

drogi. Zbiornik stanowiący odbiornik wskazanych wyżej rodzajów ścieków, powstający na terenie MOP „KIERZNO PD”, oznaczony numerem ZR-20, użytkowany zostanie w km 76+400 – 76+550 drogi S-8.

W celu minimalizacji zagrożenia zanieczyszczenia środowiska, w wyniku wystąpienia sytuacji awaryjnych, nałożono obowiązki budowy urządzeń odcinających odpływ do odbiorników.

Jako podstawowy sposób odwodnienia drogi ekspresowej S-8 na niniejszym odcinku przewidziano odwodnienie powierzchniowe za pomocą przydrożnych rowów trawiastych. Odbiornikami spływu deszczowych z analizowanego odcinka trasy będą rzeki, rowy melioracyjne, po przejściu wód opadowych i roztopowych przez zbiorniki retencyjne oraz ziemia, w przypadku zbiorników retencyjno-infiltracyjnych i infiltracyjnych. Wymienione wyżej urządzenia odwadniające analizowany odcinek drogowy pełnić będą jednocześnie funkcję podczyszczającą dla wód spływających z drogi.

Opracowany na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko raport zawiera prognozowane wielkości ścieżen zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych, wyznaczone w oparciu o metodykę zawartą w PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie drog”. Analiza dokumentacji wykazała, że po przejściu wód opadowych i roztopowych przez szereg urządzeń podczyszczających w postaci: przydrożnych rowów trawiastych, zbiorników retencyjnych, retencyjno-infiltracyjnych i infiltracyjnych spełnione będą warunki określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków technicznych, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984 ze zm.).

Po uwzględnieniu zapisów decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 02.02.2012r. znak DOOŚ-IdK.4200.93.2011.16, zweryfikowano zapisy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, złożonego do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę i wyznaczono odcinki drogi na których nie należy lokalizować baz materiałowo-surowcowych, baz sprężni, miejsc tankowania pojazdów oraz zapleczy budowy, tj.: od km 61+300 do km 61+500, od km 63+900 do km 65+730, od km 65+950 do km 67+200, od km 67+330 do km 69+550, od km 70+350 do km 70+800, od km 71+970 do km 72+340, od km 73+030 do km 73+230, od km 75+500 do km 75+750, od km 76+850 do km 77+300, od km 77+700 do km 73+340. Powyższe odcinki odnoszą się w szczególności do ochrony wód powierzchniowych, m.in. rzeki Niesób (Śanica), która inwestycja przekracza, jak również do ochrony wód podziemnych, występujących w bezpośrednim pobliżu tych cieków, a będących w ścisłej zależności hydraulicznej z wodami powierzchniowymi. Między innymi z uwagi na stwierdzony silny stopień konfliktu inwestycji ze środowiskiem wód podziemnych, głównie z uwagi na brak dostatecznej izolacji głównego użytkowego poziomu wodonośnego od powierzchni terenu oraz wyeliminowanie ryzyka zanieczyszczenia się zanieczyszczeń do wód płynących, w niniejszym postanowieniu zmieniono warunki organizacji zapleczy budowy poprzez jego uszczegółowienie przy uwzględnieniu zmiennej warunków środowiska naturalnego. W miejscach wykonywania robót, w których istnieje możliwość wycieku z maszyn lub materiałów budowlanych substancji szkodliwych do gleby, wód powierzchniowych lub wód podziemnych, tj. m.in. miejsca tankowania sprzętu budowlanego, w terenowych stacjach obsługi samochodów i urządzeń budowlanych oraz na placach stacjonowania sprzętu budowlanego i w miejscach przechowywania substancji niebezpiecznych, zapewnić dostępne dla wykonawców robót sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). Powyższy warunek będzie uzasadniony w przypadku uszczelnienia i utwardzenia terenu w miejscach stacjonowania sprzętu budowlanego na zapleczu budowy, na terenowych stacjach obsługi samochodów i urządzeń budowlanych, w bazach materiałowych substancji, podanych na migrację oraz w miejscach tankowania pojazdów. Warunek ten nie dotyczy

prefabrykowanych materiałów konstrukcyjnych, które nie są substancjami podanymi na migrację wodną i w związku z tym nie muszą być przechowywane na terenach uszczelnionych i utwardzonych, gdyż nie stanowią zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.

Jednocześnie, aby zachować naturalne walory gruntów organicznych zobowiązano Inwestora, aby niezanieczyszczone masy ziemne pozyskiwane z wykopów, wykorzystywał w miarę możliwości w pierwszej kolejności do formowania nasypów pod planowaną drogę, a w związku z koniecznością przywrócenia terenu budowy do stanu pierwotnego, zobowiązano, aby przy wykonywaniu prac ziemnych zdjąć warstwę urodzajną ziemi i składował w przyłazach poza obszarem prowadzonych robót.

Prowadzenie odwodnienia podczas realizowanych prac budowlanych może powodować krótkotrwałe i lokalne zmiany stosunków wodnych w strefie przy powierzchniowej. Aby zminimalizować ryzyko znaczącego oddziaływania zobowiązano Inwestora do prowadzenia odwodnienia wykopów wyłącznie w przypadku jeśli jest to absolutnie konieczne, krótkimi odcinkami przy zastosowaniu metod ograniczających ilości odpompowywanej wody, tj. np. po odizolowaniu wykopu ściankami szczelnymi lub poprzez bezpośrednie wypompowywanie wody z wykopów, bez konieczności projektowania rozległych lejów depresji. Przy prowadzeniu wykopów pod fundamenty obiektów mostowych, szczególnie w sytuacji, gdy będą przekraczać pierwszy poziom wód gruntowych zapobieganie to powstaniu leja depresji, jednocześnie, należy ograniczyć do niezbędnego minimum roboty polegające na ingerencji w koryto i pas ładu pod obiektem mostowym na rzecze Niesób (Śanica). Warunki odwodnienia, w tym ilości wody przewidziane do odprowadzenia oraz zasięg odwodnienia określone będą w operacie wodnoprawnym na obniżenie zwierciadła wody w warstwie wodonośnej.

W oparciu o dane dotyczące warunków gruntowo-wodnych podłoża na przebiegu planowanej inwestycji oraz zaprojektowanych parametrów drogi Inwestor wykluczył ryzyko zaburzenia istniejących kierunków przepływu wód gruntowych. Na terenie województwa wielkopolskiego w gminach Kolbka Góra, Perzów, Brańin i Kepno niwelacja drogi przebiega w przekrobie o łącznej długości prawie 3 km. Największe głębokości przekopów do ponad 5 m p.p.t. w rejonie odcinka km 57+010 – 57+340, powyżej 4 m p.p.t. w rejonie odcinka km 59+030 – 57+170 oraz około 3,5 m p.p.t. w rejonie km 78+325, km 55+775 i na odcinku 55+975 – 56+000. Są to odcinki przecinające wzniesienia Wzgórz Ostrowskich oraz Wysoczyzny Wieruszkowskiej, gdzie zwierciadło wód gruntowych zalega na głębokościach co najmniej 5 m p.p.t., wobec czego nie nastąpi konieczności trwałego odwodnienia gruntu i nie zostaną naruszone warunki występowania wód gruntowych na etapie eksploatacji inwestycji.

Inwestor uszczegółowił zapisy dotyczące konieczności uszczelnienia systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji. Odcinki kilometrów, które z uwagi na ochronę jakości wód gruntowych wskazano w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do uszczelnienia pozostają bez zmian. Inwestor przedstawił jednak sposób uszczelnienia, tj. wyjaśnił, które odcinki wykonane będą jako szczelna kanalizacja deszczowa, a które jako rowy uszczelnione geomembraną.

Z przedłożonych materiałów wynika, że projekt budowlany dla przedmiotowej drogi przewiduje zachowanie rowów melioracyjnych, co zapewni prawidłowe odwodnienie terenu zgodnie z ich obecną funkcją. Nie przewiduje się w związku z powyższym znaczących zmian w drożności przepływów wód powierzchniowych i pozostających z nimi w bezpośrednim kontakcie hydraulicznym wód podziemnych. Ponadto, w celu usprawnienia odpływu na przebudowywanych fragmentach Inwestor przewiduje oczyszczenia i odmulenia dna istniejących rowów melioracyjnych.