach budowy niezbędne jest usunięcie kolizji z linią wysokiego napięcia 110 kV. Przedsięwzięcie wymieniono w § 3 ust. 1 pkt 7 ww. rozporządzenia: napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6. Planowana obwodnica o długości ok. 5,9 km przebiega po wschodniej stronie miejscowości Koźmin Wielkopolski. Odcinek obwodnicy zajmuje głównie otwarte tereny rolnicze, przekraczając dolinę cieku Orla. W pobliżu drogi znajduje się rozproszona zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zagrodowa. Teren pod budowę obwodnicy m. Koźmin Wlkp. został w całości wykupiony i jest własnością Skarbu Państwa. Obecny projekt wymaga wyjścia poza wcześniej ustalone linie rozgraniczające, a także wykorzystuje w 100% pozyskane już grunty. Przy opracowywaniu projektu starano się też wrysować korytarz alternatywny. Z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu wariant zachodni byłby znacznie dłuższy, oraz niezbędnym byłoby dwukrotne przekroczenie linii kolejowej pod ostrym kątem. Z tych względów zrezygnowano z próby wyznaczenia jakiegokolwiek zachodniego korytarza. Odbiór społeczny alternatywnego przebiegu również działa na jego niekorzyść. Po wizytach w terenie i przedstawieniu indywidualnych rozwiązań zjazdów czy dojazdów do posesji wariant lokalizacyjny jest społecznie akceptowalny, czego nie można powiedzieć o korytarzu alternatywnym. Na etapie eksploatacji wytwórcą odpadów są specjalistyczne firmy świadczące usługi na rzecz Zarządu Dróg. Inwestor nie przewiduje by odpady były magazynowane na jego terenie. W przypadku, gdy z uzgodnień z zarządcą cieku, na etapie uzyskiwania pozwolenia wodnoprawnego będzie istniała konieczność reprofilacji koryta Orli i/lub umocnienia brzegu dna cieku należy wyłożyć narzutem kamiennym nie mniejszym niż 15-20 cm a do umacniania brzegów stosować rozwiązania pół naturalne np. kieszki faszynową. W ramach kompensacji strat wynikających z wycinki drzew przewiduje się nasadzenie 570 drzew. Ocena wpływu ruchu drogowego na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w rejonie dróg spotyka się z wieloma problemami ze względu na specyfikę powstawania i rozprzestrzeniania się substancji szkodliwych. Biorąc pod uwagę wielkość emisji poszczególnych zanieczyszczeń, emitowanych w wyniku spalania paliw w poruszających się pojazdach oraz normy dopuszczalnych stężeń tych zanieczyszczeń, a także doświadczenia z wcześniej wykonywanych ocen oddziaływania na środowisko, w których określano emisję spalin samochodowych, dalszej analizie poddano jedynie stężenia tlenków azotu. W wyniku oddziaływania skumulowanego na najbliższych terenach wymagających ochrony przed hałasem, wielkość przekroczenia nieznacznie wzrośnie, a w punktach dodatkowych pojawią się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu (oprócz p8s zlokalizowanego na elewacji budynku). Hałas z drogi powiatowej nie powoduje przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Planowane przedsięwzięcie powoduje niewielkie przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. W wyniku oddziaływania skumulowanego wielkość przekroczenia będzie nieznacznie większa. Pojawi się także niewielkie przekroczenie na terenach zabudowy zagrodowej położonej poza zasięgiem oddziaływania obwodnicy. Po oddaniu do eksploatacji planowanej obwodnicy hałas pochodzący od pozostałego układu drogowego nie będzie powodował przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w wyznaczonych punktach obliczeniowych. W wyniku oddziaływania inwestycji może dojść do przekroczenia poziomów hałasu wskazanych w punktach pomiarowych. Z uwagi na skalę oraz rodzaj oddziaływania nie przewiduje się wprowadzenia środków łagodzących oddziaływanie. W przypadku linii wysokiego napięcia najlepszym sposobem jest odsuwanie wszelkiego siedzib ludzkich. Tym samym minimalizuje się również potencjalne konflikty społeczne, które rodzą się praktycznie zawsze, gdy w pobliżu domostw przebiegają tego typu inwestycje. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi będą odprowadzone do rowów trawiastych z odprowadzeniem do zbiorników odparowujących. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie ma ujęć wód podziemnych, na które mogłaby oddziaływać przedmiotowa droga. W zdecydowanej większości

wykonanych otworów do głębokości 3,0 m nie nawiercono wody. Biorąc pod uwagę zakres i skalę prac związanych z realizacją przedsięwzięcia, system odwodnienia nawierzchni jezdni, sposób postępowania z wytworzonymi na etapie realizacji przedsięwzięcia odpadami, a także klasę i kategorię drogi, 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. Gospodarowanie odpadami odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Gospodarka odpadami prowadzona będzie w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie. Co do zasady nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia. Zagorzenia, emisje i ilości odpadów powstających w trakcie likwidacji będą porównywalne z ilością materiałów wykorzystanych na etapie budowy. Nie przewiduje się także rozbiórki innych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Przedłożona karta informacyjna przedsięwzięcia wykazuje, iż przy zastosowaniu zabezpieczeń i rozwiązań chroniących środowisko przedstawionych w karcie zachodzą przesłanki, które w świetle obowiązujących przepisów w zakresie ochrony zdrowia uniemożliwiałyby realizację przedmiotowej inwestycji.

Wobec powyższego zasadne byłoby sporządzenie raportu w zakresie określonym w art. 66 ust. 1 pkt 1, 2, 2a, 2b, 3, 3a, 4, 5, 6, 6a, 7, 8, 9, 11a, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 19a, 20 i ust. 2, 4, 6, 7 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 r., poz. 247 z późn zm.).

W związku z powyższym jest potrzeba przeprowadzania oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

PANSIOWY POWIATOWY INSPEKTOR SANITARNY
W KROTOSZYNIE
Chryzostom
dr n. farm. Dominik Wawrzyniak

Otrzymują:

1. Burmistrz Koźmina Wielkopolskiego

Do wiadomości:

2. Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
Oddział w Poznaniu
ul. Siemiradzkiego 5a
60-763 Poznań
3. a/a

A.R.