



MINISTERSTWO
ROZWOJU



POZnań*
metropolia



Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.

Wykonawca

Konsorcjum:

Agnieszka Podgórska

Bartosz Burzyński

Jarosław Kamiński

Tomasz Kuźniar

Wojciech Zabawa

Opracowanie

Tomasz Kuźniar

na rzecz:

Stowarzyszenia Metropolia Poznań

Finansowanie z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych

Poznań, 4 kwietnia 2017 r.

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE	3
1.1. PODSTAWY FORMALNO-PRAWNE PROGNOZY	3
1.2. CEL I ZAKRES PROGNOZY	3
2. INFORMACJA O ZAWARTOŚCI I GŁÓWNYCH CELACH MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO ORAZ JEGO POWIĄZAŃ Z INNYMI DOKUMENTAMI	4
2.1. CELE MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	4
2.2. ZAWARTOŚĆ PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	5
2.3. POWIĄZANIA PLANU Z INNYMI DOKUMENTAMI	6
3. INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANE PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY	7
4. ANALIZA ROZWIĄZAŃ FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH ZAWARTYCH W PROJEKCIE MIEJSCOWEGO PLANU	7
5. CHARAKTERYSTYKA ŚRODOWISKA ORAZ OCENA JEGO STANU	10
5.1. PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM MIEJSCOWYM PLANEM ORAZ WOKÓŁ OBSZARU OPRACOWANIA	10
5.2. POŁOŻENIE TERENU W PONADLOKALNYM SYSTEMIE POWIĄZAŃ PRZYRODNICZYCH	10
5.3. CHARAKTERYSTYKA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO	11
5.4. CHARAKTERYSTYKA ŚRODOWISKA KULTUROWEGO	14
5.5. OCENA ISTNIEJĄCEGO STANU ŚRODOWISKA, W TYM NA OBSZARACH OBJĘTYCH PRZEWIDYWANYM ZNACZĄCYM ODDZIAŁYWANIEM	14
6. POTENCJALNE ZMIANY STANU ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI PROJEKTU USTALEŃ PLANU	18
7. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY	19
8. CELE OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONE NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM I KRAJOWYM, ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ SPOSOBY, W JAKICH TE CELE I INNE PROBLEMY ŚRODOWISKA ZOSTAŁY UWZGLĘDNIONE PODCZAS OPRACOWANIA PLANU	20
9. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIE SKUTKÓW REALIZACJI USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU NA ŚRODOWISKO	22
9.1. OCENA WPŁYWU PROPONOWANYCH ZMIAN W ZAGOSPODAROWANIU NA OBSZARY CENNE PRZYRODNICZO OBJĘTE OCHRONĄ PRAWNĄ W TYM CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ NA INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU	22
9.2. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI USTALEŃ PLANU, W TYM BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, KRÓTKOTERMINOWE, ŚREDNIOTERMINOWE I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE, POZYTYWNE I NEGATYWNE	24
10. CHARAKTERYSTYKA I OCENA ISTNIEJĄCYCH ROZWIĄZAŃ FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH ZAWARTYCH W USTALENIACH MIEJSCOWEGO PLANU W ASPEKCIE OCHRONY ŚRODOWISKA	29
10.1. OCENA ZGODNOŚCI USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU Z PRZEPISAMI PRAWA DOTYCZĄCYMI OCHRONY ŚRODOWISKA	29
10.2. OCENA STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ	30

11. WNIOSKI.....	30
11.1. PROPONOWANE ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNE ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARÓW NATURA 2000.....	30
11.2. PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W PROJEKCIE PLANU MIEJSCOWEGO.....	31
11.3. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI JEJ PRZEPROWADZANIA	31
11.4. INFORMACJE O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO	32
12. STRESZCZENIE SPORZĄDZONE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	32
13. ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW WYKORZYSTANYCH PRZY OPRACOWANIU PROGNOZY	41

1. WPROWADZENIE

1.1. PODSTAWY FORMALNO-PRAWNE PROGNOZY

Podstawę prawną wykonania niniejszej prognozy stanowi Uchwała Nr XXV/238/2016 Rady Miejskiej w Rogoźnie z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.

Podstawę prawną wykonania samej prognozy stanowią:

- ustawa 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 [25],
- ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. [26],

oraz następujące dyrektywy unijne:

- Dyrektywa 2001/42/WE (SEA Directive) z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001 r.), określająca wymagania przeprowadzenia oceny w odniesieniu do planów mogących mieć znaczące oddziaływanie na środowisko. Jej celem jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i przyczynienie się do uwzględniania aspektów środowiskowych w przygotowywanych dokumentach dla wspierania zrównoważonego rozwoju,
- Dyrektywa 2003/35/WE z dnia 26 maja 2003 r. przewidująca udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniającej w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości Dyrektywy Rady 85/337/WE i 96/61/WE (Dz. Urz. WE L 156 z 26.06.2003 r.),
- Dyrektywa 2003/4/WE w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska, dostosowana do postanowień Konwencji z Aarhus, gwarantująca dostęp do informacji o środowisku będących w posiadaniu organów władzy publicznej, każdemu, kto zwróci się z wnioskiem o ich udostępnienie.

Zgodnie z ustawą 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 [25] prognoza oddziaływania na środowisko stanowi jeden z etapów przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

1.2. CEL I ZAKRES PROGNOZY

Celem prognozy opracowanej dla potrzeb projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. jest identyfikacja i ocena skutków oddziaływania ustaleń projektu planu na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym świat zwierzęcy i roślinny oraz krajobraz we wzajemnym ich powiązaniu, warunki życia i zdrowia ludzi, środowisko kulturowe, zabytki i dobra materialne, będących potencjalnym wynikiem realizacji projektowanego zagospodarowania przestrzeni.

W prognozie oddziaływania na środowisko, w oparciu o wykonane opracowania dotyczące charakterystyki i stanu środowiska przedmiotowego terenu, dokonano identyfikacji najważniejszych uwarunkowań ekofizjograficznych na obszarze objętym projektem planu zagospodarowania przestrzennego na tle uwarunkowań przyrodniczych w skali gminy i w skali regionalnej.

W wyniku analiz wskazuje się istotne potencjalne konflikty między użytkownikami przestrzeni, realizację założonych celów ekologicznych i ich wpływ na elementy środowiska, świat zwierzęcy i roślinny oraz krajobraz we wzajemnym ich powiązaniu, warunki życia i zdrowia ludzi, a także możliwości rozwiązań planistycznych najkorzystniejszych dla środowiska.

Pełen zakres niniejszej prognozy oddziaływania na środowisko oraz stopień szczegółowości informacji zawartych w opracowaniu został uzgodniony z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Obornikach oraz z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Prognoza została opracowana zgodnie z art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [25].

Zgodnie z ww. artykułami niniejsza prognoza zawierać powinna:

- informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- analizę i ocenę istniejącego stanu środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- analizę i ocenę stanu środowiska na obszarze objętym przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- analizę i ocenę istniejących problemów ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów chronionych,
- analizę i ocenę celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym, krajowym istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
- przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy,
- rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru,
- rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.
- streszczenie w języku niespecjalistycznym.

2. INFORMACJA O ZAWARTOŚCI I GŁÓWNYCH CELACH MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO ORAZ JEGO POWIĄZAŃ Z INNYMI DOKUMENTAMI

2.1. CELE MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Celem planu miejscowego jest ustalenie przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenu na obszarze objętym projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.

Zakres ustaleń planu wynika z Uchwały Nr XXV/238/2016 Rady Miejskiej w Rogoźnie z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.

Plan miejscowy składa się z treści uchwały oraz integralnych części:

- 1) rysunek planu, zatytułowany „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.” wraz z wrysem ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rogoźno – w skali 1:1000 – załącznik nr 1;
- 2) rozstrzygnięcie Rady Miejskiej w Rogoźnie w sprawie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wyłożonego do publicznego wglądu, stanowiące załącznik nr 2;

- 3) rozstrzygnięcie Rady Miejskiej w Rogoźnie o sposobie realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, stanowiące załącznik nr 3.

Na obszarze objętym miejscowym planem ustala się następujące przeznaczenie terenów:

- 1) teren kolejowy, oznaczony symbolem kk;
- 2) teren parkingu publicznego, oznaczony symbolem KD-Lt;
- 3) teren drogi publicznej – klasa główna, oznaczony symbolem KD-G;
- 4) teren drogi publicznej – klasa dojazdowa, oznaczony symbolem KD-D;
- 5) tereny zabudowy usługowej, oznaczone symbolami 1U, 2U, 3U, 4U;
- 6) teren zieleni, oznaczony symbolem ZO.

Potrzeba opracowania planu miejscowego dla przedmiotowego obszaru wynika z konieczności stworzenia niezbędnych podstaw planistycznych dla realizacji programu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)”. Celem dokumentu jest utworzenie systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, czyli miejsc umożliwiających dogodną zmianę środka transportu, wyposażonych w infrastrukturę niezbędną dla obsługi podróżnych. Planowane w ramach programu inwestycje polegać będą przede wszystkim na wyposażeniu istniejących stacji i przystanków kolejowych w dodatkowe elementy infrastruktury komunikacyjnej umożliwiającej integrację transportu autobusowego, samochodowego, rowerowego i ruchu pieszego z transportem szynowym. W ramach planowanych inwestycji przewiduje się m.in. realizację parkingów typu P&R, parkingów rowerowych oraz zatok i przystanków autobusowych.

Nadrzędnym celem realizacji programu jest poprawa integralności obszaru metropolitalnego poprzez rozwój systemu zintegrowanego transportu zbiorowego stanowiącego alternatywę dla indywidualnych form transportu. Budowa Poznańskiej Kolei Metropolitalnej przyczyni się do zwiększenia dostępności poszczególnych obszarów, zmniejszenia obciążenia sieci drogowej i poprawy stanu środowiska przyrodniczego.

2.2. ZAWARTOŚĆ PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Zawartość projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wynika z treści art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [26]. W projekcie planu, zgodnie z obowiązującymi przepisami, określono:

- zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego,
- zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu,
- zasady kształtowania krajobrazu,
- zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej,
- wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych,
- zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalną i minimalną intensywność zabudowy jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, maksymalną wysokość zabudowy, minimalną liczbę miejsc do parkowania i sposób ich realizacji oraz linie zabudowy i gabaryty obiektów,
- szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy,
- zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej,
- stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [26].

W planie nie określa się granic i sposobów zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie przepisów odrębnych, w tym terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz planach zagospodarowania przestrzennego województwa, szczegółowych zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości w rozumieniu przepisów odrębnych. W ustaleniach planu nie określa się ponadto sposobu i terminu tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów.

2.3. POWIĄZANIA PLANU Z INNYMI DOKUMENTAMI

Przy wykonaniu prognozy uwzględniono dokumenty, które zostały opracowane na różnych poziomach: wspólnotowym, krajowym, regionalnym i lokalnym. W dokumentach tych ważne miejsce zajmują zagadnienia ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

Głównym założeniem dotyczącym zagospodarowania i użytkowania terenu objętego planem miejscowym jest respektowanie zasady zrównoważonego rozwoju zgodnie z ustaleniami Polityki Ekologicznej Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016 [13]. Poprawa jakości środowiska, realizacja zasady zrównoważonego rozwoju, powstrzymanie niekorzystnych zmian klimatu oraz ochrona zasobów naturalnych, w tym różnorodności biologicznej, to najważniejsze zadania Polityki Ekologicznej Państwa w latach 2009-2012.

W projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. uwzględniono również kierunki określone w Zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020 [22], w której przykłada się większą rolę do poprawy stanu środowiska przyrodniczego i zrównoważonego rozwoju, które warunkują jakość życia. Cel generalny zaktualizowanej Strategii sformułowano jako „Efektywne wykorzystanie potencjałów rozwojowych na rzecz wzrostu konkurencyjności województwa, służące poprawie jakości życia mieszkańców w warunkach zrównoważonego rozwoju”. Model konstrukcji projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zawiera wzajemne relacje między poszczególnymi elementami określonymi w zaktualizowanej Strategii, tj. racjonalne gospodarowanie przestrzenią uwzględniające specyficzne uwarunkowania społeczno-gospodarcze i przyrodnicze, daje szansę równomiernego rozwoju i dostosowania nowoczesnych działań zmierzających do ochrony zasobów przed niewłaściwym użytkowaniem.

Projekt planu miejscowego nie jest sprzeczny z zapisami Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego zatwierdzonego Uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego Nr XLVI/690/10 z dnia 26 kwietnia 2010 r. [12]. Obszar Rogoźna znalazł się w strefie wielofunkcyjnego rozwoju obszarów otwartych. Strefa ta obejmuje tereny o warunkach niesprzyjających intensywnej produkcji rolnej, niekwalifikujące się dla rekreacji o ponadlokalnym znaczeniu, położone na uboczu głównych tras komunikacyjnych i tym samym o ograniczonych szansach na rozwój działalności gospodarczej. Zgodnie z ustaleniami Planu województwa bez wsparcia z zewnątrz gminy położone w tych strefach, nie są w stanie przełamać bariery opóźnienia cywilizacyjnego, gospodarczego i technicznego. Oprócz rolnictwa – obecnie głównej gałęzi gospodarki, konieczne jest wspieranie pozarolniczej działalności produkcyjnej i usługowej, aktywizacji lokalnego potencjału, kulturowego i społecznego, w tym z wykorzystaniem lokalnych zasobów środowiska przyrodniczego. Wielofunkcyjność tych stref, wynikająca z istniejącego zagospodarowania, jak i potencjalnych możliwości rozwoju przestrzennego stanowi podstawę dla dalszego ich rozwoju. Rejony charakteryzujące się mniejszą przydatnością dla produkcji rolniczej powinny stanowić potencjalne obszary prowadzenia polityki zwiększania lesistości. Rogoźno położone jest także w obrębie pasma dynamicznego rozwoju społeczno-gospodarczego opartego o połączenia o randze krajowej – drogę ekspresową S11. Zgodnie z ustaleniami Planu potencjalne pasma rozwoju zakładają rozwój oparty o obecne tendencje i zjawiska występujące w przestrzeni. Dynamika ich rozwoju zależeć będzie od wielu czynników, w tym czynników niewynikających z planowania przestrzennego. Dla tych stref ważne jest odpowiednie przygotowanie formalne i techniczne oraz aktywność lokalnych społeczności. Wykazane w Planie przesłanki i szanse rozwoju, wspomagane przez decyzje planistyczne, będą podstawą do wspierania możliwości rozwoju oraz lokalnych inicjatyw gospodarczych i społecznych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie narusza także ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rogoźno. Studium [23] na obszarze objętym planem miejscowym wskazuje przede wszystkim tereny kolejowe.

W projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wyznaczono teren kolejowy, teren parkingu publicznego, tereny zabudowy usługowej, teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i tereny zieleni wraz z układem komunikacyjnym, zgodnie z ustaleniami Studium [23]. Obszar objęty projektem planu był dotychczas wyłączony z planowania przestrzennego na poziomie samorządu gminy, stąd konieczność wprowadzenia kompleksowych regulacji dla przedmiotowego obszaru.

W Studium określa się również obszary i zasady ochrony środowiska i jego zasobów oraz kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej, które zostały uwzględnione w projekcie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.

3. INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANE PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY

Prognozę oddziaływania na środowisko ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. sporządzono uwzględniając wymagania ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [25].

Zastosowano metody opisowe dotyczące charakterystyki środowiska oraz wykorzystano dostępne wskaźniki określające jego stan. Uwzględniono także informacje zawarte w obowiązującym Studium [23], prognozach oddziaływań na środowisko sporządzonych dla przyjętych dokumentów powiązanych z obszarem objętym projektem planu miejscowego, a także innych dokumentach regionalnych i lokalnych, odnoszących się bezpośrednio i pośrednio do ochrony środowiska, przyrody oraz zdrowia i życia ludzi.

W pierwszej części ocenie poddano obecny stan środowiska przyrodniczego, co pozwoliło na określenie walorów i zasobów środowiska oraz istotnych problemów dotyczących ochrony środowiska tego obszaru. Uwzględniono położenie obszaru objętego projektem planu miejscowego w ponadlokalnym systemie przyrodniczym obejmującym formy ochrony przyrody, powiązania hydrograficzne i morfologiczne.

W drugim etapie dokonano oceny wpływu realizacji poszczególnych ustaleń projektu planu na środowisko z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

Analizę i ocenę stanu środowiska wykonano na podstawie danych państwowego monitoringu środowiska na poziomach krajowym i regionalnym oraz danych z dostępnych dokumentów strategicznych.

Podstawowymi materiałami wykorzystanymi przy opracowaniu niniejszej prognozy były:

- 1) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego, Uchwała Nr XLVI/690/10 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 kwietnia 2010 r. [12];
- 2) Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. WBPP Poznań 2008 r. [14];
- 3) Zaktualizowana Strategia Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020 r. Uchwała Nr XXIX/559/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 r. [22];
- 4) Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. WBPP Poznań 2012 r. [15];
- 5) Program Ochrony Środowiska Województwa Wielkopolskiego na lata 2016-2020. Uchwała Nr XXII/580/16 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 września 2016 r. [17];
- 6) Plan gospodarki odpadami dla województwa wielkopolskiego na lata 2012-2017. Uchwała Nr XXV/440/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 sierpnia 2012 r. [11];
- 7) Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rogoźno. Uchwała Rady Miejskiej w Rogoźnie nr XLVI/324/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. [23];
- 8) Opracowane ekofizjograficzne podstawowe na potrzeby projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. Poznań 2015 [10];
- 9) Program Ochrony Środowiska dla Gminy Rogoźno na lata 2005-2008 z perspektywą na lata 2009-2012 [16];
- 10) Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp., mgr inż. Jacek Zawal. Poznań 2016 r. [15].

4. ANALIZA ROZWIĄZAŃ FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH ZAWARTYCH W PROJEKCIE MIEJSCOWEGO PLANU

Do najważniejszych zasad zapisanych w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp., a mających wpływ na środowisko i krajobraz terenu objętego projektem planu należą:

W zakresie ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu:

- 1) zakaz lokalizowania przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określonych w przepisach odrębnych z wyjątkiem inwestycji celu publicznego;
- 2) w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego – nakaz wytwarzania energii dla celów grzewczych wyłącznie na bazie paliw charakteryzujących się najniższymi wskaźnikami emisji, z dopuszczeniem odnawialnych źródeł energii;
- 3) w zakresie ochrony przed hałasem – nakaz ograniczania emisji hałasu z terenów objętych planem w sposób zapewniający zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie akustycznej zlokalizowanych w sąsiedztwie;
- 4) w zakresie gospodarowania odpadami – nakaz gromadzenia i zagospodarowania odpadów zgodnie z regulaminem utrzymania porządku i czystości w gminie oraz przepisami odrębnymi;
- 5) w zakresie zagospodarowania mas ziemnych:
 - a) nakaz wykorzystania mas ziemnych, spełniających standardy jakości gleb lub ziemi, uzyskanych w wyniku prac ziemnych na terenach ich powstawania do ukształtowania terenu, w tym dla urządzania zieleni towarzyszącej inwestycjom,
 - b) dopuszczenie usuwania nadmiarów mas ziemnych poza obszary planu zgodnie z przepisami odrębnymi.

W zakresie zasad kształtowania krajobrazu ustala się:

nakaz kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu zgodnie z ustaleniami niniejszej uchwały

W zakresie zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej:

- 1) w zakresie ochrony zabytków:
 - a) nakaz zachowania obiektów zabytkowych ujętych w gminnej ewidencji zabytków, oznaczonych na rysunku planu:
 - budynku dworca kolejowego,
 - domu pracowników kolei, ul. Dworcowa 1,
 - domu pracowników kolei, ul. Dworcowa 11,
 - budynku magazynowego PKP, ul. Dworcowa 11a,
 - domu dróżnika PKP, ul. Dworcowa 12,
 - dwóch nastawni PKP,
 - lokomotywowni PKP,
 - trzech wodociągowych wież ciśnień,
 - b) nakaz uwzględnienia wytycznych konserwatorskich dla obiektów ujętych w gminnej ewidencji zabytków:
 - zachowanie bryły budynku i kształt dachu,
 - zakaz zastosowania zewnętrznego ocieplenia ścian budynków z elewacjami ceglanymi lub z dekoracją architektoniczną,
 - nakaz zachowania lub odtworzenia elewacji zewnętrznych na podstawie zachowanych elementów lub ikonografii detalu architektonicznego, a także układu elewacji oraz kształtu okien,
 - zakaz stosowania blachy imitującej dachówkę lub gontu papowego jako pokrycia dachu,
 - nakaz dostosowania kolorystyki elewacji do historycznych tendencji kolorystycznych występujących na danym terenie;
- 2) nie określa się zasad ochrony dóbr kultury współczesnej z uwagi na brak takich obiektów na obszarze objętym planem.

W zakresie wymagań wynikających z potrzeby kształtowania przestrzeni publicznych:

na terenach oznaczonych symbolami KD-Lt, KD-G, KD-D ustala się nakaz kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu zgodnie z ustaleniami niniejszej uchwały.

W zakresie szczególnych warunków zagospodarowania terenu oraz ograniczeń w ich użytkowaniu, w tym zakazu zabudowy ustala się:

nakaz zgłaszania do Szefostwa Służb Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP wszelkich projektowanych budowli o wysokości równej i większej niż 50,0 m n.p.t. przed wydaniem pozwolenia na budowę.

W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej ustala się m.in.:

- 1) W zakresie komunikacji:
 - a) nakaz zachowania istniejącego układu komunikacyjnego z dopuszczeniem jego rozbudowy zgodnie z ustaleniami niniejszej uchwały i przepisami odrębnymi,
 - b) obsługę komunikacyjną terenów objętych planem:
 - dla terenu oznaczonego symbolem KD-Lt – poprzez zjazdy z drogi publicznej klasy dojazdowej oznaczonej symbolem KD-D,
 - dla terenu oznaczonego symbolem kk – poprzez zjazdy z drogi publicznej klasy dojazdowej oznaczonej symbolem KD-D,
 - dla terenów oznaczonych symbolami 2U, 3U, 4U – poprzez zjazdy z drogi publicznej klasy dojazdowej oznaczonej symbolem KD-D,
 - dla terenu oznaczonego symbolem 1U – poprzez istniejące zjazdy z drogi publicznej klasy głównej oznaczonej symbolem KD-G;
 - c) wyznaczenie stanowisk postojowych na terenie parkingu publicznego oznaczonego symbolem KD-Lt służącego do obsługi stacji kolejowej,
 - d) minimalną liczbę stanowisk postojowych dla samochodów osobowych zlokalizowanych w obrębie własnej działki na terenach oznaczonych symbolami 1U, 2U, 4U – 5 stanowisk postojowych – na każde 100 m² powierzchni użytkowej lokali usługowych,
 - e) nakaz wyznaczenia odpowiedniej ilości stanowisk postojowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 2) W zakresie zaopatrzenia w wodę:
 - a) zaopatrzenie w wodę z sieci wodociągowej,
 - b) zachowanie istniejącej sieci wodociągowej, z możliwością jej przebudowy oraz rozbudowy,
 - c) nakaz zapewnienia wody dla celów przeciwpożarowych;
- 3) W zakresie odprowadzenia ścieków:
 - a) odprowadzenie ścieków do kanalizacji sanitarnej,
 - b) zachowanie istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej, z możliwością jej przebudowy oraz rozbudowy,
 - c) dopuszczenie lokalizacji lokalnych przepompowni ścieków;
- 4) W zakresie odprowadzenia wód opadowych i roztopowych:
 - a) docelowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej,
 - b) dopuszczenie zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na własnym terenie do czasu budowy kanalizacji deszczowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi;
- 5) W zakresie zaopatrzenia w gaz – docelowe podłączenie terenów objętych planem do sieci gazowej;
- 6) W zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną:
 - a) zachowanie istniejącej sieci elektroenergetycznej, z możliwością jej przebudowy oraz rozbudowy,
 - b) dopuszczenie lokalizacji nowych linii elektroenergetycznych,
 - c) dopuszczenie lokalizacji stacji transformatorowych z zapewnieniem dostępu do drogi publicznej.
- 7) W zakresie infrastruktury technicznej związanej z obsługą linii kolejowej – dopuszczenie lokalizacji nowych oraz zachowania istniejących sieci i urządzeń, z możliwością ich przebudowy oraz rozbudowy.

W planie nie określa się granic i sposobów zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie przepisów odrębnych, w tym terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz planach zagospodarowania przestrzennego województwa, szczegółowych zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości w rozumieniu przepisów odrębnych. W ustaleniach planu nie określa się ponadto sposobu i terminu tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów.

5. CHARAKTERYSTYKA ŚRODOWISKA ORAZ OCENA JEGO STANU

5.1. PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM MIEJSCOWYM PLANEM ORAZ WOKÓŁ OBSZARU OPRACOWANIA

Analizowany obszar, dla którego sporządzony jest projekt planu miejscowego położony jest w mieście Rogoźno, które zlokalizowane jest w centralnej części gminy Rogoźno, w powiecie obornickim, wzdłuż fragmentu linii kolejowej nr 354 Poznań – Piła Główna.

Przedmiotowy obszar związany jest przede wszystkim z funkcjonowaniem w jego granicach fragmentów linii kolejowej nr 354 relacji Poznań Główny – Piła Główna oraz funkcjonującej tu stacji kolejowej.

Analizowany obszar obejmuje tereny zlokalizowane w granicach projektu planu miejscowego o łącznej powierzchni wynoszącej ok. 10,5 ha. Są to tereny zlokalizowane wzdłuż fragmentu linii kolejowej nr 354 Poznań – Piła Główna na odcinku między Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, a niewielkim rowem melioracyjnym, przebiegającym wzdłuż południowej granicy obszaru projektu planu. Obejmują one przede wszystkim tereny stacji kolejowej w Rogoźnie, wraz z torowiskiem kolejowym linii kolejowej nr 354 relacji Poznań Główny POD – Piła Główna (na odcinku ok. 1050 m).

Objęta granicami projektu planu miejscowego stacja kolejowa Rogoźno Wlkp. jest stacją, która pełniła niegdyś rolę węzła kolejowego na kierunkach do Poznania, Piły, Wągrowca, Krzyża, jak również w kierunku Obornik i Wroniek. Stacja powstała w roku 1879, natomiast budynek samego dworca zrealizowany został w roku 1881. Poza wspomnianym budynkiem dworca, który pełni obecnie funkcje związane z obsługą podróżnych, jak i funkcje związane z prowadzeniem pozostałych usług (część powierzchni przeznaczona pod najem), w obrębie stacji zrealizowane zostały również wieże wodne (pojedyncza okrągła wieża oraz dwie zlokalizowane obok siebie wieże ośmiokątne). Obiekty te w znacznym stopniu uległy dewastacji i nie pełnią obecnie żadnej roli. Podobna sytuacja dotyczy budynku lokomotywni, zlokalizowanej w sąsiedztwie Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego (w północnej części obszaru projektu planu). Wspomnieć można, że w przeciwieństwie do niszczących wież wodnych, budynku lokomotywni, budynek dworca w Rogoźnie został w ostatnim czasie poddany estetyzacji – przeprowadzono prace obejmujące naprawę tynków, malowanie elewacji oraz malowanie stolarki okiennej i drzwiowej.

Poza wymienioną powyżej zabudowę, związaną z funkcjonowaniem kolei, na obszarze projektu planu funkcjonuje również zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna (pojedyncze budynki przy ul. Dworcowej), pojedyncza zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (budynek przy ul. Dworcowej, w bezpośrednim sąsiedztwie budynku dworca), towarzyszące zabudowie mieszkaniowej budynki gospodarcze, jak również budynki pełniące funkcje magazynowe i usługowe (na potrzeby prowadzenia różnego rodzaju działalności), charakteryzujące się niskimi walorami estetycznymi. Wśród tych ostatnich wskazać można m.in. budynki i obiekty związane z działającym przy ul. Dworcowej skupem złomu. Funkcje usługowe towarzyszą również zabudowie mieszkaniowej – m.in. punkt sprzedaży i transportu węgla przy ul. Dworcowej.

Jedynie niewielka część terenów obejmuje powierzchnie niezagospodarowane, porośnięte spontanicznie pojawiającą się roślinnością (w tym niekiedy roślinnością wysoką). Jest to przede wszystkim stosunkowo wąski pas terenu zlokalizowany między torowiskiem kolejowym, a zachodnią granicą obszaru opracowania, jak również nieliczne powierzchnie zlokalizowane w części południowej.

Obsługę komunikacyjną przedmiotowego obszaru zapewnia przede wszystkim ul. Dworcowa (przebiegająca wzdłuż granicy wschodniej), w sąsiedztwie której funkcjonuje obszerny plac o utwardzonej nawierzchni, a także fragment Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego (przebiegająca wzdłuż granicy północnej). Tereny zlokalizowane w zasięgu granic obszaru projektu planu posiadają dostęp do sieci infrastruktury technicznej, w tym sieci elektroenergetycznej i gazowej, a częściowo także kanalizacyjnej i wodociągowej. Sąsiedztwo analizowanego obszaru stanowią: tereny zabudowy produkcyjno-przemysłowej – od strony zachodniej i północnej, tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej – od strony wschodniej, tereny niezagospodarowane oraz tereny użytkowane rolniczo – od strony południowej [15].

5.2. POŁOŻENIE TERENU W PONADLOKALNYM SYSTEMIE POWIĄZAŃ PRZYRODNICZYCH

Powiązania przyrodnicze analizowanego obszaru z otoczeniem odnoszą się głównie do liniowych i powierzchniowych struktur przyrodniczych:

- analizowany obszar znajduje się w strefie wpływu wiatrów z sektora zachodniego. Ze względu na brak zwartych kompleksów leśnych w sąsiedztwie obszaru należy on do terenów dobrze przewietrzanych,
- obszar położony jest poza obszarami objętymi ochroną prawną,

- obszar położony jest na wysoczyźnie morenowej będącej fragmentem Pojezierza Gnieźnieńskiego,
- obszar położony jest poza obszarami występowania głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) wymagających ochrony; najbliższy położony GZWP (nr 144) znajduje obejmując niewielki, skrajnie południowo-wschodni fragment gminy.

5.3. CHARAKTERYSTYKA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

Położenie geograficzne

Według podziału kraju na regiony fizyczno-geograficzne J. Kondrackiego obszar objęty opracowaniem położony jest na Pojezierzu Wielkopolskim (315.5), w obrębie mezoregionu Pojezierze Gnieźnieńskie (315.54).

Rzeźba terenu

Pod względem geomorfologicznym, tereny w granicach projektu planu miejscowego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. zlokalizowane są w zasięgu równiny wodnolodowcowej (forma wodnolodowcowa). W zasięgu granicy omawianego obszaru nie stwierdzono występowania znaczących różnic w ukształtowaniu terenu. Zasadniczo są to tereny płaskie, w obrębie których widoczne w terenie są elementy związane z funkcjonowaniem na tych terenach kolei oraz szlaków komunikacyjnych. Rzędne terenu wynoszą na ogół 72 m n.p.m. [15].

Warunki geologiczno-gruntowe

W granicach planu miejscowego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. utwory czwartorzędowe reprezentowane są przez piaski i żwiry wodnolodowcowe, charakteryzujące się bardzo dobrą przepuszczalnością. Są to piaski różnoziarniste z niewielką domieszką żwiru (o średnicy do 1 cm), charakteryzujące się szarą i szarozółtą barwą. Miąższość tych utworów osiąga zazwyczaj kilka metrów.

Utwory trzeciorzędowe reprezentowane są przez ły, mułki i piaski, których powierzchnia układa się na wysokości ok. 40 m n.p.m.

Zasoby kopalin

Na podstawie Bilansu zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce według stanu na 31 grudnia 2013 r. można stwierdzić, że na analizowanym obszarze nie występują żadne udokumentowane złoża surowców mineralnych.

Warunki wodne

Obszar objęty projektem planu położony jest w dorzeczu Wełny – jednego z większych dopływów Warty. Rzekę charakteryzuje śnieżno-deszczowy reżim zasilania, z jednym maksimum i jednym minimum w ciągu roku. Po osiągnięciu wiosennego maksimum związanego z roztopami, przypadającego na marzec lub kwiecień, stany wody i przepływy zmniejszają się wyraźnie, aż do końca roku hydrologicznego. Przejście od kulminacji do stanów niżówkowych jest stosunkowo szybkie. Obszar opracowania odwadniany jest w kierunku północnym bezpośrednio do rzeki Wełny.

Wody powierzchniowe

Na obszarze objętym projektem planu brak jest cieków i zbiorników wodnych. Stwierdzono jedynie obecność rowu melioracyjnego (przepływającego wzdłuż południowej granicy obszaru projektu planu), który podczas przeprowadzonej wizji terenowej pozostawał suchy [15].

Wody gruntowe

Zgodnie z informacjami zobrazowanymi na mapie hydrograficznej, poziom występowania zwierciadła wód gruntowych na analizowanym obszarze waha się w granicach 1-2 m p.p.t. [15]

Wody podziemne

Występowanie wód gruntowych związane jest ściśle z ukształtowaniem powierzchni terenu oraz budową geologiczną podłoża.

Poziom wód gruntowych występuje w utworach piaszczysto-żwirowych tarasów i dolin rzecznych, jak również w osadach sandru. Charakteryzuje się swobodnym zwierciadłem wody, występującym na zmiennej głębokości, podlegającym wahaniom o charakterze sezonowym (zasilanie głównie przez infiltrację opadów).

W granicach analizowanego obszaru zasoby wód podziemnych reprezentowane są przez poziomy wodonośny piętra czwartorzędowego – wody poziomego gruntowego, a także poziom wodonośny piętra trzeciorzędowego.

Zgodnie z informacjami zobrazowanymi na mapie hydrogeologicznej, tereny zlokalizowane w granicach omawianego obszaru położone są w zasięgu jednostki hydrogeologicznej oznaczonej symbolem 2cTrI, w obrębie której głównym użytkowym poziomem wodonośnym jest tu poziom trzeciorzędowy. Spąg osadów wodonośnych zalega na głębokości 50-100 m, a miąższość osadów wodonośnych (piasków mułkowatych i drobnoziarnistych) wynosi najczęściej ok. 10 m. Potencjalna wydajność studni wynosi w analizowanych przypadkach <10 m³/h, przy czym należy zauważyć, że poziom ten jest rzadko eksploatowany przez indywidualne ujęcia [15].

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (Dyrektywa 2000/60/WE) z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej wprowadziła zasadę zarządzania, ochrony i gospodarowania zasobami wodnymi w obszarach hydrograficznych. Ten sposób gospodarowania wodami wywołał konieczność m.in. wydzielenia jednolitych części wód podziemnych (JCWPd).

Gmina Rogoźno położona jest w granicach JCWPd nr 42. Zarządzanie częściami wód należy do obowiązków Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu.

Gleby

Typy i klasy gleb są odzwierciedleniem warunków geomorfologicznych i litologicznych. Ze względu na dotychczasowy sposób zagospodarowania i użytkowania terenów położonych w granicach analizowanego obszaru należy stwierdzić, iż występujące tu gleby mają charakter gleb antropogenicznie przekształconych. Na zmianę pierwotnych właściwości fizycznych, chemicznych i biologicznych występujących tu gleb wpłynęło niewątpliwie zrealizowanie licznych inwestycji, obejmujących m.in. realizację dróg o nawierzchni bitumicznej (Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, ul. Dworcowa) wraz z towarzyszącymi im elementami pasa drogowego, realizację elementów zagospodarowania związanych z funkcjonowaniem kolei (torowisko, perony, rampy, parkingi itd.), a także realizację funkcjonującej na tym terenie zabudowy oraz elementów sieci infrastruktury technicznej.

Realizacja wspomnianych inwestycji związana była w większości przypadków z koniecznością uszczelniania powierzchni, usunięcia wierzchniej (próchnicznej) warstwy gleby, przemieszczaniem znacznych ilości mas ziemnych, jak również wprowadzeniem materiałów budowlanych oraz elementów wpływających w sposób istotny na zmianę dotychczasowych właściwości gruntu w zakresie jego stabilności oraz przepuszczalności [15].

Szata roślinna i świat zwierzęcy

Charakter szaty roślinnej oraz zróżnicowanie występujących przedstawicieli flory, wynika w znacznej mierze z dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania terenów, jak również sposobu zagospodarowania i użytkowania terenów sąsiednich.

W granicach planu miejscowego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp., szata roślinna reprezentowana jest przede wszystkim przez roślinność niską, przystosowaną do życia na terenach antropogenicznie przekształconych. Przekształcenie terenów, m.in. na skutek realizacji fragmentów linii kolejowej, towarzyszących jej elementów sieci infrastruktury kolejowej, terenów dróg o nawierzchni bitumicznej, utwardzonych placów oraz lokalizacji zabudowy o zróżnicowanych gabarytach i funkcji, doprowadziło do znacznych zmian w zasobności oraz różnorodności występujących na analizowanym obszarze przedstawicieli lokalnej flory. Na terenach niezagospodarowanych, w sąsiedztwie ulic oraz torowiska kolejowego, spotkać można przede wszystkim szereg pospolitych gatunków roślin ruderalnych. Wspomnieć można tu m.in. bylicę pospolitą (*Artemisia vulgaris*), mniszka lekarskiego (*Taraxacum officinale*), wrotycz zwyczajny (*Tanacetum vulgare*), babkę zwyczajną (*Plantago major*), cykorię podróżnik (*Cichorium intybus*), pyleńca pospolitego (*Berteroa incana*), farbownika lekarskiego (*Anchusa officinalis*), wykę (*Vicia*), pokrzywę zwyczajną (*Urtica dioica*), oset (*Carduus*), koniczynę (*Trifolium*) oraz pospolite gatunki traw, występujące na terenach ruderalnych. W rejonie południowo -wschodniej granicy obszaru projektu planu miejscowego, w obrębie istniejącego rowu melioracyjnego, występują natomiast gatunki roślin typowe dla siedlisk z okresowo stagnującą lub płynącą wodą – m.in. pałka (*Typha*) oraz trzcina pospolita (*Phragmites australis*).

Roślinność wysoka na analizowanym obszarze reprezentowana jest przede wszystkim przez rząd drzew nasadzonych wzdłuż północnego fragmentu ul. Dworcowej, drzewa rosnące w obrębie wąskiego pasa terenów wzdłuż granicy zachodniej oraz drzewa nasadzone w sąsiedztwie funkcjonującej tu zabudowy. Spotkać tu można licznie występujące lipy (*Tilia*), klony (*Acer*), mniej liczne robinie akacjowe (*Robinia pseudoacacia*), brzozy brodawkowe (*Betula pendula*), jesiony (*Fraxinus*), pojedyncze platany klonolistne (*Platanus acerifolia*), modrzewie (*Larix*) itd. Miejscami nasadzone zostały gatunki roślin ozdobnych – sumaki octowce (*Rhus typhina*), pojedyncze świerki (*Picea*) oraz żywotniki (*Thuja*).

Różnorodność przedstawicieli rodzimej fauny występującej na analizowanym obszarze w znacznym stopniu wynika z dotychczasowego sposobu użytkowania i zagospodarowania poszczególnych terenów. Stosunkowo niewielka atrakcyjność występujących tu siedlisk wpływa niewątpliwie na kształtowanie różnorodności gatunkowej występujących na tych terenach zwierząt.

Ze względu na charakter dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania terenów objętych granicą projektu planu miejscowego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp., a przede wszystkim małe zróżnicowanie występujących tu siedlisk oraz funkcjonowanie w ich granicach znaczącej bariery migracyjnej (linia kolejowa oraz fragment drogi wojewódzkiej), różnorodność występujących na tych terenach przedstawicieli ssaków jest niewielka. W trakcie przeprowadzonej wizji terenowej stwierdzono jedynie ślady obecności kreta (*Talpa europaea*) oraz drobnych gatunków gryzoni (*Rodentia*) związanych z terenami silnie antropogenicznie przekształconymi. Pojawianie się na tych terenach większych gatunków ssaków jest raczej mało prawdopodobne, przede wszystkim z uwagi na dość intensywny charakter zagospodarowania terenów sąsiednich.

Różnorodność gatunkowa występujących tu ptaków jest nieco większa, niemniej na terenach tych widywane są przede wszystkim gatunki występujące na terenach zurbanizowanych – wróble (*Passer domesticus*), mazurek (*Passer montanus*), sikory (*Parus*), sroki (*Pica pica*) oraz sierpówki (*Streptopelia decaocto*). Nie można natomiast wykluczyć okresowego pojawiania się na tych terenach innych gatunków ptaków, zalatujących m. in. z obszarów użytkowanych rolniczo oraz obszarów o znacznie większych walorach przyrodniczych (zlokalizowanych m.in. w dolinie Wełny).

W sposób jednoznaczny w granicach analizowanego obszaru nie potwierdzono obecności przedstawicieli rodzimych gatunków płazów i gadów. Zakłada się, że sporadyczna obecność rodzimych gatunków płazów możliwa jest w granicach obszaru, wokół którego przepływa niewielki rów wodny (przepływający pod torowiskiem kolejowym w przepuście).

Zasadniczo na terenach tych nie występują jednak siedliska atrakcyjne dla pospolitych gatunków płazów (siedliska wilgotne i podmokłe lub też ciek i zbiorniki wodne). Obecność stanowisk suchych i nasłonecznionych (np. nasypy kolejowe) sprzyjać może pojawianiu się na tych terenach jaszczurki zwinki (*Lacerta agilis*).

Najbardziej liczną grupą zwierząt, występującą na omawianym obszarze, są niewątpliwie bezkręgowce. Obecność spontanicznie pojawiającej się roślinności niskiej, porastającej powierzchnię zlokalizowaną w sąsiedztwie peronów i torów kolejowych, sprzyja występowaniu na tych terenach pospolitych przedstawicieli owadów. Należy wspomnieć o występujących tu licznie przedstawicielach muchówek (*Diptera*), błonkoskrzydłych (*Hymenoptera*) oraz prostoskrzydłych (*Orthoptera*). Na terenach zlokalizowanych w południowej części mpzp stwierdzono ponadto występowanie przedstawicieli ważek (*Odonata*). Obecność kwitnącej roślinności sprzyja również występowaniu na analizowanych terenach licznych przedstawicieli pospolitych gatunków motyli dziennych (*Rhopalocera*), takich jak rusałka pawik (*Inachis io*) czy też gatunków z rodziny bielinkowatych (*Peridae*).

Wśród występujących na przedmiotowym obszarze przedstawicieli bezkręgowców wspomnieć można również o pospolitych gatunkach ślimaków (*Mollusca*), występujących w obrębie powierzchni zacienionych, charakteryzujących się nieco większym stopniem uwilgotnienia.

Na omawianym obszarze nie występują gatunki chronione roślin i grzybów. Podczas wizji lokalnej nie stwierdzono obecności legowisk/gniazd itp. zwierząt objętych ochroną prawną [15].

Warunki klimatyczne

Przedmiotowy obszar położony jest w zasięgu strefy klimatów Niziny Wielkopolskiej, gdzie klimat kształtowany jest przede wszystkim przez masy powietrza polarnomorskiego. Napływ wspomnianych mas powoduje zwiększenie zachmurzenia i częstości występowania opadów w okresie letnim oraz ocieplenie i okresowe odwilże w okresie zimy. W mniejszym stopniu na kształtowanie klimatu wpływa napływ powietrza polarnokontynentalnego. Pod względem regionalizacji klimatycznej W. Okołowicza, analizowany teren

(podobnie jako obszar całej gminy) zlokalizowany jest na pograniczu regionu śląsko -wielkopolskiego i pomorskiego.

Zgodnie z dostępnymi informacjami, amplituda temperatur jest na obszarze gminy nieco niższa niż przeciętna dla całego kraju, a średnia roczna temperatura powietrza wynosi tu ok.+7,8°C, przy czym najwyższe wartości osiąga zazwyczaj w lipcu (+17,9°C), a najniższe w styczniu (-3,4°C). Sumy roczne opadów wahają się w przedziale od 500-550 mm. Najwyższe sumy opadów odnotowywane są w miesiącach letnich, natomiast najniższe w miesiącach zimowych (od stycznia do marca). Średnia roczna wilgotność powietrza przekracza 80% (maksimum w okresie od października do lutego, minimum w czerwcu). Na obszarze tym przeważają wiatry wiejące z kierunków zachodnich [15].

5.4. CHARAKTERYSTYKA ŚRODOWISKA KULTUROWEGO

Na terenach opracowania znajduje się kilka obiektów zabytkowych ujętych w gminnej ewidencji zabytków – budynek dworca kolejowego, dom pracowników kolei, ul. Dworcowa 1, dom pracowników kolei, ul. Dworcowa 11, budynek magazynowy PKP, ul. Dworcowa 11a, dom dróżnika PKP, ul. Dworcowa 12, dwie nastawnie PKP, lokomotywnia PKP oraz trzy wodociągowe wieże ciśnień.

5.5. OCENA ISTNIEJĄCEGO STANU ŚRODOWISKA, W TYM NA OBSZARACH OBJĘTYCH PRZEWIDYWANYM ZNACZĄCYM ODDZIAŁYWANIEM

Stan środowiska przyrodniczego obszaru objętego projektem planu przedstawiony poniżej został opracowany głównie w oparciu o informacje uzyskane w Urzędzie Miejskim w Rogoźnie, Program Ochrony Środowiska dla Gminy Rogoźno na lata 2005-2008 z perspektywą na lata 2009-2012 [16], Raport o stanie środowiska w Wielkopolsce w roku 2014 [18], Roczną ocenę jakości powietrza w województwie wielkopolskim za rok 2015 [19], Bilans zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce 2013 [3] oraz w oparciu o wizję w terenie.

Stan i zanieczyszczenie wód podziemnych i powierzchniowych

Źródłem zanieczyszczeń wprowadzanych do wód podziemnych i powierzchniowych są różnorodne formy działalności gospodarczej i bytowania człowieka w środowisku.

Wody podziemne ze względu na ich znaczenie, jako podstawowego źródła wody do picia, objęte są monitoringiem, którego celem są obserwacje zmian jakości tych wód, określenie trendów i dynamiki zmian. Badania prowadzone są w trzech sieciach monitoringu: krajowej, regionalnej i lokalne.

Zgodnie z definicją umieszczoną w Ramowej Dyrektywie Wodnej dobry stan wód podziemnych oznacza stan osiągnięty przez część wód podziemnych, jeżeli zarówno jej stan ilościowy, jak i chemiczny jest określony, jako co najmniej „dobry”. Ramowa Dyrektywa Wodna przewiduje dla wód podziemnych następujące główne cele środowiskowe: zapobieganie dopływowi lub ograniczenia dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych, zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych (z zastrzeżeniami wymienionymi w Dyrektywie), zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych, wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczania powstałego wskutek działalności człowieka. Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu.

Gmina Rogoźno położona jest w granicach JCWPd nr 42. Zgodnie z ustaleniami „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, zatwierdzonego Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., stan ilościowy i chemiczny JCWPd nr 42 określono jako dobry. Tym samym brak jest zagrożenia dla nieosiągnięcia celów środowiskowych (dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego). Jak wynika z badań wód podziemnych prowadzonych w sieci krajowej w ramach monitoringu diagnostycznego w 2016 r. w punkcie pomiarowym w miejscowości Kaliszany (gmina Wągrowiec) w granicach JCWPd nr 42 wykazano II klasę jakości.

Dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Obszar objęty planem miejscowym położony jest w granicach JCWP Wełna od Dopływu poniżej Jez. Łęgowo do ujścia stanowiąca silnie zmienioną część wód. Zgodnie z ustaleniami „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, zatwierdzonego Rozporządzeniem Rady Ministrów z

dnia 18 października 2016 r., stan JCWP określono jako zły. Przyczyną zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych (dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego) jest brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2021. Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga szczegółowego rozpoznania wpływu zidentyfikowanej presji i możliwości jej redukcji. W bieżącym cyklu planistycznym dokonano rozpoznania potrzeb w zakresie przywrócenia ciągłości morfologicznej w kontekście dobrego stanu ekologicznego JCWP. W programie działań zaplanowano działanie „wariantowa analiza sposobu udrożnienia budowli piętrzących na cieku Wełna wraz ze wskazaniem wariantu do realizacji oraz opracowaniem dokumentacji projektowej” obejmujące szczegółową analizę lokalnych uwarunkowań, mającą na celu dobór optymalnych rozwiązań technicznych. Wdrożenie konkretnych działań naprawczych będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu wyżej wymienionych analiz. W 2016 roku dla wód Wełny wykazano I klasę fizykochemicznych i dobry stan elementów chemicznych.

Wody wrażliwe i obszary szczególnie narażone na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych

Obszar objęty planem miejscowym położony jest w granicach obszaru szczególnie narażonego na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych (OSN): Wełna od Dopływu poniżej Jez. Łęgowo do ujścia.

Zanieczyszczenie gleb i zagrożenie działalnością rolniczą

Na stan jakości gleb wpływa rolnicze użytkowanie terenu i związane z nim zabiegi agrotechniczne modyfikujące jakość i strukturę przestrzenną pokrywy glebowej. Zmiany te z ekologicznego punktu widzenia mogą być zarówno dodatnie jak i ujemne. Źle dobrane lub niewłaściwie wykonane zabiegi agrotechniczne mogą prowadzić do: wzmożonej erozji wodnej i wietrznej, wyjąłwienia gleby ze składników pokarmowych i jej nadmiernego zakwaszenia oraz chemicznego i biologicznego zanieczyszczenia gleby.

Źródłem zanieczyszczeń występujących tu pierwotnie gleb oraz przyczyną przekształcenia znacznych powierzchni ziemi było niewątpliwie zrealizowanie linii kolejowej wraz z towarzyszącymi jej elementami infrastruktury oraz budynkami. Działania te doprowadziły do przemieszania warstw profilu glebowego (w tym warstwy próchnicznej), a także umieszczenia w nim elementów zaburzających dotychczasową wymianę gazową i przepływ wód. Realizacja inwestycji budowlanych i komunikacyjnych doprowadziła w wielu przypadkach do nadmiernego zagęszczenia gruntu, a także pozbawienia zdolności biologicznych na skutek trwałego uszczelnienia powierzchni ziemi. Źródłem zanieczyszczenia powierzchni ziemi na obszarach kolejowych może być również niewłaściwe prowadzenie gospodarki odpadami lub też często spotykane „zaśmiecanie” terenów niezagospodarowanych różnego rodzaju odpadami. Ewentualne składowanie odpadów w sposób nie zapewniający właściwego zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego, stanowi istotne źródło zagrożeń dla środowiska.

Potencjalnym źródłem zanieczyszczeń gleby i powierzchni ziemi, którego funkcjonowanie zidentyfikowano na przedmiotowym obszarze, jest również sam ruch kolejowy. Do zanieczyszczenia gruntów na terenach kolejowych dochodzi zazwyczaj na skutek wycieków różnych substancji z maszyn i agregatów pociągu (oleje, smary), przenikania impregnatów z podkładów kolejowych (związki aromatycznych węglowodorów), jak również przedostawania się zanieczyszczeń biologicznych z toalet stosowanych w wagonach taboru kolejowego (zjawiska o charakterze incydentalnym).

W przypadku części terenów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie tras komunikacyjnych o znacznym natężeniu ruchu kołowego, notuje się obecność w glebie podwyższonych stężeń zanieczyszczeń generowanych na skutek ruchu kołowego (metale ciężkie, zanieczyszczenia pyłowe) oraz obecność w glebie substancji związanych z zimowym utrzymaniem dróg. Tego rodzaju sytuacja może występować w pasie terenu, czy też fragmencie drogi wojewódzkiej, przebiegającej przez tereny zlokalizowane w granicach planu miejscowego dla przedmiotowego obszaru [15].

Gmina Rogoźno nie jest położona w granicach obszarów szczególnie narażonych, z których odpływ azotu do wód należy ograniczyć (OSN).

W „Monitoringu chemizmu gleb ornych w Polsce w latach 2010-2012”, opracowanym przez Instytut Nawożenia i Gleboznawstwa Państwowego Instytutu Badawczego w Puławach, podano wyniki badań zmian

szerokiego zakresu cech gleb użytkowanych rolniczo, szczególnie właściwości chemicznych, zachodzących w określonych przedziałach czasu pod wpływem rolniczej i poza rolniczej działalności człowieka. Spośród 216 stałych punktów pomiarowo-kontrolnych żaden nie znalazł się na terenie gminy Rogoźno.

Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

W granicach analizowanego obszaru nie stwierdzono występowania punktowych źródeł emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do środowiska, których funkcjonowanie mogłoby spowodować przekroczenia dopuszczalnych stężeń poza granicami działek, w obrębie których zlokalizowane są te źródła. Obecności tego rodzaju obiektów nie stwierdzono również w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego obszaru, niemniej, funkcjonowanie obiektów produkcyjno-usługowo-przemysłowych w sąsiedztwie może wpływać w pewnym stopniu na kształtowanie jakości powietrza atmosferycznego w granicach obszarów sąsiednich.

Wśród źródeł emisji zanieczyszczeń zlokalizowanych w granicach przedmiotowego obszaru można wskazać funkcjonujące tu drogi np. ul. Dworcową i Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Ruch kołowy w obrębie dróg powoduje emisję do atmosfery szeregu zanieczyszczeń gazowych, powstających podczas spalania paliw płynnych w silnikach poruszających się w obrębie dróg pojazdów, w tym m. in. węglowodorów aromatycznych, SO₂, NO_x, CO oraz substancji pyłowych, powstających w wyniku ścierania nawierzchni jezdni i opon pojazdów. Poziom emisji w przypadku dróg charakteryzujących się znacznym natężeniem ruchu kołowego (np. w przypadku drogi wojewódzkiej) jest znaczący, jednakże nie stanowi zagrożenia dla dotrzymania standardów jakości powietrza atmosferycznego poza granicami pasa drogowego. W przypadku dróg charakteryzujących się niewielkim natężeniem ruchu kołowego, poziom emitowanych przez silniki poruszających się tędy pojazdów zanieczyszczeń jest znacznie niższy. Zasadniczo stwierdza się, że ruch kołowy odbywający się w obrębie dróg zlokalizowanych w granicach obszaru projektu planu miejscowego nie wpływa w sposób najbardziej istotny na kształtowanie lokalnej jakości powietrza atmosferycznego.

Funkcjonowanie przebiegającej przez obszar planu miejscowego linii kolejowej, związane jest w niewielkim stopniu z emisją zanieczyszczeń generowaną na skutek ścierania się elementów układu hamulcowego oraz szyn lub też incydentalnym wykorzystaniem lokomotyw spalinowych (przedmiotowa linia kolejowa jest linią zelektryfikowaną). Emisja ta ma jednak pomijalny wpływ na kształtowanie lokalnej jakości powietrza, szczególnie w przypadku terenów charakteryzujących się dobrymi warunkami przewietrzania. Czynnikiem, którego obecność wpływa negatywnie na kształtowanie lokalnej jakości powietrza atmosferycznego, jest również funkcjonowanie zabudowy ogrzewanej za pośrednictwem indywidualnych instalacji grzewczych, wykorzystujących paliwa o wysokich wskaźnikach emisji zanieczyszczeń (np. piece opalane węglem). Niewielka skala negatywnych oddziaływań na kształtowanie lokalnej jakości powietrza atmosferycznego związana jest z ilością tego rodzaju obiektów, funkcjonujących w granicach poszczególnych obszarów – pojedyncze budynki mieszkalne jednorodzinne i mieszkalno-usługowe, funkcjonujące w granicach przedmiotowego obszaru. Zakłada się, że znacznie większy wpływ na kształtowanie lokalnej jakości powietrza na analizowanym obszarze ma napływ zanieczyszczeń generowanych w obrębie instalacji grzewczych funkcjonujących na terenach zabudowy zlokalizowanych poza granicami obszaru planu miejscowego [15].

Na podstawie wyników pomiarów stężeń zanieczyszczeń w powietrzu od roku 2002 WIOŚ w Poznaniu przeprowadza coroczną ocenę jakości powietrza atmosferycznego. Rezultatem końcowym rocznej oceny jakości powietrza jest każdorazowo określenie klas wynikowych dla poszczególnych zanieczyszczeń w danej strefie. Wyniki rocznej oceny jakości powietrza za rok 2015 [19] dla gminy Rogoźno należącej do strefy wielkopolskiej według kryteriów odniesionych do ochrony zdrowia i ochrony roślin przedstawiają się następująco:

1. W kryterium ochrony zdrowia sklasyfikowano:
 - dla poziomu dopuszczalnego dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, ołowiu, benzenu, tlenku węgla oraz poziomu docelowego kadmu, arsenu, niklu – w klasie A,
 - ze względu na przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla pyłu PM_{2,5} i PM₁₀ – w klasie C,
 - ze względu na przekroczenia poziomu docelowego benzo(a)pirenu – w klasie C,
 - dla poziomu docelowego dla ozonu w klasie A,
 - dla poziomu celu długoterminowego ozonu – w klasie D2.
2. W kryterium ochrony roślin strefę wielkopolską sklasyfikowano:
 - dla SO₂ i NO_x zaliczono do klasy A,
 - dla O₃ zaliczono do klasy A.

Zaliczenie strefy do klasy C dla danego zanieczyszczenia oznacza konieczność wyznaczenia obszarów przekroczeń i zakwalifikowanie strefy do opracowania programów ochrony powietrza. Dla poprawy jakości powietrza w poszczególnych strefach, wdrażanie w życie zaleceń Programów ochrony powietrza dla stref będzie odbywać się sukcesywnie.

Stosownie do art. 91 ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska [24], oraz art. 30, art. 39 ust. 1 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 [25], Sejmik Województwa Wielkopolskiego uchwalił Programy ochrony powietrza i Aktualizacje Programów ochrony powietrza. Dla strefy wielkopolskiej na podstawie Uchwały Nr XXIX/565/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 r. uchwalono Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej ze względu na ozon. Ma on na celu zmniejszenie emisji prekursorów ozonu w samej strefie oraz na terenie miasta Poznania. Ponadto na podstawie Uchwały Nr XXXIX/769/13 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 listopada 2013 r. uchwalono Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej. Jest to program naprawczy mający na celu osiągnięcie poziomu docelowego substancji w powietrzu dla benzo(a)pirenu i pyłu PM10.

Warunki akustyczne

Stan klimatu akustycznego jest jednym z najistotniejszych czynników określających jakość środowiska bezpośrednio odczuwalnym przez człowieka. Obszar objęty projektem planu miejscowego nie obejmuje terenów podlegających ochronie akustycznej.

Wśród głównych źródeł hałasu, których funkcjonowanie wpływa na kształtowanie klimatu akustycznego w granicach omawianego obszaru, należy wymienić występowanie linii kolejowej nr 354 relacji Poznań – Piła Główna (generującą hałas kolejowy związany przede wszystkim z przejazdami pociągów), jak również istniejące drogi, będące źródłem hałasu samochodowego, generowanego przez przemieszczające się tędy pojazdy.

Należy również wspomnieć, że poza hałasem generowanym na skutek przejazdu taboru kolejowego, na kształtowanie lokalnego klimatu akustycznego wpływa także hałas związany z funkcjonowaniem stacji kolejowej oraz pracujących na tym terenie urządzeń i maszyn. Poziom związany z ich pracą hałas jest natomiast nieporównywalnie mniejszy od hałasu generowanego na skutek przejazdu pociągów, niemniej, może być odbierany jako uciążliwy. W roku 2008 badaniami objęto m.in. otoczenie linii kolejowej nr 354 w punkcie pomiarowym Rogoźno, ul. Dworcowa 7. Punkt pomiarowy usytuowano w odległości odpowiadającej położeniu pierwszej linii zabudowy (56,5 m). Z analizy dostępnych informacji wynika, iż zasięg oddziaływania akustycznego linii kolejowej nie powoduje aktualnie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach sąsiednich (podlegających ochronie akustycznej na podstawie obowiązujących przepisów).

Na lokalny klimat akustyczny wpływa również hałas samochodowy, związany z funkcjonowaniem w granicach przedmiotowego obszaru dróg – ul. Dworcowej i Al. marszałka Józefa Piłsudskiego.

W przypadku dróg o lokalnym znaczeniu, hałas generowany przez przemieszczające się tędy pojazdy najprawdopodobniej nie wpływa w sposób znaczący na lokalny klimat akustyczny. W przypadku dróg charakteryzujących się znacznym natężeniem ruchu (np. fragment drogi wojewódzkiej nr 241 – Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego), wpływ na kształtowanie klimatu akustycznego jest znacznie większy. Nie uzyskano natomiast informacji wskazujących na występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie wspomnianej drogi (a jednocześnie w granicach omawianego obszaru).

Istotnego znaczenia w zakresie kształtowania lokalnego klimatu akustycznego nie stwierdzono również w kontekście hałasu generowanego na skutek funkcjonowania zabudowy (np. dojazd do zabudowy, zaopatrzenie itd.).

Należy natomiast podkreślić, iż nie uzyskano jakichkolwiek informacji wskazujących na występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w granicach terenów wymagających ochrony akustycznej, wynikających z funkcjonowania w granicach przedmiotowych terenów linii kolejowej nr 354 relacji Poznań Główny – Piła Główna. Ruch kolejowy w obrębie przedmiotowej linii jest stosunkowo niewielki, co pozwala założyć iż hałas generowany na skutek przejazdu taboru nie zagraża dotrzymaniu obowiązujących standardów akustycznych (na terenach wymagających ich zachowania [15]).

Pole elektromagnetyczne

Problemy dotyczące ochrony ludzi i środowiska przed oddziaływaniem pola elektromagnetycznego wytwarzanego m.in. przez linie napowietrzne wysokiego napięcia zostały ujęte w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów [39].

Na obszarze objętym projektem planu zlokalizowana jest infrastruktura kolejowa, w tym zelektryfikowana trakcja naziemna linii kolejowej nr 354, która stanowi źródło emisji pól elektromagnetycznych. Na terenach tych nie znajdują się jednak budynki mieszkalne, dla których obowiązuje nakaz zachowania wymaganych przepisami odrębnymi odległości budynków od skrajnych przewodów elektrycznych.

Zagrożenia powodziowe

Obszar objęty projektem planu miejscowego nie jest zagrożony występowaniem zjawisk powodziowych.

Zagrożenie ruchami masowymi

Zjawisko osuwania ziemi spowodowane jest przede wszystkim gwałtownymi opadami deszczu, intensywnym topnieniem śniegu, podnoszeniem się poziomu wód gruntowych i wezbraniemi rzek. Jest ono coraz częściej spowodowane również działalnością człowieka. W granicach obszaru opracowania Starostwo Powiatowe w Obornikach nie wyznaczyło terenów potencjalnie zagrożonych występowaniem ruchów masowych.

Możliwość wystąpienia klęsk żywiołowych

Zgodnie z informacją Wydziału Zarządzania Kryzysowego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu w latach 2000-2010 nie ogłoszono w województwie wielkopolskim stanu klęski żywiołowej w rozumieniu przepisów odrębnych.

Niemniej na terenie objętym projektem planu miejscowego mogą wystąpić zdarzenia o znamionach kryzysu, takie jak: silne, porywiste wiatry, ulewne deszcze, nawałnice, gwałtowne lokalne wyładowania atmosferyczne, intensywne opady śniegu, silne gradobicia, nagłe ocieplenia, klimatyczne, gwałtowne spadki temperatur.

6. POTENCJALNE ZMIANY STANU ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI PROJEKTU USTALEŃ PLANU

W przypadku braku realizacji ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. istnieje ryzyko braku możliwości realizacji parkingów publicznych służących obsłudze stacji kolejowej „Rogoźno Wlkp.”.

Głównym celem sporządzenia planu miejscowego jest konieczność stworzenia niezbędnych podstaw planistycznych dla realizacji programu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)”. Celem dokumentu jest utworzenie systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, czyli miejsc umożliwiających dogodną zmianę środka transportu, wyposażonych w infrastrukturę niezbędną dla obsługi podróżnych. Planowane w ramach programu inwestycje polegać będą przede wszystkim na wyposażeniu istniejących stacji i przystanków kolejowych w dodatkowe elementy infrastruktury komunikacyjnej umożliwiającej integrację transportu autobusowego, samochodowego, rowerowego i ruchu pieszego z transportem szynowym. W ramach planowanych inwestycji przewiduje się m.in. realizację parkingów typu P&R, parkingów rowerowych oraz zatok i przystanków autobusowych.

Nadrzędnym celem realizacji programu jest poprawa integralności obszaru metropolitalnego poprzez rozwój systemu zintegrowanego transportu zbiorowego stanowiącego alternatywę dla indywidualnych form transportu. Budowa Poznańskiej Kolei Metropolitalnej przyczyni się do zwiększenia dostępności poszczególnych obszarów, zmniejszenia obciążenia sieci drogowej i poprawy stanu środowiska przyrodniczego.

Brak planu miejscowego dla analizowanego terenu może spowodować utrudnienia w odpowiednim określeniu zasad kształtowania polityki przestrzennej i sposobu postępowania w sprawach przeznaczania terenów na określone cele oraz ustalania zasad ich zagospodarowania i zabudowy, a także

wyposażenia w sieci infrastruktury technicznej. Realizacja polityki przestrzennej tylko w oparciu o decyzje administracyjne (wynikające z zasady dobrego sąsiedztwa) nie gwarantuje władzom gminy wystarczającej kontroli nad procesami inwestycyjnymi, co z kolei może przyczynić się do jego zagospodarowania w sposób przypadkowy i niekorzystny dla całości terenu, nie uwzględniający zasad ładu przestrzennego. Taka sytuacja prowadzić może do powstania chaosu przestrzennego obszaru, powstania swoistej mozaiki funkcjonalnej i niekorzystnego przenikania się funkcji ze sobą kolidujących, a przede wszystkim do zniszczenia komponentów środowiska przyrodniczego.

Sporządzenie i uchwalenie dla przedmiotowego obszaru planu miejscowego pozwoli na jednoznaczne określenie przeznaczenia poszczególnych terenów, a także sposobów ich zagospodarowania, zgodnie z przyjętą dla tego obszaru w studium polityką przestrzenną.

Należy jednak podkreślić, że w przypadku braku realizacji ustaleń projektu miejscowego planu nie doszło by do większej antropopresji niż obecnie, co korzystnie wpłynęło by na stan i jakość środowiska na omawianym obszarze całości.

Wprowadzanie nowej zabudowy oraz elementów infrastruktury technicznej, związane będzie niewątpliwie z występowaniem niekorzystnych oddziaływań na środowisko, w tym w szczególności na powierzchnię ziemi, środowisko gruntowo - wodne czy lokalną florę i faunę. Wprowadzenie nowych inwestycji może się wiązać także ze wzrostem zagrożenia pogorszenia jakości powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego czy jakości wód podziemnych. Istnieje zatem ryzyko, iż w przypadku realizacji inwestycji nie uwzględniających ograniczeń wynikających z potrzeby dostosowania funkcji i charakteru zabudowy do lokalnych uwarunkowań, konieczności zachowania ładu przestrzennego oraz przestrzegania zasad ochrony środowiska, teren ten zostanie zagospodarowany w sposób niewłaściwy lub zbyt intensywny.

Należy jednak zauważyć, że realizacja wspomnianych inwestycji przy jednoczesnym przestrzeganiu obowiązujących przepisów w zakresie ochrony środowiska, stosowaniu rozwiązań opartych o nowe technologie, jak również respektowaniu założeń w zakresie odpowiedniej intensywności i charakteru docelowego zagospodarowania poszczególnych terenów, nie doprowadzi do wystąpienia istotnych zmian w środowisku na obszarze projektu planu miejscowego. Czynnikiem wpływającym niewątpliwie na ograniczenie prognozowanych zmian jest zgodność dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania terenów (tereny kolejowe) z projektowanym przeznaczeniem terenów położonych w granicy obszaru projektu planu miejscowego [15].

7. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY

W granicach obszaru objętego projektem planu miejscowego nie występują obszary lub obiekty podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody [30]. Stąd nie przewiduje się wystąpienia problemów dotyczących obszarów podlegających ochronie, w tym obszarów Natura 2000.

Przeprowadzona analiza uwarunkowań pozwoliła zidentyfikować istotne problemy ochrony środowiska, istotne z punktu widzenia realizacji ustaleń planu, za które uznano m.in.:

- presja przestrzeni (oddziaływanie na krajobraz, wzrost powierzchni nieprzepuszczalnych i słabo przepuszczalnych, teoretyczne zakłócenia w migracji niektórych zwierząt);
- wzrost emisji substancji (emisje z systemów grzewczych, z ciągów komunikacyjnych, z linii kolejowej, wzrost produkcji odpadów);
- wzrost emisji hałasu (związanego z bytowaniem ogólnym ludzi oraz pojazdami mechanicznymi i innymi urządzeniami/maszynami);
- wzrost zużycia wody, materii i energii;
- wzrost ryzyka wystąpienia awarii (np. elementów infrastruktury kolejowej czy też systemu odbierania ścieków bytowych - większa ilość mieszkańców odpowiednio zwiększa ryzyko powstania wypadku, awarii i incydentów zagrażających bezpośrednio i pośrednio np. środowisku gruntowo-wodnemu).

Jednocześnie należy podkreślić, że choć poprzez wzrost zabudowy mieszkaniowej oczywisty jest fakt wzrostu emisji zanieczyszczeń, to jednak dzięki nowoczesnym rozwiązaniom technologicznym i technicznym substancje niepożądane dla środowiska są ujmowane (np. poprzez sieć kanalizacji czy odpowiednią gospodarkę odpadami) i ich zagrożenie względem otaczającego środowiska przyrodniczego jest, przynajmniej po części, neutralizowane/ograniczone.

Ważnym zagrożeniem będzie także wzrost zużycia energii i produkcji odpadów, cechujące nowoczesne, bogacące się społeczeństwa. Te specyficzne zagrożenia będą silniej oddziaływały w miejscach wytwarzania energii oraz składowania i przeróbki odpadów. Z drugiej strony sposób produkcji energii oraz dobór paliw przy modernizowanych i nowych sieciach przesyłowych znacząco ograniczać będzie negatywne oddziaływanie na środowisko (spadek emisji CO₂, mniejsze straty energii). Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców oraz postępujący recykling odpadów także nieco ograniczy negatywne skutki wzrostu produkcji odpadów.

Istotne dla funkcjonowania środowiska przyrodniczego są niezakłócone powiązania pomiędzy wszystkimi elementami ekosystemów. W związku z tym, należy zwrócić uwagę na postępujące ograniczenie migracji zwierząt dzikich w wyniku tworzenia nowej zabudowy. Należy jednak podkreślić, że wiele obecnie występujących gatunków zwierząt na omawianym obszarze to gatunki silnie synantropijne. Tym samym dalsza antropopresja w tym rejonie, sensu lato, teoretycznie nie powinna znacząco wpłynąć na lokalne populacje. Także jeśli chodzi o roślinność to dziś dominują zbiorowiska segetalne (głównie) i ruderalne, których wartość przyrodnicza jest ograniczona, a nowopowstałe warunki siedliskowe są dla nich dość korzystne.

Reasumując, realizacja postanowień miejscowego planu niesie ze sobą pewne ryzyko pogłębienia istniejących problemów ochrony środowiska przyrodniczego sensu lato, a także powstania nowych dlań zagrożeń. Jednakże jak wykazała niniejsza prognoza wpływ na środowisko będzie jednak niewielki, a dzięki zapisom w projekcie planu miejscowego będzie skutecznie ograniczany/neutralizowany [15].

8. CELE OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONE NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM I KRAJOWYM, ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ SPOSOBY, W JAKICH TE CELE I INNE PROBLEMY ŚRODOWISKA ZOSTAŁY UWZGLĘDNIONE PODCZAS OPRACOWANIA PLANU

W toku prac nad prognozą przeprowadzono analizy dotyczące problematyki ochrony środowiska z uwzględnieniem w szczególności: ochrony przyrody, powietrza atmosferycznego, ochrony jakości wód powierzchniowych i podziemnych, ochrony przed hałasem, które mogą mieć związek z obszarem objętym miejscowym planem.

Projekt planu miejscowego uwzględnia cele ochrony środowiska zawarte w dokumentach opracowanych na poziomach międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym.

Najbardziej istotne z punktu widzenia projektu planu miejscowego cele ochrony środowiska określone w dokumentach wyższych szczebli zestawiono w poniższej tabeli. Pozostałe cele i problemy zawarte w niniejszych dokumentach nie dotyczą bezpośrednio obszaru opracowania lub ich problematyka nie jest regulowana zapisami planu miejscowego.

Polska jest stroną wielu konwencji oraz umów międzynarodowych w zakresie ochrony środowiska. Z ratyfikacji konwencji oraz umów wielostronnych lub też przystąpienia do nich wynikają zobowiązania do podejmowania działań na rzecz realizacji ich postanowień, mające wpływ na politykę państwa w dziedzinie ochrony środowiska oraz pośrednio na kierunki rozwoju gospodarczego kraju. Ich wagę podkreśla fakt nadrzędności prawa międzynarodowego względem aktów prawa wewnętrznego.

Na szczeblu krajowym cele ochrony środowiska ustanawiają strategiczne dokumenty rządowe. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 1997 r. zawiera zapis mówiący o zrównoważonym rozwoju jako zasadzie, którą winno się kierować Państwo. Zgodnie z Konstytucją, ustawy Prawo ochrony środowiska [24] oraz ustawy jej pokrewne zobowiązują do kierowania się zasadą zrównoważonego rozwoju na różnych etapach działań: planistycznych, realizacyjnych i zarządzania.

Wszystkie wymienione cele ochrony środowiska zostały uwzględnione zarówno podczas oceny stanu środowiska, wpływu przewidywanego oddziaływania ustaleń projektu planu miejscowego na środowisko jak i formułowaniu rozwiązań eliminujących lub ograniczających negatywne oddziaływania na środowisko.

Tab. 8.1. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym

Cele ochrony środowiska	Sposób uwzględnienia w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
<p>Konwencja o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt, sporządzona w Bonn dnia 23 czerwca 1979 r. ochrona dzikich zwierząt migrujących, stanowiących niezastąpiony element środowiska naturalnego</p> <p>Konwencja o różnorodności biologicznej, sporządzona w Rio de Janeiro dnia 09.05.1992 r. ochrona różnorodności biologicznej, zrównoważone użytkowanie jej elementów oraz uczciwy i sprawiedliwy podział korzyści wynikających z wykorzystywania zasobów genetycznych, w tym przez odpowiedni dostęp do zasobów genetycznych i odpowiedni transfer właściwych technologii, z uwzględnieniem wszystkich praw do tych zasobów i technologii, a także odpowiednie finansowanie</p> <p>Konwencja o ochronie dzikiej fauny i flory europejskiej oraz ich siedlisk naturalnych, sporządzona w Bernie dnia 19 września 1996 r. zachowanie dzikiej fauny i flory, która odgrywa pierwszorzędą rolę w utrzymaniu równowagi biologicznej, która stanowi naturalne dziedzictwo o wartości przyrodniczej, estetycznej, naukowej, kulturowej, rekreacyjnej, gospodarczej</p>	<p>Wprowadzenie minimalnych powierzchni biologicznie czynnych w odniesieniu do powierzchni terenu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 10% na terenach kk, – 1-40% na terenach U, – 80% na terenie ZO.
<p>Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, sporządzona w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r. ustabilizowanie koncentracji gazów cieplarnianych w atmosferze na poziomie, który zapobiegłby niebezpiecznej, antropogenicznej ingerencji w system klimatyczny</p>	<p>Wprowadzenie zasad w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nakaz wytwarzania energii dla celów grzewczych wyłącznie przy zastosowaniu urządzeń charakteryzujących się najniższymi wskaźnikami emisji, z dopuszczeniem odnawialnych źródeł energii.
<p>Polityka Ekologicznej Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016</p>	
<ul style="list-style-type: none"> – zachowanie różnorodności biologicznej i wdrażanie koncepcji korytarzy ekologicznych 	<p>Wprowadzenie minimalnych powierzchni biologicznie czynnych w odniesieniu do powierzchni terenu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 10% na terenach kk, – 1-40% na terenach U, – 80% na terenie ZO.
<ul style="list-style-type: none"> – racjonalna gospodarka zasobami wód powierzchniowych i podziemnych 	<p>Wprowadzenie zasad w zakresie zaopatrzenia w wodę:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zaopatrzenie w wodę z sieci wodociągowej, – zachowanie istniejącej sieci wodociągowej, z możliwością jej przebudowy oraz rozbudowy, – nakaz zapewnienia wody dla celów przeciwpożarowych; <p>Wprowadzenie zasad w zakresie odprowadzenia ścieków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – odprowadzenie ścieków do kanalizacji sanitarnej, – zachowanie istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej, z możliwością jej przebudowy oraz rozbudowy, – dopuszczenie lokalizacji lokalnych przepompowni ścieków; <p>Wprowadzenie zasad w zakresie odprowadzenia wód opadowych i roztopowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – docelowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej, – dopuszczenie zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na własnym terenie do czasu budowy kanalizacji deszczowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi;
<ul style="list-style-type: none"> – ochrona powierzchni ziemi, a w szczególności gruntów użytkowanych rolniczo 	<p>Wprowadzenie zasad w zakresie zagospodarowania mas ziemnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nakaz wykorzystania mas ziemnych, spełniających standardy jakości gleb lub ziemi, uzyskanych w wyniku prac ziemnych na terenach ich powstawania do ukształtowania terenu, w tym dla urządzania zieleni towarzyszącej inwestycjom, – dopuszczenie usuwania nadmiarów mas ziemnych poza obszar planu zgodnie z przepisami odrębnymi.

<ul style="list-style-type: none"> – racjonalizacja zaopatrzenia ludności oraz sektorów gospodarczych w wodę z zasobów podziemnych oraz otoczenia ich ochroną przed ilościową i jakościową degradacją 	<p>Wprowadzenie zasad w zakresie zaopatrzenia w wodę:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zaopatrzenie w wodę z sieci wodociągowej, – zachowanie istniejącej sieci wodociągowej, z możliwością jej przebudowy oraz rozbudowy, – nakaz zapewnienia wody dla celów przeciwpożarowych; <p>Wprowadzenie zasad w zakresie odprowadzenia ścieków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – odprowadzenie ścieków do kanalizacji sanitarnej, – zachowanie istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej, z możliwością jej przebudowy oraz rozbudowy, – dopuszczenie lokalizacji lokalnych przepompowni ścieków; <p>Wprowadzenie zasad w zakresie odprowadzenia wód opadowych i roztopowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – docelowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej, – dopuszczenie zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na własnym terenie do czasu budowy kanalizacji deszczowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi;
<ul style="list-style-type: none"> – poprawa jakości powietrza 	<p>Wprowadzenie zasad w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nakaz wytwarzania energii dla celów grzewczych wyłącznie na bazie paliw charakteryzujących się najniższymi wskaźnikami emisji, z dopuszczeniem odnawialnych źródeł energii.
<ul style="list-style-type: none"> – poprawa gospodarowania odpadami 	<p>Wprowadzenie minimalnych powierzchni biologicznie czynnych w odniesieniu do powierzchni terenu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nakaz gromadzenia i zagospodarowania odpadów zgodnie z regulaminem utrzymania porządku i czystości w gminie oraz przepisami odrębnymi.
<ul style="list-style-type: none"> – ochrona przed hałasem 	<p>Wprowadzenie zasad w zakresie ochrony przed hałasem:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nakaz ograniczania emisji hałasu z terenów objętych planem w sposób zapewniający zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie akustycznej zlokalizowanych w sąsiedztwie.

9. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIE SKUTKÓW REALIZACJI USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU NA ŚRODOWISKO

9.1. OCENA WPŁYWU PROPONOWANYCH ZMIAN W ZAGOSPODAROWANIU NA OBSZARY CENNE PRZYRODNICZO OBJĘTE OCHRONĄ PRAWNĄ W TYM CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ NA INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU

Obszar objęty projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. położony jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. [30] i projektowane tu zagospodarowanie nie będzie miało wpływu na te obszary.

W granicach gminy Rogoźno do obszarów cennych przyrodniczo objętych ochroną prawną należy Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka”. Celem obszarów chronionego krajobrazu jest zatrzymanie procesu degradacji środowiska i zachowanie równowagi ekologicznej, utrzymanie dotychczasowych wartości krajobrazu naturalnego i kulturowego, tworzenie osłony dla obszarów o surowszych rygorach ochrony, wypracowanie racjonalnych zasad turystycznego wykorzystania obszaru oraz ochrona obszarów stanowiących część systemu ekologicznego. Rozwój gospodarczy na obszarze chronionego krajobrazu powinien być ukierunkowany na gałęzie wynikające z naturalnej predyspozycji terenu: gospodarka leśna i rolna, rybactwo, turystyka i wypoczynek. Rozwój przemysłu i urbanizacji winien być ograniczony do niezbędnego minimum, uzasadnionego potrzebami miejscowej ludności i opartego na wykorzystaniu miejscowych zasobów. Obowiązywać powinna wzmożona ochrona czystości wód, powierzchni ziemi i powietrza, uwzględniona w miejscowym planie zagospodarowania terenu. W celu ochrony tego obszaru przyjęto zasady i wytyczne prowadzenia działalności gospodarczej.

Na terenie gminy wyznaczono ponadto 3 rezerваты przyrody o łącznej powierzchni 30,16 ha. Rezerwat leśny „Buczyna”, utworzony w 1958 r. i obejmuje fragment (o pow. 15,75 ha) 150-letnich lasów bukowych naturalnego pochodzenia. Obok buka, rosnącego tu na wschodniej granicy swego zasięgu, występują głównie

dąb i grab. W runie spotkać można szereg rzadkich gatunków roślin, charakterystycznych dla buczyny, jak: marzanka wonna, czartawa pospolita i perłówka jednokwiatowa. Osobliwością rezerwatu jest buławik czerwony. Obserwowane zmiany degeneracyjne zbiorowisk roślinnych spowodowane są niewłaściwą gospodarką leśną (wycięcie sąsiedniego lasu ułatwiło wkraczanie na teren rezerwatu gatunków runa obcych zespołowi buczyny). Rezerwat wodny „Wełna” został utworzony rok później na 3.5 km odcinku rzeki pomiędzy mostem we wsi Wełna a mostem we wsi Jaracz-Młyn (o pow. 10,44 ha). Rzeka płynie tu asymetryczną doliną, tworząc szereg malowniczych zakoli. Przedmiotem ochrony jest flora i fauna wartkich prądów rzecznych, niezwykle rzadka na obszarach nizinnych. Wśród roślin na szczególną uwagę zasługuje glon – krasnorost (być może jedyne stanowisko w kraju) oraz liczne gatunki mięczaków, ryb i owadów. Spośród ptaków gnieźdzą się m.in. zimorodek i pliszka górska. Wyraźnie zaznacza swoją obecność bóbr. Rezerwat leśny „Promenada” o powierzchni 4.43 ha, utworzony w roku 1987. Obejmuje stary las dębowo-grabowy z ze wspaniałym skupiskiem sędziwych dębów i okazałych paklonów. W podszyciu występują zbiorowiska kokoryczy puste, złoci żółtej, ziarnopłonu wiosennego, przytulii leśnej, miodunki ćmy i rzadkiej na niżu kłokoczki południowej [20].

Na obszarze gminy Rogoźno zlokalizowane są także trzy obszary Natura 2000. Obszar Natura 2000 Puszczą Notecka PLB300015 stanowi zwarty, jednolity kompleks leśny w międzyrzeczu Noteci i Warty. Obejmuje teren o powierzchni 178255,77 ha z czego tylko część jest położona na terenie gminy Rogoźno. Obszar ten stanowi część pradoliny Eberswaldsko-Toruńskiej, równiny akumulacyjnej przekształconej przez wiatr. Jest to największy w Polsce obszar wydm śródlądowych, głównie o wysokości 20-30 m, maksymalnie do 98 m n.p.m. W środkowej części obszaru uformowały się wały o przebiegu południkowym, leżące 500-600 m od siebie. W części wschodniej mają one kształt paraboliczny. Wydmę pokryte są monotonnym, jednowiekowym lasem, głównie sosnowym (92%), posadzonym tu po wielkiej klęsce spowodowanej pojawieniem się szkodników owadów w okresie międzywojennym. Na terenie ostoi znajduje się ponad 50 jezior, raczej płytkich, pochodzenia wytopiskowego, zwykle z grubą warstwą mułu i zakwitami glonów. W zagłębieniach terenu lub na brzegach jezior utrzymują się torfowiska, na ogół w pewnym stopniu przekształcone. Występuje tutaj co najmniej 30 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 7 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). W okresie lęgowym obszar zasiedla powyżej 2% populacji krajowej (C6) bielika (PCK), kani czarnej (PCK) i kani rudej (PCK), co najmniej 1% populacji krajowej (C3 i C6) następujących gatunków ptaków: bąk (PCK), podgorzałka (PCK), puchacz (PCK), rybołów (PCK), trzmieljad, gągoł, nurogęs; w stosunkowo wysokiej liczebności (C7) występuje bocian czarny, błotniak stawowy, ortolan i żuraw. W okresie zimy występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego (C2) bielika. Ogromny obszar leśny (jeden z największych w centralnej i północnej Polsce); ostoja rzadkich i zagrożonych gatunków ptaków i ssaków. Jest to jedyna stała w ostatnich latach ostoja wilka w zachodniej Polsce.

Obszar Natura 2000 „Buczyna w Długiej Goślinie” PLH300056 obejmuje zachodni, prawie 800-hektarowy, fragment zwanego kompleksu leśnego położonego między Rogoźnem a Murowaną Gośliną w rejonie Boguniewa, Słomowa, Pacholewa, Nieszawy i Długiej Gośliny. Jest on położony na falistym terenie moreny dennej zbudowanej z glin zwałowych i piasków naglinowych. Krajobraz wzbogacają liczne, chociaż niewielkie zagłębienia wypełnione przez holoceniczne osady organiczne, z których wykształciły się gleby torfowe torfowisk niskich i gleby murszowo-mineralne. Dominującym typem roślinności leśnej są lasy bukowe. Omawiany obiekt obejmuje najcenniejszą część buczyn występujących na odosobnionym stanowisku przy wschodniej granicy zasięgu buka w środkowej Wielkopolsce. W większości są to żyzne lasy bukowe występujące przeważnie na glebach brunatnych właściwych wylugowanych, płowych zbrunatniałych i płowych opadowo-glejowych. Mimo prowadzonej tu gospodarki leśnej struktura drzewostanów jest na ogół zbliżona do stanu naturalnego, a skład florystyczny – typowy dla żyznych buczyn nizinnych, niekiedy nawiązujących do grądów. Zbiorowiska lasów dębowo-grabowych zajmują podobne siedliska, zwykle na terenach o mało zróżnicowanej rzeźbie terenu. Na glebach mniej zasobnych występują kwaśne buczyny i acydofilne dąbrowy, a w lokalnych obniżeniach z ruchomą wodą powierzchniową, na przykład przy źródłiskach – łęgi jesionowo-olszowe oraz wiązowo-jesionowe. Roślinność leśną reprezentują także fitocenozy olsów występujące na siedliskach zabagnionych. Lasy bukowe koło Długiej Gośliny od dawna są uważane za jeden z najbardziej interesujących obiektów przyrodniczo-leśnych w okolicach Poznania (Urbański 1930, Stolarski 1932, Wodziczko i in. 1938). Objęcie ochroną 200-letniego starodrzewu bukowego na powierzchni 400 ha postulowano już w latach dwudziestych ubiegłego wieku (Szołkowski 1928). Starania te okazały się nieskuteczne, gdyż dopiero w 1958 roku utworzono tu rezerwat „Buczyna” na powierzchni zaledwie 15,71 ha.

Obszar Natura 2000 „Dolina Wełny” PLH300043 chroni dolny, silnie meandrujący odcinek rzeki Wełny o długości ponad 14 km, od ujścia Strugi Sokołowskiej do ujścia Wełny do Warty. Ostoja znajduje się pomiędzy miejscowościami Rogoźno a Oborniki, stanowiąc wschodnią granicę międzyrzecza Warty i Noteci. Dolina Wełny porośnięta jest lasami sosnowymi i zajęta jest częściowo przez użytki rolne. Wzdłuż samej rzeki znajdują się fragmenty grądów, łęgów i ekstensywnie użytkowanych łąk. Wełna należy do silnie eutroficznych, o niewielkiej przejrzystości wody (0,2-0,5 m) rzek i cechuje się wysokimi stężeniami chlorofilu „a” w związku oddziaływaniem eutroficznych jezior położonych w środkowym i górnym biegu. Rzeka tradycyjnie wykorzystywana jest przez młyny i elektrownie wodne. W obszarze ostoji charakteryzuje się dużymi spadkami terenu i silnym nurtem, co sprawia, że występująca tutaj flora i fauna jest charakterystyczna dla krainy brzozy (według typologii rybackiej). Dno jest z reguły żwirowe, piaszczyste lub kamieniste, a utworzone progi spiętrzające wodę nadają rzece charakteru potoku górskiego. W nielicznych zakolach oraz bezpośrednio przy brzegach nagromadzone osady sprzyjają wzrostowi roślinności. W korycie rzeki występują głównie takie zbiorowiska jak: *Ceratophylletum demersi*, *Nuphar-Nymphetum albae* i *Potametum pectinati*. W częściach szybko płynących rzeki wykształcają się zbiorowiska ze związku *Ranunculion fluitantis*. Interesujące są zbiorowiska mchów wodnych głównie z dominacją *Fontinalis antipyretica* i *Leptodictyum riparium*. Miejsca piaszczyste i kamieniste porastają zielenice nitkowate, licznie występuje *Hildebrandia rivularis*. W Dolinie występują niewielkie eutroficzne starorzecza. W granicach ostoji znajdują się również łęgi olszowe i grądy. Obszar chroni także przyujściowe fragmenty rzek Strugi Sokołowskiej, Flinty i Zaganki [20].

Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody [30] na obszarze opracowania, tak jak w całej Polsce, obowiązuje ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

9.2. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI USTALEŃ PLANU, W TYM BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, KRÓTKOTERMINOWE, ŚREDNIOTERMINOWE I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE, POZYTYWNE I NEGATYWNE

Proponowany nowy sposób zagospodarowania na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego w niewielkim stopniu zmienia dotychczasową strukturę przestrzenną. Jednakże każda realizacja ustaleń planu wywoła określone skutki w środowisku i krajobrazie w zależności od rodzaju, skali i charakteru zmian.

Z punktu widzenia projektowanego dokumentu oddziaływanie na środowisko odbywać się będzie na etapie inwestycyjnym, jak i eksploatacyjnym na następujące komponenty środowiska:

9.2.1. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNĄ, ROŚLINY I ZWIERZĘTA

Wpływ realizacji miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. na różnorodność biologiczną będzie niewątpliwie długotrwały, bezpośredni i pośredni oraz trwały, aczkolwiek przy zachowaniu środków ostrożności i przestrzeganiu pewnych zasad można to oddziaływanie zniwelować.

Zgodnie z ustaleniami planu miejscowego nie należy spodziewać się znaczących i niekorzystnych przekształceń szaty roślinnej. Powierzchnia obszaru z przyrodniczego punktu widzenia nie jest szczególnie cenna – stanowi w większości teren kolejowy całkowicie zmieniony przez człowieka, nie występują tu żadne chronione czy rzadkie gatunki. Wobec powyższego przewiduje się, że zachowanie dotychczasowych funkcji terenów kolejowych, usługowych i mieszkaniowych położonych w otoczeniu stacji kolejowej oraz wprowadzenie planowanego przeznaczenie terenu pod realizację parkingów publicznych dla jej obsługi wraz z towarzyszącą infrastrukturą spowoduje relatywnie niskie straty przyrodnicze.

W projekcie ustaleń planu przewiduje się ograniczenie powierzchni terenów uszczelnionych na rzecz powierzchni biologicznie czynnych, obsadzonych zielenią. Aby zachować prawidłowe funkcjonowanie elementów środowiska przyrodniczego ustala się minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej wynoszącej od 1% na terenie zabudowy usługowej (istniejący dworzec) do 80% na terenach zieleni. Korzystne skutki dla szaty roślinnej związane będą także z koniecznością zachowania istniejących zadrzewień, a w przypadku kolizji z planowanym sposobem zagospodarowania i zabudowy ich przesadzeniem lub wprowadzeniem nowych nasadzeń w granicach obszaru objętego planem.

Realizacja ustaleń planu miejscowego nie wpłynie w sposób bezpośredni i stały na warunki bytowania drobnej zwierzyny. Zainwestowanie przestrzeni oraz postępująca urbanizacja ograniczyły tu faunę do gatunków pospolitych, najlepiej przystosowanych do takich warunków życia. Są to głównie drobne ssaki, ptaki

i owady. Obszar nadal będzie pełnić funkcje związane z transportem kolejowym, a tym samym uchwalenie planu miejscowego nie spowoduje powstania nowych, istotnych źródeł oddziaływań na świat zwierząt.

W przypadku realizacji ustaleń planu związanych z wprowadzeniem nowej funkcji parkingowej oraz niezbędnej infrastruktury przekształcenie szaty roślinnej będzie bezpośrednie i krótkoterminowe w przypadku terenów pozostawionych do ponownego zagospodarowania zielenią, natomiast bezpośrednie, trwałe lub chwilowe, ale nie koniecznie negatywne, w przypadku realizacji obiektów kubaturowych.

9.2.2. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA LUDZI I DOBRA MATERIALNE

O jakości życia mieszkańców decyduje szereg czynników. W zakresie zagadnień przestrzennych o warunkach i jakości życia społeczności lokalnych decydują standardy zagospodarowania terenu i zaspokojenie potrzeb bytowych.

Na obszarze objętym planem miejscowym nie występują zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia wynikające z występowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, takich jak np. obszary szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszary osuwania się mas ziemnych. Występują natomiast ograniczenia w użytkowaniu terenów wynikające bezpośrednio z funkcjonowania linii kolejowej, związane przede wszystkim z oddziaływaniami akustycznymi i koniecznością bezawaryjnego funkcjonowania transportu kolejowego.

Zagrożeniem dla ludzi i dóbr materialnych może być wystąpienie coraz częściej pojawiających się niekorzystnych zjawisk meteorologicznych, m.in.: burz, huraganów, deszczy nawalnych.

Ustalenia zawarte w projekcie planu mają też pośredni wpływ na życie społeczne i gospodarcze miasta Rogoźna. Związane jest to z poprawą dostępności komunikacyjnej zarówno w powiązaniach z Poznaniem, jak dostępności Rogoźna dla mieszkańców stolicy województwa, a tym samym zwiększeniem atrakcyjności miasta jako miejsca pracy i zamieszkania.

W prawidłowym funkcjonowaniu istniejących na terenie przedsięwzięć zawsze istnieje ryzyko wystąpienia poważnych awarii, które jest trudne do określenia i zminimalizowania w ustaleniach planu (np. wystąpienie pożaru, eksplozja lub wyciek paliwa w trakcie transportu, awaria sieci kanalizacyjnej lub wodnej, awaria infrastruktury kolejowej i inne). Zagrożeniem dla środowiska i pośrednio zdrowia ludzi może być niepełne zrealizowanie ustaleń planu miejscowego (np. w zakresie uzbrojenia terenów, zagospodarowania odpadów) lub późniejsze zaniedbania w eksploatacji.

W konsekwencji realizacja ustaleń dokumentu na ludzi i ich mienie będzie miała pozytywne oddziaływania bezpośrednie, jak i pośrednie, długookresowe i skumulowane, a w wielu wypadkach trwałe. Zapewni właściwą ochronę elementów środowiska przyrodniczego, właściwe standardy jakości środowiska, a co za tym idzie dobre warunki życia i zdrowia mieszkańców, a także pozwoli zachować odpowiednie proporcje między zainwestowaniem i zagospodarowaniem terenów kolejowych a osadniczym charakterem otoczenia

9.2.3. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE

W projekcie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. wskazano działania polegające na ochronie wód zgodnie z przepisami odrębnymi.

Nowe inwestycje nie spowodują większego zapotrzebowania na wodę ani wzrostu ilości produkowanych ścieków. Obszar jest w większości zagospodarowany, a nowe inwestycje związane będą wyłącznie z budową nowych parkingów publicznych i rozbudową układu komunikacyjnego dla obsługi stacji kolejowej.

W wyniku realizacji ustaleń planu nie należy spodziewać się znaczących wpływów na jakość wód powierzchniowych i podziemnych.

Przewiduje się zaopatrzenie w wodę wyłącznie z sieci wodociągowej, co jest istotne z punktu widzenia ochrony zasobów wód podziemnych. Odprowadzanie ścieków odbywać się będzie do sieci kanalizacyjnej (do oczyszczalni ścieków zlokalizowanej poza terenem objętym planem).

Korzystnym działaniem dla ochrony wód powierzchniowych i podziemnych będzie zmniejszenie odpływu wód opadowych i roztopowych z terenów objętych planem miejscowym. Wprowadza się docelowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej, z dopuszczeniem zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na własnym terenie do czasu budowy kanalizacji deszczowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi. Takie działanie będzie miało długoterminowe, pozytywne i pożądane skutki dla środowiska. Lokalne retencjonowanie wody na działkach przyczyni się do

bezpośredniego zasilania wód gruntowych danej zlewni oraz do racjonalnego gospodarowania zasobami wody poprzez zużywanie wód opadowych i roztopowych do pielęgnacji terenów zieleni.

Realizacja sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej spowoduje oddziaływanie krótkoterminowe, bezpośrednie i chwilowe na środowisko, ale w konsekwencji pozytywne dla ochrony wód gruntowych i podziemnych.

W odniesieniu do ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, zatwierdzonym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., należy wskazać, że realizacja ustaleń planu miejscowego polegająca na wprowadzeniu nowych inwestycji przy zachowaniu ustaleń związanych z ochroną wód i sposobem odprowadzania ścieków, nie powinna spowodować wzrostu ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych.

9.2.4. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA POWIETRZE ATMOSFERYCZNE

Na skutek realizacji ustaleń planu miejscowego nie prognozuje się znaczącego wzrostu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. Oddziaływanie ustaleń planu na powietrze atmosferyczne będzie uzależnione od zastosowanych systemów grzewczych oraz natężenia ruchu pojazdów na drodze wojewódzkiej i drogach gminnych.

Ze względu na ochronę powietrza wprowadza się nakaz wytwarzania energii dla celów grzewczych wyłącznie na bazie paliw charakteryzujących się najniższymi wskaźnikami emisji, z dopuszczeniem odnawialnych źródeł energii.

Na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oddziałują także szlaki komunikacyjne. Szkodliwe skutki ruchu samochodowego obejmują emisję do atmosfery substancji, jak m.in. CO, węglowodory, tlenki azotu, SO₂, aldehydy, Pb, pył gumowy ze ścierania opon samochodowych. Ilość tych związków będzie uzależniona od natężenia ruchu oraz rodzaju pojazdów dojeżdżających na omawiany obszar. Należy zaznaczyć, że przez obszar objęty planem miejscowym przebiega droga wojewódzka, na której ruch kołowy charakteryzuje się bardzo wysoką intensywnością. Ograniczenie ruchu na terenie zabudowanym i utwardzenie drogi przyczynia się jednak do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza. W przypadku pozostałych dróg gminnych ruch kołowy ma wyłącznie charakter lokalny. Lokalizacja nowych parkingów publicznych służących obsłudze stacji kolejowej spowoduje wzrost ilości samochodów osobowych, jednak biorąc pod uwagę aktualną wielkość ruchu na okolicznych drogach, wzrost ten nie będzie miał charakteru znaczącego. Oddziaływanie to będzie bezpośrednie, średnioterminowe, chwilowe i często okresowe. W szerszym ujęciu, na skutek poprawy dostępności do komunikacji kolejowej, ustalenia planu miejscowego przyczynią się do poprawy jakości powietrza na skutek zmniejszenia natężenia ruchu kołowego na drogach prowadzących w kierunku Poznania.

Na etapie realizacji ustaleń planu miejscowego zwiększyć się może lokalnie zanieczyszczenie powietrza związane z pracą sprzętu budowlanego oraz pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi. Będą one jednak krótkotrwałe i ograniczone w czasie.

9.2.5. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA POWIERZCHNIĘ ZIEMI

Obszar objęty planem charakteryzuje się małym zróżnicowaniem morfologicznym i dużym stopniem przekształcenia, stąd nie należy spodziewać się istotnych zmian ukształtowania powierzchni. W obrębie terenów już zainwestowanych skutki realizacji planu będą najmniejsze.

Realizacja projektowanych parkingów publicznych dla obsługi stacji kolejowej będzie powodować przekształcenia powierzchni ziemi, naruszenie profilu glebowego, wykonywanie wykopów, przemieszczanie mas ziemnych o charakterze oddziaływania bezpośrednim, pośrednim i stałym stosownie do powierzchni miejsc postojowych. Istotnym zjawiskiem będzie także uszczelnienie powierzchni ziemi w obrębie części terenów w sąsiedztwie powstających obiektów. Trwałe uszczelnienie nastąpi także w przypadku rozbudowy dróg, dojazdów i dojazdów. Lokalizacja sieci infrastruktury technicznej na terenach komunikacji zmniejszy zasięg przekształcenia powierzchni ziemi w ich otoczeniu.

Przewiduje się, iż maksymalna powierzchnia zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej ma wynosić od 20% powierzchni terenu na terenach kolejowych do 50% powierzchni terenu na terenie zabudowy usługowej (istniejący budynek dworca kolejowego).

W czasie budowy obiektów w sposób pierwotny i krótkoterminowy mogą wystąpić oddziaływania także na tereny przyległe, szczególnie w okresie wzmożonych prac ziemnych (fundamentowanie, uzbrojenie teren), korzystania ze specjalistycznego sprzętu budowlanego, czy wzmożonego ruchu samochodów dostawczych

z materiałami budowlanymi, ale w dużej mierze odwracalne i nie zawsze uciążliwe. Przy obecnie stosowanej technice oddziaływania realizacji infrastruktury technicznej na środowisko będą bezpośrednie i krótkotrwałe.

W czasie prac budowlanych mogą nastąpić także pewne zagrożenia dla gleb i wód gruntowych poprzez np. nieodpowiednie zabezpieczenie materiałów budowlanych, awarię itp. Po zakończeniu budowy teren wokół poszczególnych obiektów zostanie uporządkowany i urządzony zgodnie z ustaleniami planu.

9.2.6. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA KRAJOBRAZ

Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody [30], ochronie podlega również krajobraz. Potrzeba tej ochrony wynika m.in. z konieczności utrzymania harmonii, czyli takiego zróżnicowania i ukształtowania krajobrazu, który zapewniłby funkcjonowanie poszczególnych ekosystemów zapewniając dobre warunki dla życia człowieka. Harmonia krajobrazu może być utrzymana, a nawet wzbogacana przez świadome działanie człowieka.

Na skutek realizacji ustaleń planu wprowadzenie nowych parkingów publicznych w sąsiedztwie terenu kolejowego nie zmieni w istotny sposób dotychczasowego charakteru krajobrazu. Nie prognozuje się tu budowy nowych obiektów kubaturowych.

Pozytywnie na walory krajobrazowe wpłyną zapisy planu w zakresie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego. Wskazać należy, że podjęcie prac związanych z realizacją planowanych inwestycji przyczyni się do poprawy estetyki otoczenia stacji kolejowej, które w obecnej sytuacji jest dość znacznie zaniedbane.

9.2.7. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA KLIMAT

Na skutek zainwestowania, w tym przede wszystkim budowy nowych parkingów publicznych służących obsłudze stacji kolejowej, zmieniają się warunki klimatu lokalnego. Mogą one dotyczyć spadku amplitudy temperatur powietrza, wilgotności powietrza i prędkości wiatru. Będą to oddziaływania wtórne, długoterminowe i stałe, ale nie będą one znacząco wpływać na warunki klimatu odczuwalnego przez ludzi.

9.2.8. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA ZASOBY NATURALNE

Na terenach objętych planem miejscowym nie występują udokumentowane złoża kopalin i projektowane tu zagospodarowanie nie będzie miało na nie wpływu.

9.2.9. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA ZABYTKI

Realizacja ustaleń planu miejscowego nie spowoduje negatywnych oddziaływań na zabytki. Zapisy w ustaleniach planu wprowadzają ograniczenia w zagospodarowaniu, tak by zachować prawidłowe funkcjonowanie elementów środowiska przyrodniczego i kulturowego.

W ustaleniach planu miejscowego wprowadzono nakaz zachowania obiektu zabytkowego ujętego w gminnej ewidencji zabytków – budynku dworca kolejowego, oznaczonego na rysunku planu, oraz nakaz uwzględnienia wytycznych konserwatorskich: zachowanie bryły budynku i kształt dachu, zakaz zastosowania zewnętrznego ocieplenia ścian budynków z elewacjami ceglanymi lub z dekoracją architektoniczną, nakaz zachowania lub odtworzenia elewacji zewnętrznych na podstawie zachowanych elementów lub ikonografii detalu architektonicznego, a także układu elewacji oraz kształtu okien, zakaz stosowania blachy imitującej dachówkę lub gontu papowego jako pokrycia dachu oraz nakaz dostosowania kolorystyki elewacji do historycznych tendencji kolorystycznych występujących na danym terenie.

Nie określa się natomiast zasad ochrony dóbr kultury współczesnej z uwagi na brak takich obiektów na obszarze objętym planem.

9.2.10. INNE ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA

Hałas

Stan klimatu akustycznego jest jednym z najistotniejszych czynników określających jakość środowiska bezpośrednio odczuwalnym przez człowieka. Klimat akustyczny warunkuje możliwości odpoczynku i regeneracji sił.

W ustaleniach planu wprowadza się obowiązek ochrony przed hałasem i zapewnienie standardu akustycznego. Na obszarze objętym planem nie wskazuje się terenów podlegających ochronie akustycznej.

Skutkiem realizacji ustaleń planu będzie pojawienie się nowych źródeł hałasu nieuchronnie związanych z urbanizacją. Zmiana użytkowania związana jest z wprowadzeniem parkingów publicznych służących

obsłudze stacji kolejowej. Na etapie prognozy nie można przewidzieć wielkości emitowanych z tych terenów zanieczyszczeń i oddziaływań akustycznych. Taka realizacja wymaga zastosowania rozwiązań technicznych, które gwarantują dotrzymania standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie akustycznej. Obowiązek ten odzwierciedlają zapisy planu miejscowego, zgodnie z którymi wprowadzono nakaz ograniczania emisji hałasu z poszczególnych terenów objętych planem w sposób zapewniający zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie akustycznej zlokalizowanych w sąsiedztwie.

Wskazać należy, iż także poziom mocy akustycznej urządzeń stosowanych w budownictwie podlega ograniczeniom, zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska [40]. Hałas ten jest jednak krótkotrwały i zazwyczaj, zgodnie z literaturą przedmiotu, dochodzi do ok. 70 m. Oddziaływanie ma charakter lokalny, bezpośredni, chwilowy. Ustępuje po zakończeniu procesu inwestycyjnego.

Najistotniejszym źródłem emisji hałasu na obszarze opracowania jest linia kolejowa nr 354. Uciążliwość transportu kolejowego wynika z wysokiego poziomu emitowanego hałasu i znacznego zasięgu jego oddziaływania, zwłaszcza w porze nocnej. Hałas kolejowy ma charakter lokalny, a jego uciążliwość związana jest z pojedynczymi przejazdami pociągów. Linia kolejowa jest przygotowywana do modernizacji. W ramach inwestycji zastosowanych zostanie szereg rozwiązań zmniejszających ponadnormatywne oddziaływania akustyczne do poziomów dopuszczalnych.

Źródłem emisji hałasu w obrębie obszaru opracowania jest droga wojewódzka nr 241 – Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego (przejazd kolejowy). Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w 2015 r. przeprowadził generalny pomiar ruchu na drogach wojewódzkich województwa wielkopolskiego. Rejestrowi podlegały wszystkie pojazdy samochodowe oraz rowery i pojazdy zaprzęgowe. W roku 2015 natężenie ruchu (SDR) na drodze wojewódzkiej nr 241, na odcinku Rogoźno (przejście), kształtowało się na poziomie 7 319 pojazdów/dobę, z czego 5753 stanowiły samochody osobowe i mikrobusy, natomiast 885 samochody ciężarowe. W jej bezpośrednim sąsiedztwie nie planuje się lokalizacji terenów podlegających ochronie akustycznej.

W odniesieniu do dróg gminnych położonych w granicach obszaru opracowania na podstawie literatury przedmiotu oraz przy założeniu średniej prędkości poruszania się pojazdów na terenie zabudowanym wynoszącym 50 km/h, można domniemywać, iż równoważny poziom dźwięku dla pory dnia i nocy przy złagodzeniu norm hałasowych nie przekracza wartości dopuszczalnych. Realizacja parkingów publicznych służących obsłudze stacji kolejowej na analizowanym obszarze spowoduje wzrost ilości samochodów osobowych, jednak biorąc pod uwagę aktualną wielkość ruchu na okolicznych drogach, wzrost ten nie będzie miał charakteru znaczącego. Niemniej ważne jest zastosowanie rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zmniejszających poziom hałasu do wartości dopuszczalnych obowiązujących na terenach podlegających ochronie akustycznej. W szerszym ujęciu, na skutek poprawy dostępności do komunikacji kolejowej, ustalenia planu miejscowego przyczynią się do poprawy klimatu akustycznego na skutek zmniejszenia natężenia ruchu kołowego na drogach prowadzących w kierunku Poznania.

Pole elektromagnetyczne

Problemy dotyczące ochrony ludzi i środowiska przed oddziaływaniem pola elektromagnetycznego wytwarzanego m.in. przez linie napowietrzne wysokiego napięcia zostały ujęte w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów [39]. Oddziaływanie pól elektromagnetycznych na obszarze objętym planem miejscowym ograniczy się do oddziaływania zelektryfikowanej trakcji kolejowej zamykającego się w granicach terenu kolejowego.

W wyniku realizacji ustaleń planu mogą pojawić się nowe źródła promieniowania sztucznego, takie jak: nowe stacje transformatorowe, sieci infrastruktury technicznej, w tym w szczególności sieci elektroenergetyczne i telekomunikacyjne. Na podstawie dostępnej literatury można stwierdzić, że ich eksploatacja nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych [34] na terenach przeznaczonych na cele zabudowy usługowej nie obowiązuje zakaz lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej, w tym infrastruktury telekomunikacyjnej. Na podstawie dostępnej literatury można stwierdzić, że ich eksploatacja nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych.

Realizację ustaleń planu w zakresie oddziaływania pól elektromagnetycznych zgodnie z obowiązującymi przepisami przy wykorzystaniu nowoczesnych technologii i rozwiązań technicznych nie powinna oddziaływać negatywnie na ludzi i środowisko.

Ryzyko wystąpienia poważnych awarii

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska [24] poważna awaria jest to zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Na skutek realizacji ustaleń planu nie przewiduje się wzrostu zagrożenia poważnymi awariami.

Gromadzenie odpadów

Bardzo ważna dla ochrony środowiska jest prawidłowa gospodarka odpadami. Zgodnie z ustaleniami planu przedmiotem planu jest umożliwienie realizacji parkingów publicznych służących obsłudze stacji kolejowej. Wzrost liczby pasażerów spowoduje z pewnością powiększenie ilości odpadów, ale też zakresu selektywnej zbiórki odpadów.

W planie ustalono warunki gospodarowania odpadami poprzez nakaz gromadzenia i zagospodarowania odpadów zgodnie z regulaminem utrzymania porządku i czystości w gminie oraz przepisami odrębnymi. Ponadto w zakresie zagospodarowania mas ziemnych ustalono nakaz wykorzystania mas ziemnych, spełniających standardy jakości gleb lub ziemi, uzyskanych w wyniku prac ziemnych na terenach ich powstawania do ukształtowania terenu, w tym dla urządzania zieleni towarzyszącej inwestycjom oraz dopuszczenie usuwania nadmiarów mas ziemnych poza obszar planu zgodnie z przepisami odrębnymi. W związku z tym zapisem oddziaływanie to będzie bezpośrednie, krótkoterminowe i chwilowe, ale korzystne dla racjonalnego gospodarowania masami ziemi.

Generalnie najwięcej problemów z powstawaniem odpadów będzie miało miejsce na etapie inwestycyjnym. Na etapie budowy wytwarzane są zazwyczaj znaczne ilości odpadów, głównie budowlanych. Mogą pojawić się także odpady niebezpieczne. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko.

10. CHARAKTERYSTYKA I OCENA ISTNIEJĄCYCH ROZWIĄZAŃ FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH ZAWARTYCH W USTALENIACH MIEJSCOWEGO PLANU W ASPEKcie OCHRONY ŚRODOWISKA

10.1. OCENA ZGODNOŚCI USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU Z PRZEPISAMI PRAWA DOTYCZĄCYMI OCHRONY ŚRODOWISKA

Przy sporządzaniu ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania uwzględniono przepisy odrębne dotyczące ochrony środowiska, przyrody, dóbr kultury, itp. Dotyczy to spełnienia wymogów ochrony jakości środowiska w zakresie standardów emisyjnych, jakości powietrza, standardów akustycznych.

Ochrona gleb

Na obszarze objętym planem nie występują grunty objęte ochroną prawną.

Ochrona lasów

Na obszarze opracowania nie występują lasy.

Ochrona wód

Przewiduje się zaopatrzenie w wodę z sieci wodociągowej. Odprowadzanie ścieków odbywać się będzie do sieci kanalizacyjnej (do oczyszczalni ścieków zlokalizowanej poza terenem objętym planem). Wprowadza się docelowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej, z dopuszczeniem zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na własnym terenie do czasu budowy kanalizacji deszczowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.

Ochrona kopalin

Na obszarze opracowania nie występują udokumentowane złoża kopalin.

Ochrona dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej

W ustaleniach planu miejscowego wprowadzono nakaz zachowania obiektu zabytkowego ujętego w gminnej ewidencji zabytków – budynku dworca kolejowego, oznaczonego na rysunku planu, oraz nakaz uwzględnienia wytycznych konserwatorskich: zachowanie bryły budynku i kształt dachu, zakaz zastosowania zewnętrznego ocieplenia ścian budynków z elewacjami ceglanymi lub z dekoracją architektoniczną, nakaz zachowania lub odtworzenia elewacji zewnętrznych na podstawie zachowanych elementów lub ikonografii detalu architektonicznego, a także układu elewacji oraz kształtu okien, zakaz stosowania blachy imitującej dachówkę lub gontu papowego jako pokrycia dachu oraz nakaz dostosowania kolorystyki elewacji do historycznych tendencji kolorystycznych występujących na danym terenie.

10.2. OCENA STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ

Proponowana w ustaleniach projektu planu miejscowego struktura funkcjonalno-przestrzenna uwzględnia wymogi ochrony środowiska, a także jest zgodna z potrzebami funkcjonalnymi i zamierzeniami gminy.

Przedmiotem planu jest umożliwienie realizacji parkingów publicznych służących obsłudze stacji kolejowej. Projektowany sposób zagospodarowania nie wprowadza radykalnych zmian w strukturze przestrzennej całego miasta.

Przyjęty kierunek zagospodarowania przestrzennego terenów jest zgodny ze strukturą funkcjonalno-przestrzenną gminy określoną w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rogoźno [23]. Studium określa politykę przestrzenną gminy, w tym także lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego. Studium [23] na obszarze objętym planem miejscowym wskazuje przede wszystkim tereny kolejowe.

11. WNIOSKI

11.1. PROPONOWANE ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNE ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARÓW NATURA 2000

Realizacja ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. nie wywoła znaczących oddziaływań na obszary objęte ochroną prawną, w tym przedmiot i cele ochrony obszarów Natura 2000 oraz ich integralność i spójność z powodu braku form ochrony przyrody na obszarze objętym planem miejscowym.

Nie mniej każde ustalenie planu będzie miało wpływ na stan i funkcjonowanie poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego. Będzie on krótkotrwały, długotrwały, bezpośredni, pośredni, stały, często pozytywny.

Plan wprowadza szereg ustaleń (rozwiązań) zapewniających ochronę elementów środowiska przyrodniczego:

- wzbogacenie terenów biologicznie czynnych (poprawa bilansu terenów zieleni) m.in. poprzez: ograniczenie powierzchni terenów uszczelnionych na terenach przewidzianych pod zainwestowanie na rzecz powierzchni biologicznie czynnych, określony udział powierzchni biologicznie czynnej, co zapewnia zachowanie pokrywy glebowej na znacznym obszarze, a także wprowadzenie zieleni wysokiej i niskiej o charakterze ochronnym, izolacyjnym, ozdobnym,
- ochronę wód powierzchniowych i podziemnych m.in. poprzez: docelowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej, dopuszczenie zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na własnym terenie do czasu budowy kanalizacji deszczowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,
- ochronę powietrza atmosferycznego poprzez wprowadzenie nakazu wytwarzania energii dla celów grzewczych wyłącznie na bazie paliw charakteryzujących się najniższymi wskaźnikami emisji, z dopuszczeniem odnawialnych źródeł energii,

- ochronę powierzchni ziemi m.in. poprzez: ograniczanie uszczelniania terenu, ustalając minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, co przyczyni się do bezpośredniego zasilania wód gruntowych danej zlewni,
- racjonalne gospodarowanie odpadami poprzez nakaz gromadzenia i zagospodarowania odpadów zgodnie z regulaminem utrzymania porządku i czystości w gminie oraz przepisami odrębnymi,
- racjonalne zagospodarowanie mas ziemnych poprzez nakaz wykorzystania mas ziemnych, spełniających standardy jakości gleb lub ziemi, uzyskanych w wyniku prac ziemnych na terenach ich powstawania do ukształtowania terenu, w tym dla urządzania zieleni towarzyszącej inwestycjom oraz dopuszczenie usuwania nadmiarów mas ziemnych poza obszar planu zgodnie z przepisami odrębnymi.

W ustaleniach planu zaproponowano także rozwiązania mające na celu ograniczenie potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko dotyczących:

- ochrony przed hałasem i zapewnienia standardu akustycznego poprzez nakaz ograniczania emisji hałasu z terenów objętych planem w sposób zapewniający zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie akustycznej zlokalizowanych w sąsiedztwie.

W kwestii zapobiegania i ograniczania innym skutkom zagrożeń naturalnych oraz przeciwdziałaniu poważnym awariom zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska [24], nie wolno budować tu zakładów stwarzających zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzi, a w szczególności zagrożenia występowania poważnych awarii.

Wprowadza się ponadto zakaz lokalizowania przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określonych w przepisach odrębnych z wyjątkiem inwestycji celu publicznego. Dopuszczenie lokalizacji przedsięwzięć mogących zawsze i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko nie może wpłynąć negatywnie na kształtowanie jakości środowiska. Dla takich przedsięwzięć powinien zostać wykonany raport o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko, który określi zasięg negatywnego oddziaływania na komponenty środowiska i skuteczne sposoby jego przeciwdziałania.

11.2. PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W PROJEKCIE PLANU MIEJSCOWEGO

Przyjęte w projekcie planu miejscowego rozwiązania nie naruszają zapisów Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rogoźno [23]. Szczegółowa ocena ustaleń projektu planu miejscowego wykazała, że przyjęte rozwiązania dotyczące ochrony środowiska są właściwe, zgodne z obowiązującym prawem i zapewniające rozwój zrównoważony.

Ze względu na brak znaczących oddziaływań na obszary cenne przyrodniczo, w tym obszary Natura 2000 oraz integralność tych obszarów (obszar objęty planem miejscowym nie znajduje się w granicach tych obszarów) nie zachodziła konieczność przedstawienia rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. Podczas sporządzania projektu dokumentu nie napotkano na trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

11.3. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI JEJ PRZEPROWADZANIA

Istotną rolę w kontroli realizacji postanowień projektowanego dokumentu ma Urząd Miejskie w Rogoźnie. Zgodnie ze swoimi kompetencjami powinien monitorować bieżący stan zagospodarowania przestrzeni gminy oraz wszelkich niekorzystnych zjawisk mających wpływ na jakość środowiska przyrodniczego, czy rozwój gminy.

Skutki realizacji postanowień projektowanego dokumentu podlegają też ocenom i analizom prowadzonym w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 1991 r. o Państwowej Inspekcji Ochrony Środowiska [35].

Kontrole przestrzegania przepisów o ochronie środowiska i racjonalnym wykorzystaniu zasobów przyrody prowadzi na terenie m.in. Wielkopolski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu i Państwowy Instytut Geologiczny monitorując na bieżąco poszczególne komponenty środowiska, takie jak: powietrze, wody, gleby, klimat akustyczny, promieniowanie elektroenergetyczne i inne w zakresie określonym w przepisach szczególnych.

Niezależnie od ww. instytucji Burmistrz Rogoźna zobowiązany jest przeprowadzać okresowe kontrole przestrzegania prawa środowiska, a w konsekwencji ich przeprowadzenia, wskazane wnioski, uwagi i zalecenia przyczynią się do uzupełnienia ewentualnych uchybień w tym zakresie a tym samym poprawy stanu środowiska na danym terenie.

Ponadto kontrole przestrzegania przepisów o ochronie środowiska i racjonalnym wykorzystaniu zasobów przyrody prowadzą instytucje do tego powołane.

Po zrealizowaniu ustaleń planu miejscowego, proponuje się monitoring z zastosowaniem metody wskaźnikowej:

- udziału procentowego nowej zabudowy przyłączonej do sieci kanalizacyjnej – raz na rok,
- równoważny poziom hałasu LAeq w porze dziennej i nocnej dla linii kolejowej – raz na rok.

Przy przeprowadzaniu analiz i monitorowaniu skutków realizacji ustaleń planu możliwe jest wykorzystanie sporządzonych uprzednio prognoz, raportów i ocen oddziaływania na środowisko. Dokumenty te stanowią istotne źródło danych niezbędne do analizy środowiska na danym terenie.

11.4. INFORMACJE O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

Miasto i gmina Rogoźno nie sąsiaduje bezpośrednio z terytoriami innych państw i nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko w rozumieniu ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [25].

12. STRESZCZENIE SPORZĄDZONE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Podstawę prawną wykonania niniejszej prognozy stanowi Uchwała Nr XXV/238/2016 Rady Miejskiej w Rogoźnie z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.

Podstawę prawną wykonania samej prognozy stanowią:

- ustawa 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 [25],
 - ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. [26],
- a także dyrektywy unijne.

Zgodnie z ustawą 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 [25] prognoza oddziaływania na środowisko stanowi jeden z etapów przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Celem prognozy opracowanej dla potrzeb projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. jest identyfikacja i ocena skutków oddziaływania ustaleń projektu planu na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym świat zwierzęcy i roślinny oraz krajobraz we wzajemnym ich powiązaniu, warunki życia i zdrowia ludzi, środowisko kulturowe, zabytki i dobra materialne, będących potencjalnym wynikiem realizacji projektowanego zagospodarowania przestrzeni.

W prognozie oddziaływania na środowisko, w oparciu o wykonane opracowania dotyczące charakterystyki i stanu środowiska przedmiotowego terenu, dokonano identyfikacji najważniejszych uwarunkowań ekofizjograficznych na obszarze objętym projektem planu zagospodarowania przestrzennego na tle uwarunkowań przyrodniczych w skali gminy i w skali regionalnej.

W wyniku analiz wskazuje się istotne potencjalne konflikty między użytkownikami przestrzeni, realizację założonych celów ekologicznych i ich wpływ na elementy środowiska, świat zwierzęcy i roślinny oraz krajobraz we wzajemnym ich powiązaniu, warunki życia i zdrowia ludzi, a także możliwości rozwiązań planistycznych najkorzystniejszych dla środowiska.

Pełen zakres niniejszej prognozy oddziaływania na środowisko oraz stopień szczegółowości informacji zawartych w opracowaniu został uzgodniony z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Obornikach oraz z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Poznaniu.

W prognozie dokonano przede wszystkim:

- analizy uwarunkowań przyrodniczych i oceny stanu środowiska,

- analizy celów ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym istotnych z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposobów, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania projektu miejscowego planu,
- oceny przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko skutków realizacji ustaleń planu, w tym: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe, pozytywne i negatywne,
- oceny rozwiązań eliminujących lub ograniczających negatywne oddziaływania na środowisko realizacji ustaleń planu,

Celem planu miejscowego jest ustalenie przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenu na obszarze objętym projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.

Zakres ustaleń planu wynika z Uchwały Nr XXV/238/2016 Rady Miejskiej w Rogoźnie z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.

Plan miejscowy składa się z treści uchwały oraz integralnych części:

- 1) rysunek planu, zatytułowany „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.” wraz z wrysem ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rogoźno – w skali 1:1000 – załącznik nr 1;
- 2) rozstrzygnięcie Rady Miejskiej w Rogoźnie w sprawie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wyłożonego do publicznego wglądu, stanowiące załącznik nr 2;
- 3) rozstrzygnięcie Rady Miejskiej w Rogoźnie o sposobie realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, stanowiące załącznik nr 3.

Na obszarze objętym miejscowym planem ustala się następujące przeznaczenie terenów:

- 1) teren kolejowy, oznaczony symbolem kk;
- 2) teren parkingu publicznego, oznaczony symbolem KD-Lt;
- 3) teren drogi publicznej – klasa główna, oznaczony symbolem KD-G;
- 4) teren drogi publicznej – klasa dojazdowa, oznaczony symbolem KD-D;
- 5) tereny zabudowy usługowej, oznaczone symbolami 1U, 2U, 3U, 4U;
- 6) teren zieleni, oznaczony symbolem ZO.

Przy wykonaniu prognozy uwzględniono dokumenty, które zostały opracowane na różnych poziomach: wspólnotowym, krajowym, regionalnym i lokalnym. W dokumentach tych ważne miejsce zajmują zagadnienia ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

Są to m.in. dokumenty Unii Europejskiej regulujące sprawy związane z wprowadzaniem w życie koncepcji zrównoważonego rozwoju oraz zasady ochrony środowiska do polityk krajowych, dokumenty na szczeblu krajowym (m.in.: Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016, Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych), na szczeblu regionalnym (Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 Wielkopolska 2020, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego, programy ochrony powietrza), także dokumenty gminne (Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rogoźno, Program Ochrony Środowiska dla Gminy Rogoźno na lata 2005-2008 z perspektywą na lata 2009-2012 i inne).

Przy opracowaniu prognozy zastosowano metody opisowe dotyczące charakterystyki środowiska oraz wykorzystano dostępne wskaźniki stanu środowiska. Uwzględniono także informacje zawarte w obowiązującym Studium [23], prognozach oddziaływań na środowisko sporządzonych dla przyjętych dokumentów powiązanych z obszarem objętym planem miejscowym, a także innych dokumentach regionalnych i lokalnych, odnoszących się bezpośrednio i pośrednio do ochrony środowiska, przyrody oraz zdrowia i życia ludzi.

Przedstawiono także rozwiązania przestrzenne w aspekcie ochrony środowiska oraz inne zawarte w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Do najważniejszych zasad zapisanych w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp., a mających wpływ na środowisko i krajobraz terenu objętego projektem planu należą zasady w zakresie:

- zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu,

- zasad kształtowania krajobrazu,
- zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej,
- wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych,
- szczególnych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakazu zabudowy,
- modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej.

Prognoza składa się z trzynastu części, w tym siedmiu części merytorycznych (rozdziały od 5 do 11).

W rozdziale 5 omówiono położenie obszaru w ponadlokalnym systemie powiązań przyrodniczych. Omówiono istniejące zainwestowanie i użytkowanie obszaru objętego miejscowym planem. Następnie scharakteryzowano poszczególne elementy środowiska przyrodniczego we wzajemnym, w tym m.in.: rzeźbę terenu, wody powierzchniowe i podziemne, gleby, szatę roślinną, świat zwierzęcy, warunki klimatyczne.

Przedmiotowy obszar związany jest przede wszystkim z funkcjonowaniem w jego granicach fragmentów linii kolejowej nr 354 relacji Poznań Główny – Piła Główna oraz funkcjonującej tu stacji kolejowej.

Analizowany obszar obejmuje tereny zlokalizowane w granicach projektu planu miejscowego o łącznej powierzchni wynoszącej ok. 10,5 ha. Są to tereny zlokalizowane wzdłuż fragmentu linii kolejowej nr 354 Poznań – Piła Główna na odcinku między Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, a niewielkim rowem melioracyjnym, przebiegającym wzdłuż południowej granicy obszaru projektu planu. Obejmują one przede wszystkim tereny stacji kolejowej w Rogoźnie, wraz z torowiskiem kolejowym linii kolejowej nr 354 relacji Poznań Główny POD – Piła Główna (na odcinku ok. 1050 m).

Objęta granicami projektu planu miejscowego stacja kolejowa Rogoźno Wlkp. jest stacją, która pełniła niegdyś rolę węzła kolejowego na kierunkach do Poznania, Piły, Wągrowca, Krzyża, jak również w kierunku Obornik i Wroniek. Stacja powstała w roku 1879, natomiast budynek samego dworca zrealizowany został w roku 1881. Poza wspomnianym budynkiem dworca, który pełni obecnie funkcje związane z obsługą podróżnych, jak i funkcje związane z prowadzeniem pozostałych usług (część powierzchni przeznaczona pod najem), w obrębie stacji zrealizowane zostały również wieże wodne (pojedyncza okrągła wieża oraz dwie zlokalizowane obok siebie wieże ośmiokątne). Obiekty te w znacznym stopniu uległy dewastacji i nie pełnią obecnie żadnej roli. Podobna sytuacja dotyczy budynku lokomotywni, zlokalizowanej w sąsiedztwie Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego (w północnej części obszaru projektu planu). Wspomnieć można, że w przeciwieństwie do niszczących wież wodnych, budynku lokomotywni, budynek dworca w Rogoźnie został w ostatnim czasie poddany estetyzacji – przeprowadzono prace obejmujące naprawę tynków, malowanie elewacji oraz malowanie stolarki okiennej i drzwiowej.

Poza wymienioną powyżej zabudową, związaną z funkcjonowaniem kolei, na obszarze projektu planu funkcjonuje również zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna (pojedyncze budynki przy ul. Dworcowej), pojedyncza zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (budynek przy ul. Dworcowej, w bezpośrednim sąsiedztwie budynku dworca), towarzyszące zabudowie mieszkaniowej budynki gospodarcze, jak również budynki pełniące funkcje magazynowe i usługowe (na potrzeby prowadzenia różnego rodzaju działalności), charakteryzujące się niskimi walorami estetycznymi. Wśród tych ostatnich wskazać można m.in. budynki i obiekty związane z działającym przy ul. Dworcowej skupem złomu. Funkcje usługowe towarzyszą również zabudowie mieszkaniowej – m.in. punkt sprzedaży i transportu węgla przy ul. Dworcowej.

Jedynie niewielka część terenów obejmuje powierzchnie niezagospodarowane, porośnięte spontanicznie pojawiającą się roślinnością (w tym niekiedy roślinnością wysoką). Jest to przede wszystkim stosunkowo wąski pas terenu zlokalizowany między torowiskiem kolejowym, a zachodnią granicą obszaru opracowania, jak również nieliczne powierzchnie zlokalizowane w części południowej.

Obsługę komunikacyjną przedmiotowego obszaru zapewnia przede wszystkim ul. Dworcowa (przebiegająca wzdłuż granicy wschodniej), w sąsiedztwie której funkcjonuje obszerny plac o utwardzonej nawierzchni, a także fragment Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego (przebiegająca wzdłuż granicy północnej). Tereny zlokalizowane w zasięgu granic obszaru projektu planu posiadają dostęp do sieci infrastruktury technicznej, w tym sieci elektroenergetycznej i gazowej, a częściowo także kanalizacyjnej i wodociągowej. Sąsiedztwo analizowanego obszaru stanowią: tereny zabudowy produkcyjno-przemysłowej – od strony zachodniej i północnej, tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej – od strony wschodniej, tereny niezagospodarowane oraz tereny użytkowane rolniczo – od strony południowej [15].

Pod względem geomorfologicznym, tereny w granicach projektu planu miejscowego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. zlokalizowane są w zasięgu równiny wodnolodowcowej (forma

wodnolodowcowa). W zasięgu granicy omawianego obszaru nie stwierdzono występowania znaczących różnic w ukształtowaniu terenu. Zasadniczo są to tereny płaskie, w obrębie których widoczne w terenie są elementy związane z funkcjonowaniem na tych terenach kolei oraz szlaków komunikacyjnych. Rzędne terenu wynoszą na ogół 72 m n.p.m. [15].

Obszar objęty projektem planu położony jest w dorzeczu Wełny – jednego z większych dopływów Warty. Na obszarze objętym projektem planu brak jest cieków i zbiorników wodnych. Stwierdzono jedynie obecność rowu melioracyjnego (przepływającego wzdłuż południowej granicy obszaru projektu planu), który podczas przeprowadzonej wizji terenowej pozostawał suchy [15]. Zgodnie z informacjami zobrazowanymi na mapie hydrograficznej, poziom występowania zwierciadła wód gruntowych na analizowanym obszarze waha się w granicach 1-2 m p.p.t. [15]. Gmina Rogoźno położona jest w granicach JCWPd nr 42. Zarządzanie częściami wód należy do obowiązków Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu.

Ze względu na dotychczasowy sposób zagospodarowania i użytkowania terenów położonych w granicach analizowanego obszaru należy stwierdzić, iż występujące tu gleby mają charakter gleb antropogenicznie przekształconych. W granicach planu miejscowego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp., szata roślinna reprezentowana jest przede wszystkim przez roślinność niską, przystosowaną do życia na terenach antropogenicznie przekształconych. Przekształcenie terenów, m.in. na skutek realizacji fragmentów linii kolejowej, towarzyszących jej elementów sieci infrastruktury kolejowej, terenów dróg o nawierzchni bitumicznej, utwardzonych placów oraz lokalizacji zabudowy o zróżnicowanych gabarytach i funkcji, doprowadziło do znacznych zmian w zasobności oraz różnorodności występujących na analizowanym obszarze przedstawicieli lokalnej flory. Na terenach niezagospodarowanych, w sąsiedztwie ulic oraz torowiska kolejowego, spotkać można przede wszystkim szereg pospolitych gatunków roślin ruderalnych. Roślinność wysoka na analizowanym obszarze reprezentowana jest przede wszystkim przez rząd drzew nasadzonych wzdłuż północnego fragmentu ul. Dworcowej, drzewa rosnące w obrębie wąskiego pasa terenów wzdłuż granicy zachodniej oraz drzewa nasadzone w sąsiedztwie funkcjonującej tu zabudowy. Ze względu na charakter dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania terenów objętych granicą projektu planu miejscowego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp., a przede wszystkim małe zróżnicowanie występujących tu siedlisk oraz funkcjonowanie w ich granicach znaczącej bariery migracyjnej (linia kolejowa oraz fragment drogi wojewódzkiej), różnorodność występujących na tych terenach przedstawicieli ssaków jest niewielka.

Na terenach opracowania znajduje się obiekt zabytkowy ujęty w gminnej ewidencji zabytków – budynku dworca kolejowego.

Gmina Rogoźno położona jest w granicach JCWPd nr 42. Zgodnie z ustaleniami „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, zatwierdzonego Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., stan ilościowy i chemiczny JCWPd nr 42 określono jako dobry. Tym samym brak jest zagrożenia dla nieosiągnięcia celów środowiskowych (dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego). Jak wynika z badań wód podziemnych prowadzonych w sieci krajowej w ramach monitoringu diagnostycznego w 2016 r. w punkcie pomiarowym w miejscowości Kaliszany (gmina Wągrowiec) w granicach JCWPd nr 42 wykazano II klasę jakości.

Obszar objęty planem miejscowym położony jest w granicach JCWP Wełna od Dopływu poniżej Jez. Łęgowo do ujścia stanowiąca silnie zmienioną część wód część wód. Zgodnie z ustaleniami „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, zatwierdzonego Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., stan JCWP określono jako zły. Przyczyną zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych (dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego) jest brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2021. Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga szczegółowego rozpoznania wpływu zidentyfikowanej presji i możliwości jej redukcji. W bieżącym cyklu planistycznym dokonano rozpoznania potrzeb w zakresie przywrócenia ciągłości morfologicznej w kontekście dobrego stanu ekologicznego JCWP. W programie działań zaplanowano działanie „wariantowa analiza sposobu udrożnienia budowli piętrzących na cieku Wełna wraz ze wskazaniem wariantu do realizacji oraz opracowaniem dokumentacji projektowej” obejmujące szczegółową analizę lokalnych uwarunkowań, mającą na celu dobór optymalnych rozwiązań technicznych. Wdrożenie konkretnych działań naprawczych

będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu wyżej wymienionych analiz.. W 2016 roku dla wód Wełny wykazano I klasę fizykochemicznych i dobry stan elementów chemicznych.

Wśród źródeł emisji zanieczyszczeń zlokalizowanych w granicach przedmiotowego obszaru można wskazać funkcjonujące tu drogi np. ul. Dworcową i Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Poziom emisji w przypadku dróg charakteryzujących się znacznym natężeniem ruchu kołowego (np. w przypadku drogi wojewódzkiej) jest znaczący, jednakże nie stanowi zagrożenia dla dotrzymania standardów jakości powietrza atmosferycznego poza granicami pasa drogowego. W przypadku dróg charakteryzujących się niewielkim natężeniem ruchu kołowego, poziom emitowanych przez silniki poruszających się tędy pojazdów zanieczyszczeń jest znacznie niższy. Zasadniczo stwierdza się, że ruch kołowy odbywający się w obrębie dróg zlokalizowanych w granicach obszaru projektu planu miejscowego nie wpływa w sposób najbardziej istotny na kształtowanie lokalnej jakości powietrza atmosferycznego.

Wśród głównych źródeł hałasu, których funkcjonowanie wpływa na kształtowanie klimatu akustycznego w granicach omawianego obszaru, należy wymienić występowanie linii kolejowej nr 354 relacji Poznań – Piła Główna (generującą hałas kolejowy związany przede wszystkim z przejazdami pociągów), jak również istniejące drogi, będące źródłem hałasu samochodowego, generowanego przez przemieszczające się tędy pojazdy. Należy również wspomnieć, że poza hałasem generowanym na skutek przejazdu taboru kolejowego, na kształtowanie lokalnego klimatu akustycznego wpływa także hałas związany z funkcjonowaniem stacji kolejowej oraz pracujących na tym terenie urządzeń i maszyn. Poziom związanego z ich pracą hałasu jest natomiast nieporównywalnie mniejszy od hałasu generowanego na skutek przejazdu pociągów, niemniej, może być odbierany jako uciążliwy. Z analizy dostępnych informacji wynika, iż zasięg oddziaływania akustycznego linii kolejowej nie powoduje aktualnie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach sąsiednich (podlegających ochronie akustycznej na podstawie obowiązujących przepisów). Na lokalny klimat akustyczny wpływa również hałas samochodowy, związany z funkcjonowaniem w granicach przedmiotowego obszaru dróg – ul. Dworcowej i Al. marszałka Józefa Piłsudskiego.

Na obszarze objętym projektem planu zlokalizowana jest infrastruktura kolejowa, w tym zelektryfikowana trakcja naziemna linii kolejowej nr 354, która stanowi źródło emisji pól elektromagnetycznych. Na terenach tych nie znajdują się jednak budynki mieszkalne, dla których obowiązuje nakaz zachowania wymaganych przepisami odrębnymi odległości budynków od skrajnych przewodów elektrycznych.

Obszar planu nie jest zagrożony występowaniem zjawisk powodziowych, nie jest także narażony na procesy osuwania się mas ziemnych.

W przypadku braku realizacji ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. istnieje ryzyko braku możliwości realizacji parkingów publicznych służących obsłudze stacji kolejowej „Rogoźno Wlkp.”.

Głównym celem sporządzenia planu miejscowego jest konieczność stworzenia niezbędnych podstaw planistycznych dla realizacji programu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)”. Celem dokumentu jest utworzenie systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, czyli miejsc umożliwiających dogodną zmianę środka transportu, wyposażonych w infrastrukturę niezbędną dla obsługi podróżnych. Planowane w ramach programu inwestycje polegać będą przede wszystkim na wyposażeniu istniejących stacji i przystanków kolejowych w dodatkowe elementy infrastruktury komunikacyjnej umożliwiającej integrację transportu autobusowego, samochodowego, rowerowego i ruchu pieszego z transportem szynowym. W ramach planowanych inwestycji przewiduje się m.in. realizację parkingów typu P&R, parkingów rowerowych oraz zatok i przystanków autobusowych. Nadrzędnym celem realizacji programu jest poprawa integralności obszaru metropolitalnego poprzez rozwój systemu zintegrowanego transportu zbiorowego stanowiącego alternatywę dla indywidualnych form transportu. Budowa Poznańskiej Kolei Metropolitalnej przyczyni się do zwiększenia dostępności poszczególnych obszarów, zmniejszenia obciążenia sieci drogowej i poprawy stanu środowiska przyrodniczego.

Sporządzenie i uchwalenie dla przedmiotowego obszaru planu miejscowego pozwoli na jednoznaczne określenie przeznaczenia poszczególnych terenów, a także sposobów ich zagospodarowania, zgodnie z przyjętą dla tego obszaru w studium polityką przestrzenną [15].

W granicach obszaru objętego projektem planu miejscowego nie występują obszary lub obiekty podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody [30]. Stąd nie przewiduje się wystąpienia problemów dotyczących obszarów podlegających ochronie, w tym obszarów Natura 2000.

Przeprowadzona analiza uwarunkowań pozwoliła zidentyfikować istotne problemy ochrony środowiska, istotne z punktu widzenia realizacji ustaleń planu, za które uznano m.in.: presję przestrzeni (oddziaływanie na krajobraz, wzrost powierzchni nieprzepuszczalnych i słabo przepuszczalnych, teoretyczne zakłócenia w migracji niektórych zwierząt), wzrost emisji substancji (emisje z systemów grzewczych, z ciągów komunikacyjnych, z linii kolejowej, wzrost produkcji odpadów), wzrost emisji hałasu (związanego z bytowaniem ogólnym ludzi oraz pojazdami mechanicznymi i innymi urządzeniami/maszynami), wzrost zużycia wody, materii i energii oraz wzrost ryzyka wystąpienia awarii (np. elementów infrastruktury kolejowej czy też systemu odbierania ścieków bytowych - większa ilość mieszkańców odpowiednio zwiększa ryzyko powstania wypadku, awarii i incydentów zagrażających bezpośrednio i pośrednio np. środowisku gruntowo-wodnemu) [15].

W następnym w rozdziale omówiono podstawowe cele ochrony środowiska, formułowane na szczeblu międzynarodowym, krajowym i lokalnym.

Na etapie prognozy brak jest podstaw do określenia znaczących oddziaływań na środowisko realizacji ustaleń planu miejscowego, choć nigdy nie można wykluczyć takich oddziaływań. W rozdziale 9 przedstawiono przewidywane oddziaływanie projektu ustaleń planu na środowisko.

W pierwszej kolejności oceniono wpływ proponowanych rozwiązań na obszary cenne przyrodniczo objęte ochroną prawną, w tym na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz na integralność tego obszaru. Tereny objęte planem miejscowym położone są poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. [30] i projektowane tu zagospodarowanie nie będzie miało wpływu na te obszary.

Następnie przeprowadzono analizę przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko, w tym na: różnorodność biologiczną oraz zmiany pokrywy roślinnej i świata zwierzęcego, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze atmosferyczne, powierzchnię ziemi łącznie z glebą, krajobraz, klimat (w tym klimat akustyczny), zabytki, zdrowie ludzi i dobra materialne oraz pola elektromagnetyczne.

Z punktu widzenia projektowanego dokumentu oddziaływanie na środowisko odbywać się będzie na etapie inwestycyjnym, jak i eksploatacyjnym na następujące komponenty środowiska:

- Zgodnie z ustaleniami planu miejscowego nie należy spodziewać się znaczących i niekorzystnych przekształceń szaty roślinnej. Powierzchnia obszaru z przyrodniczego punktu widzenia nie jest szczególnie cenna – stanowi w większości teren kolejowy całkowicie zmieniony przez człowieka, nie występują tu żadne chronione czy rzadkie gatunki. Wobec powyższego przewiduje się, że zachowanie dotychczasowych funkcji terenów kolejowych, usługowych i mieszkaniowych położonych w otoczeniu stacji kolejowej oraz wprowadzenie planowanego przeznaczenie terenu pod realizację parkingów publicznych dla jej obsługi wraz z towarzyszącą infrastrukturą spowoduje relatywnie niskie straty przyrodnicze.
- Realizacja ustaleń planu miejscowego nie wpłynie w sposób bezpośredni i stały na warunki bytowania drobnej zwierzyny. Zainwestowanie przestrzeni oraz postępująca urbanizacja ograniczyły tu faunę do gatunków pospolitych, najlepiej przystosowanych do takich warunków życia. Są to głównie drobne ssaki, ptaki i owady. Obszar nadal będzie pełnić funkcje związane z transportem kolejowym, a tym samym uchwalenie planu miejscowego nie spowoduje powstania nowych, istotnych źródeł oddziaływań na świat zwierząt.
- Na obszarze objętym planem miejscowym nie występują zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia wynikające z występowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, takich jak np. obszary szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszary osuwania się mas ziemnych. Występują natomiast ograniczenia w użytkowaniu terenów wynikające bezpośrednio z funkcjonowania linii kolejowej, związane przede wszystkim z oddziaływaniami akustycznymi i koniecznością bezawaryjnego funkcjonowania transportu kolejowego.
- W wyniku realizacji ustaleń planu nie należy spodziewać się znaczących wpływów na jakość wód powierzchniowych i podziemnych. Przewiduje się zaopatrzenie w wodę wyłącznie z sieci wodociągowej, co jest istotne z punktu widzenia ochrony zasobów wód podziemnych. Odprowadzanie ścieków odbywać się będzie do sieci kanalizacyjnej (do oczyszczalni ścieków zlokalizowanej poza terenem objętym planem). Korzystnym działaniem dla ochrony wód powierzchniowych i podziemnych będzie zmniejszenie odpływu wód opadowych i roztopowych z terenów objętych planem miejscowym. Wprowadza się docelowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej, z dopuszczeniem zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na własnym terenie do czasu budowy kanalizacji deszczowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.

- Na skutek realizacji ustaleń planu miejscowego nie prognozuje się znaczącego wzrostu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. Oddziaływanie ustaleń planu na powietrze atmosferyczne będzie uzależnione od zastosowanych systemów grzewczych oraz natężenia ruchu pojazdów na drodze wojewódzkiej i drogach gminnych. Ze względu na ochronę powietrza wprowadza się nakaz wytwarzania energii dla celów grzewczych wyłącznie na bazie paliw charakteryzujących się najniższymi wskaźnikami emisji, z dopuszczeniem odnawialnych źródeł energii.
- Realizacja projektowanych parkingów publicznych dla obsługi stacji kolejowej będzie powodować przekształcenia powierzchni ziemi, naruszenie profilu glebowego, wykonywanie wykopów, przemieszczanie mas ziemnych o charakterze oddziaływania bezpośrednim, pośrednim i stałym stosownie do powierzchni miejsc postojowych. Istotnym zjawiskiem będzie także uszczelnienie powierzchni ziemi w obrębie części terenów w sąsiedztwie powstających obiektów. Trwałe uszczelnienie nastąpi także w przypadku rozbudowy dróg, dojazdów i dojazdów. Lokalizacja sieci infrastruktury technicznej na terenach komunikacji zmniejszy zasięg przekształcenia powierzchni ziemi w ich otoczeniu.
- Na skutek realizacji ustaleń planu wprowadzenie nowych parkingów publicznych w sąsiedztwie terenu kolejowego nie zmieni w istotny sposób dotychczasowego charakteru krajobrazu. Nie prognozuje się tu budowy nowych obiektów kubaturowych.
- Realizacja ustaleń planu miejscowego nie spowoduje negatywnych oddziaływań na zabytki. Zapisy w ustaleniach planu wprowadzają ograniczenia w zagospodarowaniu, tak by zachować prawidłowe funkcjonowanie elementów środowiska przyrodniczego i kulturowego. W ustaleniach planu miejscowego wprowadzono nakaz zachowania obiektu zabytkowego ujętego w gminnej ewidencji zabytków – budynku dworca kolejowego, oznaczonego na rysunku planu, oraz nakaz uwzględnienia wytycznych konserwatorskich: zachowanie bryły budynku i kształt dachu, zakaz zastosowania zewnętrznego ocieplenia ścian budynków z elewacjami ceglanymi lub z dekoracją architektoniczną, nakaz zachowania lub odtworzenia elewacji zewnętrznych na podstawie zachowanych elementów lub ikonografii detalu architektonicznego, a także układu elewacji oraz kształtu okien, zakaz stosowania blachy imitującej dachówkę lub gontu papowego jako pokrycia dachu oraz nakaz dostosowania kolorystyki elewacji do historycznych tendencji kolorystycznych występujących na danym terenie.
- W ustaleniach planu wprowadza się obowiązek ochrony przed hałasem i zapewnienie standardu akustycznego. Na obszarze objętym planem nie wskazuje się terenów podlegających ochronie akustycznej. Skutkiem realizacji ustaleń planu będzie pojawienie się nowych źródeł hałasu nieuchronnie związanych z urbanizacją. Zmiana użytkowania związana jest z wprowadzeniem parkingów publicznych służących obsłudze stacji kolejowej. Na etapie prognozy nie można przewidzieć wielkości emitowanych z tych terenów zanieczyszczeń i oddziaływań akustycznych. Taka realizacja wymaga zastosowania rozwiązań technicznych, które gwarantują dotrzymania standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie akustycznej. Obowiązek ten odzwierciedlają zapisy planu miejscowego, zgodnie z którymi wprowadzono nakaz ograniczania emisji hałasu z poszczególnych terenów objętych planem w sposób zapewniający zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie akustycznej zlokalizowanych w sąsiedztwie.

Realizacja ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. nie wywoła znaczących oddziaływań na obszary objęte ochroną prawną, w tym przedmiot i cele ochrony obszarów Natura 2000 oraz ich integralność i spójność z powodu braku form ochrony przyrody na obszarze objętym planem miejscowym.

Nie mniej każde ustalenie planu będzie miało wpływ na stan i funkcjonowanie poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego. Będzie on krótkotrwały, długotrwały, bezpośredni, pośredni, stały, często pozytywny.

Plan wprowadza szereg ustaleń (rozwiązań) zapewniających ochronę elementów środowiska przyrodniczego:

- wzbogacenie terenów biologicznie czynnych (poprawa bilansu terenów zieleni) m.in. poprzez: ograniczenie powierzchni terenów uszczelnionych na terenach przewidzianych pod zainwestowanie na rzecz powierzchni biologicznie czynnych, określony udział powierzchni

biologicznie czynnej, co zapewnia zachowanie pokrywy glebowej na znacznym obszarze, a także wprowadzenie zieleni wysokiej i niskiej o charakterze ochronnym, izolacyjnym, ozdobnym,

- ochronę wód powierzchniowych i podziemnych m.in. poprzez: docelowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej, dopuszczenie zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na własnym terenie do czasu budowy kanalizacji deszczowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,
- ochronę powietrza atmosferycznego poprzez wprowadzenie nakazu wytwarzania energii dla celów grzewczych wyłącznie na bazie paliw charakteryzujących się najniższymi wskaźnikami emisji, z dopuszczeniem odnawialnych źródeł energii,
- ochronę powierzchni ziemi m.in. poprzez: ograniczanie uszczelniania terenu, ustalając minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, co przyczyni się do bezpośredniego zasilania wód gruntowych danej zlewni,
- racjonalne gospodarowanie odpadami poprzez nakaz gromadzenia i zagospodarowania odpadów zgodnie z regulaminem utrzymania porządku i czystości w gminie oraz przepisami odrębnymi,
- racjonalne zagospodarowanie mas ziemnych poprzez nakaz wykorzystania mas ziemnych, spełniających standardy jakości gleb lub ziemi, uzyskanych w wyniku prac ziemnych na terenach ich powstawania do ukształtowania terenu, w tym dla urządzania zieleni towarzyszącej inwestycjom oraz dopuszczenie usuwania nadmiarów mas ziemnych poza obszar planu zgodnie z przepisami odrębnymi.

W ustaleniach planu zaproponowano także rozwiązania mające na celu ograniczenie potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko dotyczących:

- ochrony przed hałasem i zapewnienia standardu akustycznego poprzez oraz nakaz ograniczania emisji hałasu z terenów objętych planem w sposób zapewniający zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie akustycznej zlokalizowanych w sąsiedztwie.

W kwestii zapobiegania i ograniczania innym skutkom zagrożeń naturalnych oraz przeciwdziałaniu poważnym awariom zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska [24], nie wolno budować tu zakładów stwarzających zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzi, a w szczególności zagrożenia występowania poważnych awarii.

Wprowadza się ponadto zakaz lokalizowania przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określonych w przepisach odrębnych z wyjątkiem inwestycji celu publicznego. Dopuszczenie lokalizacji przedsięwzięć mogących zawsze i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko nie może wpłynąć negatywnie na kształtowanie jakości środowiska. Dla takich przedsięwzięć powinien zostać wykonany raport o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko, który określi zasięg negatywnego oddziaływania na komponenty środowiska i skuteczne sposoby jego przeciwdziałania.

W części 11 odniesiono się do rozwiązań w stosunku do rozwiązań zawartych w planie miejscowym oraz zagadnień dotyczących przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania.

Ze względu na brak znaczących oddziaływań na obszary cenne przyrodniczo, w tym obszary Natura 2000 oraz integralność tych obszarów (obszar objęty planem miejscowym nie znajduje się w granicach tych obszarów) nie zachodziła konieczność przedstawienia rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.. Podczas sporządzania projektu dokumentu nie napotkano na trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

Po zrealizowaniu ustaleń planu miejscowego, proponuje się monitoring z zastosowaniem metody wskaźnikowej:

- udziału procentowego nowej zabudowy przyłączonej do sieci kanalizacyjnej – raz na rok,
- równoważny poziom hałasu LAeq w porze dziennej i nocnej dla linii kolejowej – raz na rok.

Miasto i gmina Rogoźno nie sąsiaduje bezpośrednio z terytoriami innych państw i nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Reasumując, realizacja ustaleń planu polegająca na budowie parkingów publicznych służących obsłudze stacji kolejowej „Rogoźno Wlkp.” nie powinna przyczynić się do pogorszenia jakości środowiska obszaru objętego projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp.

Uchwalenie planu miejscowego przyczyni się do stworzenia niezbędnych podstaw planistycznych dla realizacji programu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)”, a w dalszej perspektywie do utworzenia systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, wyposażonych w infrastrukturę niezbędną dla obsługi podróżnych, której skutkiem będzie poprawa integralności obszaru metropolitalnego poprzez rozwój systemu zintegrowanego transportu zbiorowego stanowiącego alternatywę dla indywidualnych form transportu. Budowa Poznańskiej Kolei Metropolitalnej przyczyni się do zwiększenia dostępności poszczególnych obszarów, zmniejszenia obciążenia sieci drogowej i poprawy stanu środowiska przyrodniczego.

13. ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW WYKORZYSTANYCH PRZY OPRACOWANIU PROGNOZY

1. Agrochemiczne badania gleb Wielkopolski w latach 2000-2004. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu, Okręgowa Stacja Chemiczno-Rolnicza w Poznaniu Biblioteka Monitoringu Środowiska, Poznań 2005 r. [1]
2. Balcerkiewicz St., Wojterska M. 1993 – Filokompleksy krajobrazowe i ich znaczenie w studiach nad koncepcją sieci wieloprzestrzennych obszarów chronionych Środkowej Wielkopolski – Badania Fizjograficzne nad Polską Zach. PTPN T. XLII seria B Poznań. [2]
3. Bilans zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce 2013. Państwowy Instytut Geologiczny, Warszawa Internetowa baza danych www.pig.gov.pl [3]
4. Jendrośka J. Bar M. 2005 – Prawo ochrony środowiska Podręcznik, Centrum Prawa Ekologicznego, Wrocław [4]
5. Komputerowa mapa podziału hydrograficznego Polski MPHP (wersja październik 2007) [5]
6. Krajowy Plan Gospodarki Odpadami 2022. Uchwała Nr 88 Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2016 r. [6]
7. Matuszkiewicz J. M. 1993 – Krajobrazy roślinne i regiony geobotaniczne Polski, PAN Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Prace Geograficzne nr 158 Wydawnictwo PAN [7]
8. Ocena stanu chemicznego i ilościowego jednolitych części wód podziemnych w 2010 roku Inspekcja Ochrony Środowiska Biblioteka Monitoringu Środowiska Warszawa 2010 [8]
9. Opracowanie ekofizjograficzne na potrzeby Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (projekt), 2016 [9]
10. Opracowane ekofizjograficzne podstawowe na potrzeby projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp. Poznań 2015 [10]
11. Plan gospodarki odpadami dla województwa wielkopolskiego na lata 2012-2017, Uchwała Nr XXV/440/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 sierpnia 2012 r. [11]
12. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego – WBPP Poznań 2010 r., Uchwała Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 kwietnia 2010 r. Nr XLVI/690/10 [12]
13. Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016 [13]
14. Prognoza oddziaływania na środowisko Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego WBPP Poznań 2010 r. [14]
15. Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru wokół dworca kolejowego Rogoźno Wlkp., mgr inż. Jacek Zawal. Poznań 2016 r. [15]
16. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Rogoźno na lata 2005-2008 z perspektywą na lata 2009-2012 [16]
17. Program Ochrony Środowiska Województwa Wielkopolskiego na lata 2016-2020. Uchwała Nr XXII/580/16 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 września 2016 r. [17]
18. Raport o stanie środowiska w Wielkopolsce w roku 2013. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu. Biblioteka Monitoringu Środowiska Poznań 2014 r. [18]
19. Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim za rok 2015. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu. Poznań 2016 r. [19]
20. Standardowy Formularz Danych dla Obszarów Natura 2000, www.natura2000.gdos.gov.pl [20]
21. Woś A. 1994 - Klimat Niziny Wielkopolskiej Wydawnictwo Naukowe UAM Poznań [21]
22. Zaktualizowana Strategia Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020 r. (Uchwała Nr XXIX/559/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 r.) [22]
23. Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rogoźno. Uchwała Rady Miejskiej w Rogoźnie nr XLVI/324/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. [23]
24. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 672 ze zmianami) [24]
25. Ustawa 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 (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zmianami) [25]
26. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 778 ze zmianami) [26]
27. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U z 2016 r. poz. 290 ze zmianami) [27]

28. Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 909 ze zmianami) [28]
29. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 469) [29]
30. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 2134 ze zmianami) [30]
31. Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 202 ze zmianami) [31]
32. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1987 ze zmianami) [32]
33. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 1446) [33]
34. Ustawa z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2016 r. Nr 106 poz. 1537 ze zmianami) [34]
35. Ustawa z dnia 20 lipca 1991 r. o Państwowej Inspekcji Ochrony Środowiska (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 1688 ze zmianami) [35]
36. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800) [36]
37. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112) [37]
38. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. z 2016 r., poz. 1395) [38]
39. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w Środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. z 2003 r. Nr 192 poz. 1883) [39]
40. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r. Nr 263, poz. 2202) [40]

