

ODUM

ZAKŁAD USŁUGOWY s.c.

ul. MOSTOWA 9 64-800 CHODZIEŻ
odum@onet.pl

TEL. 67 282-74-35, 281-09-84 FAKS 67 281-23-67
regon 300521296, NIP 6070036549

Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu

sporządzona zgodnie z art. 62a ustawy z dnia 03 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. z U. 2017 r., poz. 1405 ze zm.)

DOTYCZY:

**przebudowy drogi powiatowej nr 1026P
na odcinku Kiełpin – Łąkie,
o długości 3750 m, w gminie Lipka,
powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.**

Opracowała:

mgr Oriana Drzastwa

Nadzorował:

mgr Adam Dymek

Chodzież, 17 września 2018 r.

Spis treści

1. Cel i podstawa prawna sporządzenia opracowania.....	3
2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.....	4
3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, obiektu budowlanego. Dotychczasowy oraz planowany sposób wykorzystania nieruchomości i pokrycie szatą roślinną.	7
4. Ogólna charakterystyka terenu inwestycji.....	10
4.1. Położenie geograficzne.....	10
4.2. Budowa geologiczna i ukształtowanie terenu.....	10
4.3. Gleby.....	11
4.4. Wody powierzchniowe.....	12
4.5. Wody podziemne.....	15
4.6. Powietrze.	17
4.7. Klimat.....	18
5. Rodzaj technologii.....	20
6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.	22
7. Przewidziana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.	23
7.1. Etap realizacji.	23
7.2. Etap eksploatacji.....	23
8. Rozwiązania chroniące środowisko.	24
8.1. Etap realizacji.....	24
8.2. Etap eksploatacji.....	25
9. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.	26
9.1. Emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza.....	26
9.2. Emisja hałasu.	26
9.3. Emisja ścieków.	27
10. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.	28
11. Informacja o obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.	29

12. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia, lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.	31
13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.	32
14. Przewidywane ilości oraz rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.	33
14.1. Etap realizacji.	33
14.2. Etap eksploatacji.	33
15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.	34

1. Cel i podstawa prawna sporządzenia opracowania.

Wnioskodawca:

Powiatowy Zarząd Dróg w Złotowie

ul. Za Dworcem 3a

77-400 Złotów

określany w dalszej części opracowania również jako Inwestor.

Niniejsza Karta Informacyjna, określana w dalszej części opracowania jako Karta, stanowi załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1026P na odcinku Kiełpin – Łąkie, o długości na odcinku 3750 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.

Planowaną inwestycję zakwalifikowano, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zakres Karty przyjęty został zgodnie z art. 62a ust. 1 pkt. 5 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 (t.j.: Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.).

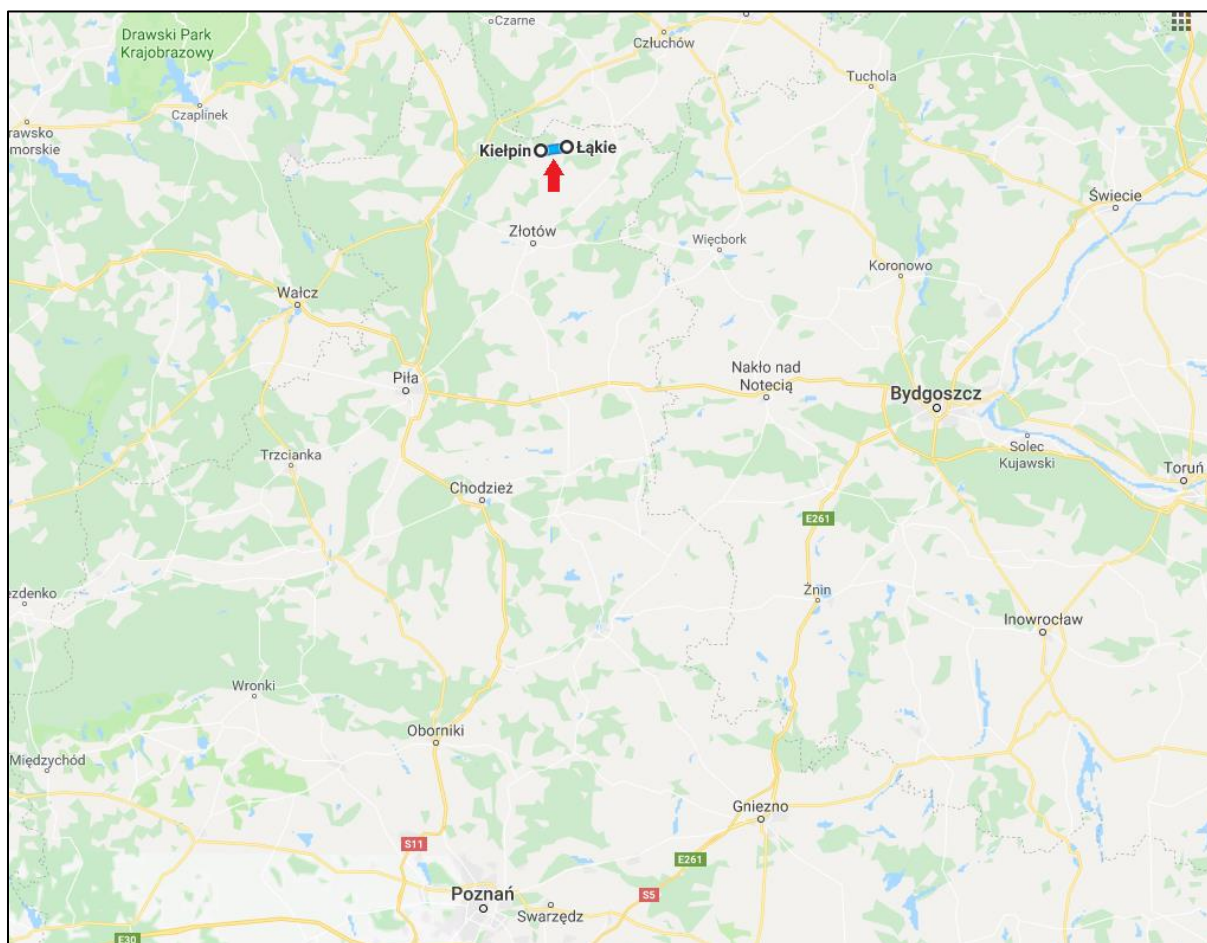
2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie odcinka istniejącej drogi powiatowej nr 1026P, poprzez poszerzenie jej o 1 m, do szerokości 5 m oraz wykonanie nowej nawierzchni.

Obecnie stan przedmiotowej drogi stanowi zagrożenie dla ruchu drogowego, ze względu na znaczne zdeformowanie warstwy bitumicznej, ubytki w nawierzchni i wyboje, a także ubytki przy krawężniach drogi oraz powstające w nich zastoiska wodne (stan istniejącej drogi przedstawiają również fotografie załączone w rozdziale 3 Karty).

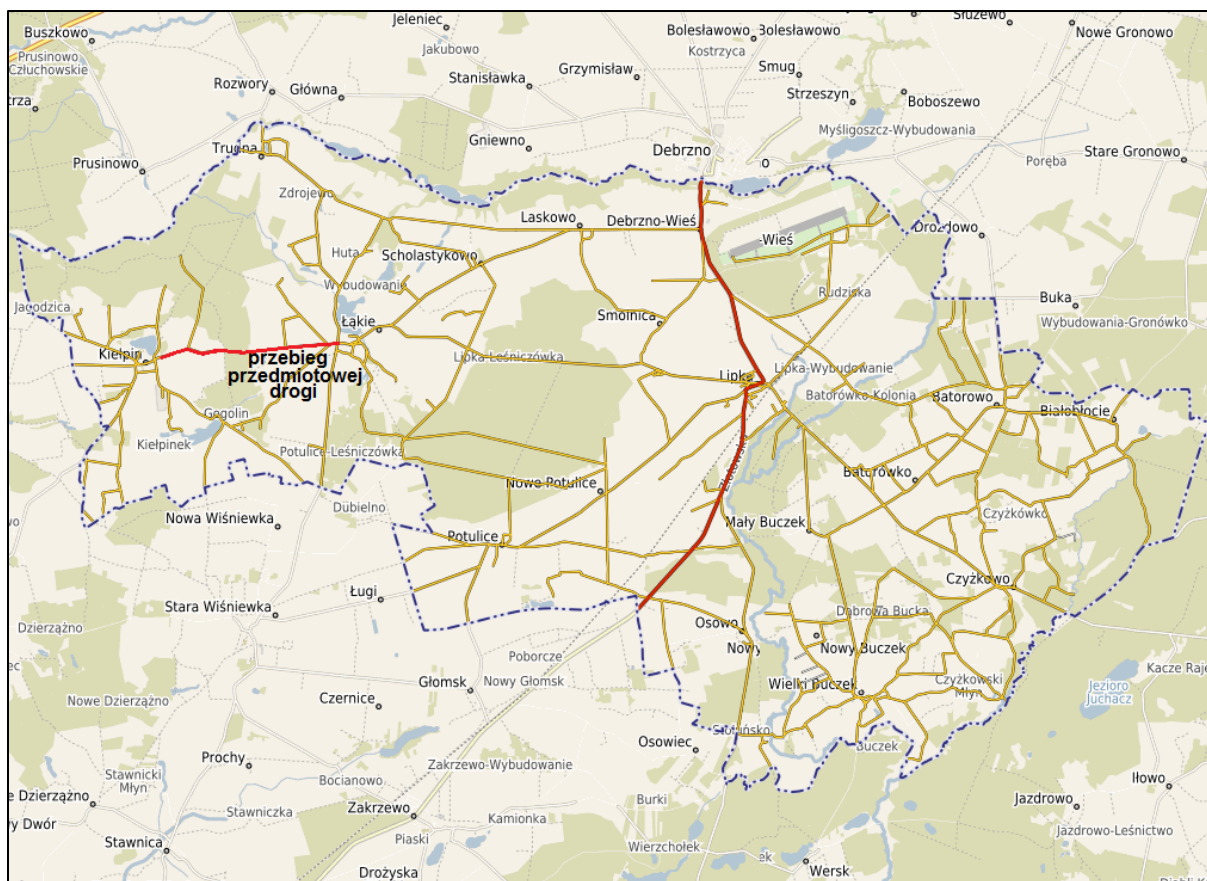
Planuje się przebudować zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego odcinek drogi (pobocze i jezdnia) o długości 3750 m – na odcinku łączącym miejscowości Kiełpin i Łąkie (patrz poniższe ryciny).

Przedmiotowa droga mieści się w województwie wielkopolskim, powiecie złotowskim, gminie Lipka, przebiega między miejscowościami Kiełpin i Łąkie.



Przebieg przedmiotowej drogi na tle północnej części województwa wielkopolskiego (www.mapy.google.pl).

Karta informacyjna przedsięwzięcia dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1026P na odcinku Kiełpin – Łąkie, o długości 3750 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.



Przebieg przedmiotowej drogi (kolor czerwony) na tle gminy Lipka (www.lipka.e-mapa.net).

Planowana do przebudowy droga łączy miejscowości Kiełpin oraz Łąkie i przebiega w kierunku zachód – wschód.

Dojazd do wsi Kiełpin odbywa się poprzez zjazd z drogi wojewódzkiej nr 189, w miejscowości Złotów, w kierunku północnym, na drogę powiatową 1021P w kierunku wsi Radawnica.

Do wsi Łąkie dojeżdża się poprzez zjazd z drogi wojewódzkiej nr 188, w kierunku północnym, zlokalizowany tuż przy północno – wschodniej granicy miejscowości Złotów.

Poza zabudowaniami miejscowości, które łączy przedmiotowa droga, pozostałe tereny położone po obu stronach jej przebiegu stanowią tereny użytków i nieużytków rolnych oraz obszary leśne (patrz rycina oraz fotografie załączone w rozdziale 3 Karty).

Natężenie ruchu na przedmiotowej drodze jest następujące:

- ♦ pojazdy lekkie:
 - w porze dziennej – 255 pojazdów,
 - w porze nocnej – 45 pojazdów,
- ♦ pojazdy ciężkie:
 - w porze dziennej – 35 pojazdów,
 - w porze nocnej – 8 pojazdów.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się wykonać:

- ♦ mechaniczne uzupełnienie, wyrównanie i zagęszczenie podbudowy pobocza w części służącej poszerzeniu drogi, o szerokości 1 m, przy wykorzystaniu kruszywa łamanego,
- ♦ nawierzchnię na w/w poboczu, z mieszanki mineralno – asfaltowej o grubości 4 cm, na podbudowie,
- ♦ warstwę wiążącą o grubości 3 cm, na terenie całego projektowanego pasa drogowego, tj. na długości 3750 m i szerokości 5 m, z wykorzystaniem mieszanki mineralno – asfaltowej po zagęszczeniu,
- ♦ warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej, o grubości 3 cm, po zagęszczeniu, w obrębie całego pasa drogowego,
- ♦ dostosowanie istniejących zjazdów do nowych warunków projektowych drogi.

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagać przebudowy oraz budowy mostów i przepustów, a także wykonywania melioracji oraz wycinki przydrożnych drzew.

Planowane przedsięwzięcie dotyczyć będzie wyłącznie wykonania nowej nawierzchni drogi, wstępnie oszacowano, iż prace realizacyjne będą trwać ok. 10 dni.

3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, obiektu budowlanego. Dotychczasowy oraz planowany sposób wykorzystania nieruchomości i pokrycie szatą roślinną.

Opisane w niniejszej karcie przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej, na odcinku o długości 3750 m.

Obecnie droga posiada ok. 4 m szerokości, a jej nawierzchnia oraz pobocze są w znacznym stopniu zniszczone poprzez liczne dziury i wyrwy oraz ubytki asfaltu.

Planowana do przebudowy droga przebiega przez tereny zagospodarowane rolniczo.

Przedmiotowy szlak komunikacyjny łączy zabudowania wsi Kiełpin i Łąkie, wzdłuż jej przebiegu rozciągają się głównie pola uprawne oraz nieużytki porolne, wzdłuż trasy występuje także rozproszona, pojedyncza zabudowa mieszkaniowa i zagrodowa.

W niewielkim stopniu do przedmiotowej drogi przylegają pasy zadrzewień, występujące w formie monokultury – młodnika świerkowego.

Wzdłuż przedmiotowej drogi porastają przydrożne zadrzewienia, które stanowią rozmieszczone w sposób nieregularny pospolite gatunki liściaste reprezentowane przez klon zwyczajny (*Acer platanoides*), jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*), lipę drobnolistną (*Tilia cordata* Mill.) oraz brzozę brodawkowatą (*Betula pendula*).

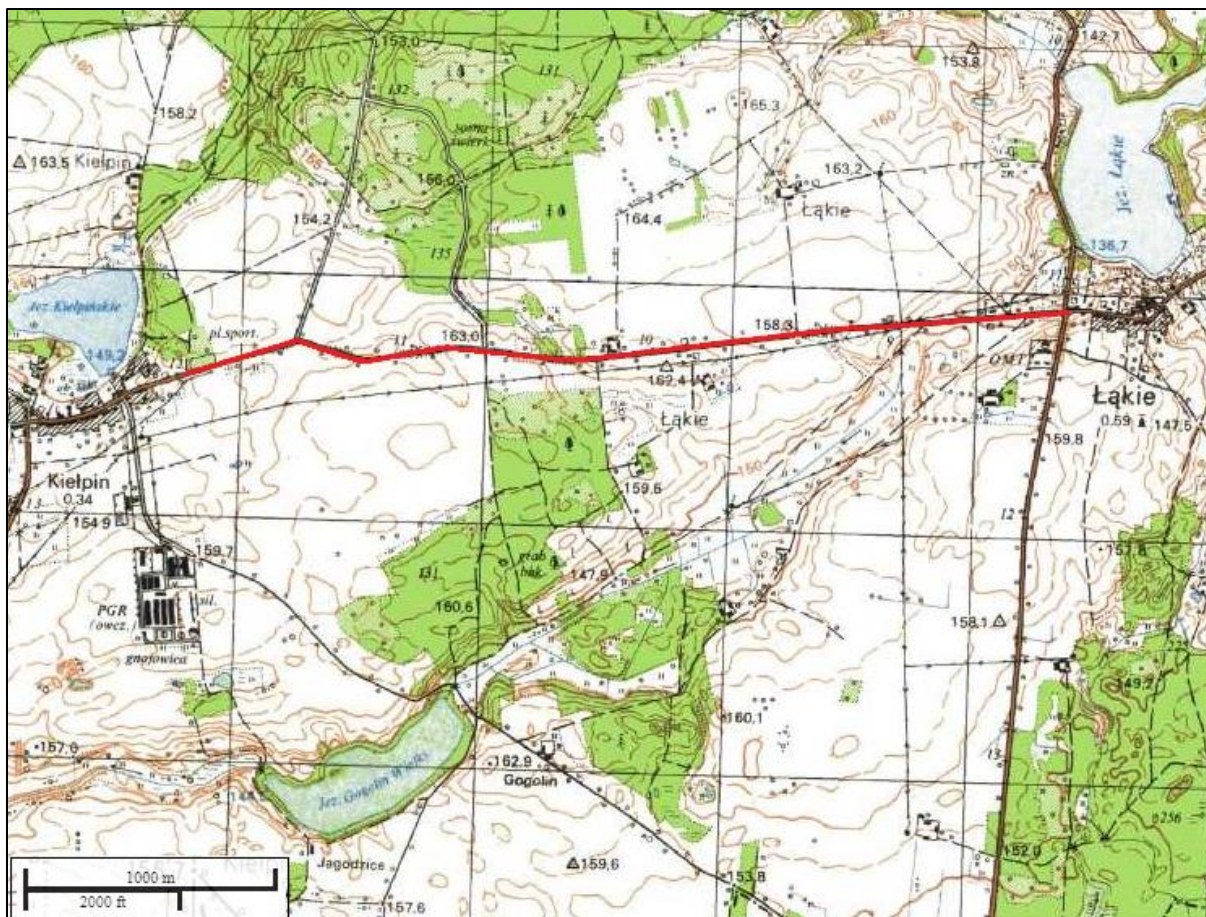
Bezpośrednio przy granicy jezdni nie występują zakrzaczenia i zakrzewienia, gdyż są one regularnie usuwane podczas prac związanych z utrzymaniem dróg, pobocza porasta wyłącznie niska roślinność ruderalna.

Po południowej stronie przedmiotowej drogi o odległości ok. 600 m w kierunku południowym, od zabudowy miejscowości Kiełpin znajduje się zabudowa o charakterze produkcyjnym (produkcja rolna).

Planowana do przebudowy droga stanowi jedną z dwóch dróg dojazdowych do opisanej powyżej nieruchomości.

Jej lokalizacja wpływa na natężenie ruchu, zarówno w odniesieniu do pojazdów osobowych, jak i ciężarowych (pojazdy klientów, pracowników, przewóz surowców oraz produktów).

Sposób zagospodarowania terenów wzdłuż przedmiotowej drogi przedstawia rycina oraz fotografie z wizji terenowej zamieszczone na kolejnych stronach opracowania.



Fragment mapy topograficznej – przebieg drogi planowanej do przebudowy (oznaczony kolorem czerwonym) oraz sposób zagospodarowania terenu na obszarach sąsiednich.

Po realizacji przedsięwzięcia przedmiotowa droga będzie przebiegać wzdłuż istniejącej osi jezdni, w obrębie dotychczasowego pasa drogowego, zmieni się nawierzchnia, jak również szerokość drogi zwiększy się o ok. 1 m, poprzez zajęcie eksploatowanego obecnie, zniszczonego pobocza (patrz poniższe fotografie).

Przedsięwzięcie nie będzie wymagać wycinki przydrożnych drzew, a także krzewów.

Nie nastąpi również ingerencja w istniejącą sieć rowów melioracyjnych.

Projektowana inwestycja nie będzie związana również z ingerencją w obszary zlokalizowane poza obrębem pasa drogowego, a po zrealizowaniu przedsięwzięcia obszar drogi zostanie uprzątnięty.

Z uwagi na powyższe, sposób wykorzystania nieruchomości, stanowiących lokalizację przedmiotowej drogi, po zrealizowaniu przedsięwzięcia, nie będzie różnić się znacznie od obecnego.

Karta informacyjna przedsięwzięcia dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1026P na odcinku Kiełpin – Łąkie, o długości 3750 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.



Wschodnia część planowanej do przebudowy drogi, widok w kierunku zachodnim – zniszczona nawierzchnia oraz wyeksploatowane pobocze.



Centralno – zachodnia część planowanej do przebudowy drogi, widok w kierunku zachodnim – zniszczona nawierzchnia oraz wyeksploatowane pobocze.

4. Ogólna charakterystyka terenu inwestycji.

4.1. Położenie geograficzne.

Według podziału Polski na regiony fizyczno – geograficzne J. Kondrackiego gmina Lipka, na terenie której planuje się realizować przebudowę drogi powiatowej objętej niniejszym opracowaniem położona jest w mezoregionie Pojezierza Krajeńskiego. Jest to część składowa makroregionu oraz podprowincji Pojezierza Południowopomorskiego, na obszarze prowincji Niziny Środkowoeuropejskiej.

4.2. Budowa geologiczna i ukształtowanie terenu.

Na terenie gminy Lipka wykonano kilka głębokich otworów hydrogeologicznych, dzięki czemu budowa geologiczna obszaru została dobrze rozpoznana i udokumentowana.

Gmina jest zlokalizowana na styku platformy prekambryjskiej i bruzdy kujawskiej. Utwory odnotowane w najniższych częściach odwiertów zalegały na głębokości 2 – 3 km p.p.t. i pochodzą z dewonu, permu i triasu. Jest to strefa stwarzająca możliwości płytkiego zalegania osadów syluru, w którym przewiduje się występowanie węglowodorów w złożach niekonwencjonalnych. Powyżej triasu zalegają utwory jury i kredy, o miąższości ok. 500 – 600 m.

Na głębokości ok. 200 m p.p.t., na erozyjnym stropie kredy znajdują się piaski oligocenowe, które z kolei przykrywa warstwa piasków kwarcowych z domieszką węgla brunatnych (głębokość ok. 100 m p.p.t.).

Na skutek zlodowaceń i odpływu peryglacjalnego osady czwartorzędowe są podzielone na fluwioglacjalne, w wysoczyznowym obszarze gminy i fluwialne, na obszarze sandrowym. Pierwsze z nich są zbudowane głównie z glin o miąższości ok. 60 m bądź piasków i glin sięgających do 98 m.

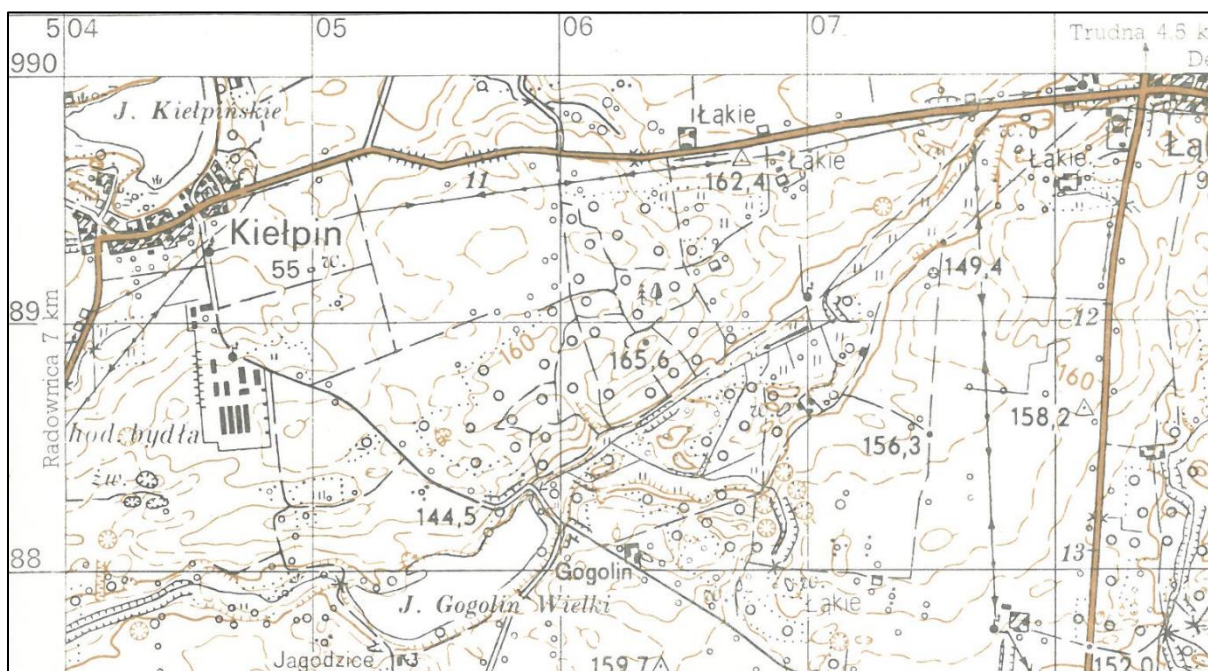
Obszar sandru Łobzonki, do którego należał odwiert w miejscowości Wielki Buczek wykazuje większą miąższość piasków i żwirów, spoczywających na glinach i łąch, bez pokrycia ich powierzchni warstwą glin.

Najmłodsze osady holocenu stanowią głównie torfy, organiczne namuły oraz osady pochodzące z degradacji zboczy, które występują na terenie zagłębień i dolin wytopiskowych.

Torfy reprezentują typ niski, turzycowo-mszysty, w spągu z widocznymi śladami nierozłożonych roślin o miąższości do 4 m.

Namuły organiczne występują tam, gdzie nie wykształciły się torfy, bądź w bezpośrednim sąsiedztwie torfów, wykształciły się głównie z osadów mineralno – organicznych. Składają się z mułków i piasków przewarstwionych bogatym w substancję organiczną poziomem humusowym.

Osady denudacyjne powstały wskutek wynoszenia materiału okruchowego ze zbocza o sąsiedztwie zbudowane z różnoziarnistego deluwium o miąższości sięgającej kilku metrów.¹



Fragment mapy topograficznej arkusza 343.24. Lipka – rozkład wysokości n.p.m.

Przedmiotowa droga przebiega przez teren wykazujący umiarkowane deniwelacje terenu, na wysokości od 145 do 165 m n.p.m..

4.3. Gleby.

Na obszarze gminy Lipka dominują gleby zakwalifikowane do klasy IV i niższych, gleby o wysokiej przydatności dla rolnictwa zajmują niewielki odsetek powierzchni – grunty klasy bonitacyjnej I i II praktycznie nie występują, a IIIa i IIIb zajmują zaledwie 3%. Najżyźniejsze gleby są zlokalizowane głównie w północnej części gminy. Głównym powodem niskiej jakości gruntów jest ich silne przekształcenie takie jak utwardzanie, połączenie z gruzem, wykopy nasypy oraz zanieczyszczenia komunikacyjne metalami ciężkimi oraz WWA wzdłuż głównych tras drogowych. Jako ważne zagrożenie dla gleb na obszarze gminy wskazuje się także eksploatację kruszywa i powstałe w jej wyniku wyrobiska.²

Przedsięwzięcie nie wpłynie niekorzystnie na gleby obszaru inwestycji, ponieważ przewiduje się wyłącznie ingerencję w warstwę gruntu znajdującą się tuż przy powierzchni planowanego do przebudowy asfaltu.

¹ Uchwała nr IV/34 /15 Rady Gminy Lipka z dnia 20 marca 2015 roku w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Lipka [www.biuletyn.net]

² Prognoza oddziaływania na środowisko Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Lipka, Bydgoszcz, styczeń 2016

4.4. Wody powierzchniowe.

Przedmiotowa droga przebiega w obrębie topograficznego działu wodnego V rzędu, wyznaczającego obszar zlewni rzeki Gwdy oraz Debrzynki – jej dopływu o przepływie równoleżnikowym.

W odległości ok. 0,6 km na północ od zachodniego krańca drogi, w miejscowości Kiełpin przepływa rzeka Olchowa, będąca przepływającym południkowo dopływem rzeki Debrzynki. Ok. 1 km na kierunku północnym od wschodniego krańca, we wsi Łąkie przepływa rzeka Kamienna, również będąca południkowym dopływem Debrzynki.

Zbiornikiem powierzchniowym położonym najbliżej przebiegu przedmiotowej drogi jest jezioro Łąkie oddalone o ok. 250 m na północ od jej wschodniego krańca. Po zachodniej stronie, w odległości ok. 500 m na zachód od początkowego krańca drogi znajduje się jezioro Kiełpińskie.³

Analizowany obszar nie mieści się w zasięgu map ryzyka wystąpienia powodzi⁴, a także na terenach podmokłych⁵.

Droga, której dotyczy niniejsze opracowanie przebiega przez teren, który zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry⁶, w odniesieniu do wód powierzchniowych został zaklasyfikowany następująco:

Charakterystyka	Nazwa	Debrzynka
	Kod	PLRW6000181886529
	Typ	Potok nizinny żwirowy (18)
	Ostateczny status hydromorfologiczny z uzasadnieniem	Naturalna część wód (NAT) Nd
Wykaz wód powierzchniowych przeznaczonych:	Do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia	Nie
	Do celów rekreacyjnych w tym kąpieliskowych	Tak
Cel środowiskowy	Stan/ potencjał ekologiczny	Dobry stan ekologiczny
	Stan chemiczny	Dobry stan chemiczny
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Monitoring	Monitorowana
	Aktualny stan JCWP	Dobry
	Ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego	Niezagrożona
Przedłużenie terminu osiągnięcia celu/ustalenia celów mniej rygorystycznych dla JCWP	Odstępstwo	Nie
	Odstępstwo z art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o zmianie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw	Nie dotyczy
	Termin osiągnięcia dobrego stanu	2015
	Uzasadnienie odstępowania	Nie dotyczy
Realizacja inwestycji wymagającej odstępowania z art. 38j ustawy z dnia 18 lipca 2001 Prawo wodne	Odstępstwo	Nie
	Nazwa inwestycji	-

³ www.geoserwis.gdos.gov.pl

⁴ www.mapy.isok.gov.pl

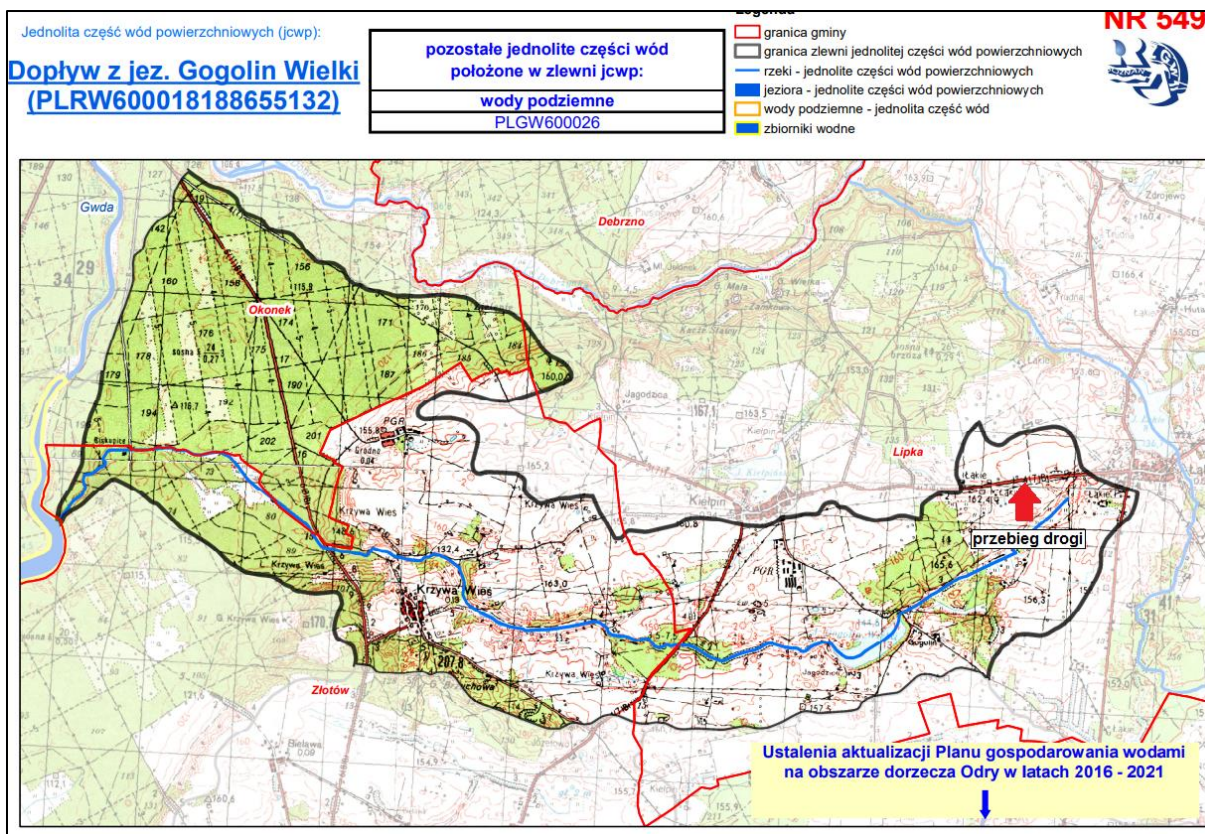
⁵ www.gis-mokradla.info

⁶ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967)

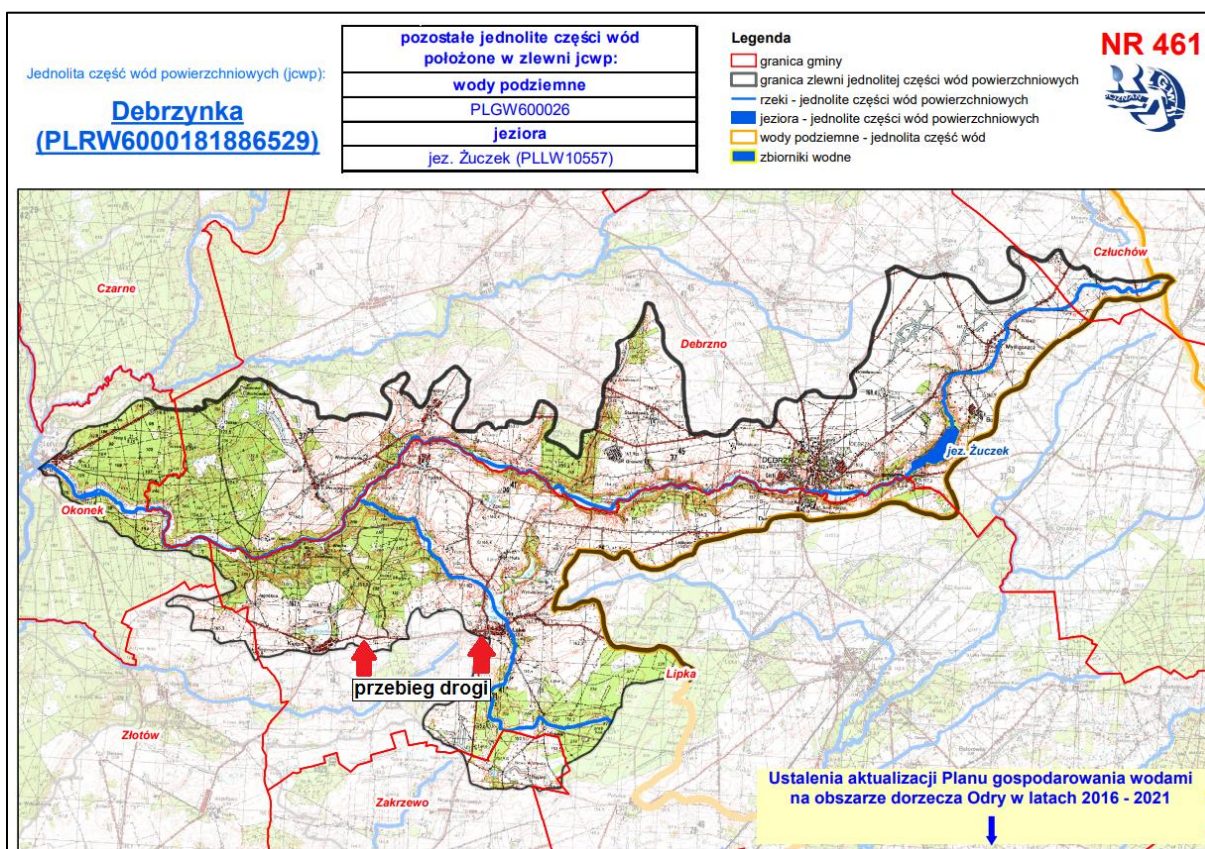
Charakterystyka	Nazwa	Żuczek
	Kod	LW10557
	Typ	Jezioro o wysokiej zawartości wapnia, o dużym wpływie zlewni, stratyfikowane na Niżu Środkowopolskim (3a)
	Ostateczny status hydromorfologiczny z uzasadnieniem	Naturalna część wód (NAT)
Wykaz wód powierzchniowych przeznaczonych:	Do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia	Nie
	Do celów rekreacyjnych w tym kąpieliskowych	Nie
Cel środowiskowy	Stan/ potencjał ekologiczny	Dobry stan ekologiczny
	Stan chemiczny	Dobry stan chemiczny
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Monitoring	Niemonitorowana
	Aktualny stan JCWP	-
	Ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego	Zagrożona
Przedłużenie terminu osiągnięcia celu/ustalenia celów mniej rygorystycznych dla JCWP	Odstępstwo	Tak
	Odstępstwo z art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o zmianie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw	Przedłużenie terminu osiągnięcia celu: - brak możliwości technicznych
	Termin osiągnięcia dobrego stanu	2021
	Uzasadnienie odstępowania	Zagrożenie ocenione jedynie na podstawie analizy presji; planowany jest monitoring, co pozwoli na precyzyjne określenie niezbędnych działań w przyszłości
Realizacja inwestycji wymagającej odstępowania z art. 38j ustawy z dnia 18 lipca 2001 Prawo wodne	Odstępstwo	Nie
	Nazwa inwestycji	-

Charakterystyka	Nazwa	Dopływ z jez. Gogolin Wielki
	Kod	PLRW600018188655132
	Typ	Potok nizinny żwirowy (18)
	Ostateczny status hydromorfologiczny z uzasadnieniem	Naturalna część wód (NAT)
Wykaz wód powierzchniowych przeznaczonych:	Do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia	Nie
	Do celów rekreacyjnych w tym kąpieliskowych	Tak
Cel środowiskowy	Stan/ potencjał ekologiczny	Dobry stan ekologiczny
	Stan chemiczny	Dobry stan chemiczny
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Monitoring	Monitorowana
	Aktualny stan JCWP	Dobry
	Ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego	Niezagrożona
Przedłużenie terminu osiągnięcia celu/ustalenia celów mniej rygorystycznych dla JCWP	Odstępstwo	Nie
	Odstępstwo z art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o zmianie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw	Nie dotyczy
	Termin osiągnięcia dobrego stanu	2015
	Uzasadnienie odstępowania	Nie dotyczy
Realizacja inwestycji wymagającej odstępowania z art. 38j ustawy z dnia 18 lipca 2001 Prawo wodne	Odstępstwo	Nie
	Nazwa inwestycji	-

Karta informacyjna przedsięwzięcia dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1026P na odcinku Kiełpin – Łąkie, o długości 3750 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.



Przebieg drogi na tle JCWP nr 549 (www.poznan.rzgw.gov.pl).



Przebieg przedmiotowej drogi na tle JCWP nr 461 (www.poznan.rzgw.gov.pl).

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie przewiduje się oddziaływania na wody powierzchniowe – brak kanalizacji deszczowej oraz infrastruktury odwadniającej.

Ze względu na niewielkie obciążenie ruchem opisywanej drogi oraz zwiększenie płynności jazdy po realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się również możliwości wystąpienia spływu powierzchniowego zanieczyszczeń do gruntu.

Realizacja inwestycji nie będzie związana również z koniecznością budowy, bądź przebudowy mostów drogowych, przepustów oraz rowów melioracyjnych.

Nie przewiduje się również wystąpienia zagrożeń dla realizacji celów środowiskowych, określonych dla jednolitych części wód powierzchniowych, przez które przebiega przedmiotowa droga – zaplanowano działania mające na celu ograniczenie presji komunalnej na etapie realizacji inwestycji, zaś podczas jego eksploatacji presja tego rodzaju nie wystąpi.

4.5. Wody podziemne.

Przedmiotowa droga przebiega przez teren objęty mapami hydrogeologicznymi Polski w skali 1:50000⁷:

- arkusz nr 200 Debrzno,
- arkusz nr 238 Złotów.

Obszar ten mieści się w całości w obrębie jednej jednostki geologicznej, dla której główny poziom użytkowy stanowią wody czwartorzędowe, o wysokim stopniu izolacji, charakteryzujące się niskim stopniem zagrożenia ich zanieczyszczeniem.

Pierwszy poziom wodonośny w obrębie analizowanego terenu zalega na głębokościach od 5 m pod powierzchnią terenu.

Wschodni odcinek drogi, o długości ok. 400 m od wsi Łąkie przebiega w obrębie specjalnej ochrony wód podziemnych GZWP nr 127 – Subzbiornika Złotów – Piła – Strzelce Krajeńskie⁸ – trzeciorzędowego zbiornika o szacunkowych zasobach dyspozycyjnych

186 tys. m³/dobę i średniej głębokości ujęć 100 m.

W bezpośrednim sąsiedztwie przebiegu drogi nie są zlokalizowane otwory hydrogeologiczne. Najbliżej położony znajduje się w odległości ok. 100 m w kierunku południowym od wschodniego krańca drogi, w miejscowości Łąkie.⁹

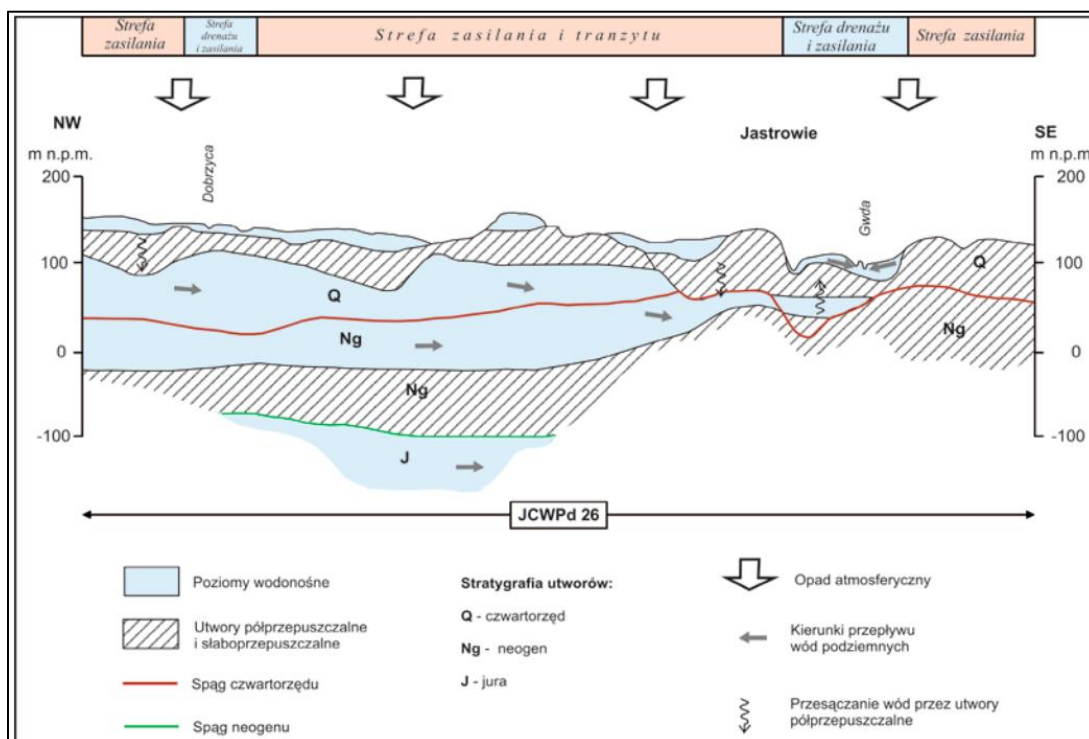
⁷ Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy, www.m.bazagis.pgi.gov.pl

⁸ www.epsh.pgi.gov.pl

⁹ www.epsh.pgi.gov.pl

Klasyfikacja analizowanego obszaru pod względem podziału na jednolite części wód podziemnych¹⁰ (JCWPd) jest następująca:

Charakterystyka	Kod	GW600026
Wykaz wód podziemnych przeznaczonych	Do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia	Tak
Cel środowiskowy	Stan ilościowy	Dobry stan chemiczny
	Stan chemiczny	Dobry stan ilościowy
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Monitoring	Monitorowana
	Stan chemiczny	Dobry
	Stan ilościowy	Dobry
	Ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego	Niezagrożona
Przedłużenie terminu osiągnięcia celu/ustalenie celów mniej rygorystycznych dla JCWPd	Odstępstwo	Nie
	Odstępstwo, z art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 o zmianie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw.	Nie dotyczy
	Termin osiągnięcia dobrego stanu	Nie dotyczy
	Uzasadnienie odstępowania	Nie dotyczy
Realizacja inwestycji wymagającej odstępowania z art. 38j ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne	Odstępstwo	Nie
	Nazwa inwestycji	-



Schemat krążenia wód w obrębie JCWPd nr 26 (www.pgi.gov.pl)

¹⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967)

Realizacja inwestycji będzie polegać wyłącznie na wymianie nawierzchni przedmiotowej drogi poprzez uzupełnienie podbudowy i wykonanie nowej warstwy ścieralnej z mieszanki bitumicznej. Nie będzie związana z ingerencją w głębsze, niż przypowierzchniowe warstwy powierzchni ziemi.

Planuje się wykorzystywanie sprawnych technicznie urządzeń i maszyn budowlanych oraz wbudowywanie surowców bezpośrednio po ich dostarczeniu na teren budowy, celem ograniczenia ryzyka wystąpienia ewentualnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego.

Dla projektowanej drogi nie przewiduje się realizacji odwodnienia oraz kanalizacji deszczowej.

Ze względu na niewielkie obciążenie ruchem opisywanej drogi oraz zwiększenie płynności jazdy po realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się również możliwości wystąpienia spływu powierzchniowego zanieczyszczeń do gruntu i wód gruntowych podczas eksploatacji przedsięwzięcia.

Ponadto warstwa wodonośna w obrębie przebiegu opisywanego szlaku komunikacyjnego jest chroniona poprzez warstwę słaboprzepuszczalnych utworów, zdominowanych przez gliny zwałowe.¹¹

4.6. Powietrze.

Lokalizacja inwestycji, w gminie Lipka należy, zgodnie z podziałem Polski na strefy ustanowionym przez rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz. U. z 2012 r., poz. 914), do strefy wielkopolskiej (PL3002). Zgodnie z art. 89 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799) Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu wykonał dla opisanej strefy roczną ocenę jakości powietrza za rok 2017.¹²

Zbadane parametry pod kątem ochrony zdrowia przyporządkowano do następujących klas zanieczyszczania:

- dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenku węgla, benzenu, ołowiu, arsenu, kadmu i niklu – klasa A – oznacza to, że stężenia zbadane dla danych parametrów nie przekraczają poziomów dopuszczalnych lub docelowych

- dla pyłu PM_{2,5} – klasa C, ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego oraz wartości dopuszczalnej równej 20 µg/m³, którą należy dotrzymać od roku 2020

¹¹ Mapa geologiczna Polski w skali 1:50000 arkusz nr 200 Debrzno oraz 238 Złotów, Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy, www.m.bazagis.pgi.gov.pl

¹² Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim za rok 2017, WIOŚ Poznań, kwiecień 2018.

- dla pyłu PM 10 – klasa C, ze względu na przekroczenie dopuszczalnej częstości przekroczeń dopuszczalnego poziomu dla 24 godzin
- dla benzo(a)pirenu – klasa C, ze względu na przekroczenie poziomu docelowego
- dla ozonu dla poziomu docelowego – klasa A
- dla ozonu dla poziomu długoterminowego w 2020 – klasa D₂.

Według kryterium ochrony roślin powietrze w strefie wielkopolskiej przydzielono do następujących klas:

- dla dwutlenku siarki – do klasy A
- dla tlenków azotu – do klasy A
- dla ozonu:
 - dla poziomu docelowego – do klasy A
 - dla celu długoterminowego – do klasy klasa D₂.

Jako główną przyczynę przekroczeń stanów dopuszczalnych dla tego obszaru wskazuje się emisję gazów i pyłów spowodowaną ruchem pojazdów spalinowych. Dwutlenek siarki, azotu, tlenek węgla oraz pyły powstają w skutek spalania paliw oraz ścierania nawierzchni jezdni i opon. Dotyczy to głównie największych linii – drogi krajowej i dróg wojewódzkich.

Przekroczenia dopuszczalnych poziomów emisji, w tym głównie pyłu PM10, wykazują sezonowość – ich poziom wzrasta w sezonie grzewczym. Spowodowane jest to indywidualnym ogrzewaniem budynków mieszkalnych, małych zakładów produkcyjnych i usługowych itp. z wykorzystaniem paliw stałych oraz ciekłych.

Znaczący wpływ na sytuację aerosanitarną wywiera również położenie geograficzne analizowanych obszarów, rodzaj i charakter zabudowy, jej lokalizacja oraz możliwość tzw. „przewietrzania” obszaru.

4.7. Klimat.

Obszar gminy Lipka leży w regionie klimatycznym wielkich dolin, w pomorskiej dzielnicy klimatycznej.

Dni z przymrozkami jest w roku około 100-110, a z mrozem 35-40.

Opady wynoszą średnio w ciągu roku od 450 do 550 mm przy utrzymującej się pokrywie śnieżnej przez około 50-70 dni, najdłużej na obszarach leśnych.

Przeważają wiatry zachodnie, przynoszące zmianę aury, ale są one zazwyczaj słabe lub umiarkowane.

Okres wegetacyjny trwa około 210-220 dni, od końca marca do pierwszych dni listopada. Spada wówczas około 280-340 mm opadu.

Mgły pojawiają się głównie na słabo przewietrzanych polanach śródleśnych, często podmokłych. Ilość dni mglistych waha się od 54 na otwartych przestrzeniach wysoczyzny, do 36 w obszarze sandru.

Zachmurzenie jest zależne od typów pogody i waha się w granicach wskaźnika 6,5-6,7, przy czym najmniejsze jest ono w czerwcu -5,8, największe w listopadzie -8,3.

Średnia ilość dni pogodnych w roku wynosi 31,3. Dni pochmurnych jest natomiast 146,6. Warunki solarne są najkorzystniejsze w okresie letnim i wiosennym, kiedy liczba dni ze słońcem jest największa.

Na analizowanym obszarze przeważają wiatry z kierunku zachodniego, których jest ponad 50%. Wśród nich dominują wiatry południowo-zachodnie - 30,7% i zachodnie 17,5%. Stosunkowo mało jest wiatrów północnych 5,0%. Charakteryzują się one niewielkimi prędkościami. W ciągu roku notuje się tylko 10-15 dni z wiatrem przekraczającym 10 m/sek. Duże obszary leśne w znacznym stopniu ograniczają prędkości wiatru.

Liczba dni z opadem w ciągu roku to 170-180 dni, przy czym sumy opadów określa się jako niskie, wynoszą one zaledwie 550 - 600 mm. Największe i najintensywniejsze opady notowane są latem.

Tak niskie opady sprawiają że pojawia się niedobór wody, określany jako różnica między opadem a parowaniem. Na obszarze gminy jest on na poziomie 100 mm. Maksimum opadów przypada na miesiąc lipiec (70 mm), minimum występuje w lutym (20-26 mm).¹³

¹³ Uchwała nr IV/34 /15 Rady Gminy Lipka z dnia 20 marca 2015 roku w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Lipka [www.biuletyn.net]

5. Rodzaj technologii.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie nowej nawierzchni drogi powiatowej nr 1026P.

Planuje się wykonać również poszerzenie przedmiotowej drogi poprzez zajęcie pobocza, na szerokości 1 m.

Łącznie wykonana zostanie nowa nawierzchnia z mieszanki asfaltowej, w obrębie pasa drogowego o szerokości 5 m i długości 3750 m.

Przedsięwzięcie zrealizowane zostanie przez wykwalifikowanego wykonawcę, wybranego przez Inwestora, który zobowiązany zostanie do przestrzegania zasad sztuki budowlanej oraz wdrożenia działań na rzecz zabezpieczenia środowiska.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się wykonać:

- ♦ mechaniczne uzupełnienie, wyrównanie i zagęszczenie podbudowy pobocza w części służącej poszerzeniu drogi, o szerokości 1 m, przy wykorzystaniu kruszywa łamanego,
- ♦ nawierzchnię na w/w poboczu, z mieszanki mineralno – asfaltowej o grubości 4 cm, na podbudowie,
- ♦ warstwę wiążącą o grubości 3 cm, na terenie całego projektowanego pasa drogowego, tj. na długości 3750 m i szerokości 5 m, z wykorzystaniem mieszanki mineralno – asfaltowej po zagęszczeniu,
- ♦ warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej, o grubości 3 cm, po zagęszczeniu, w obrębie całego pasa drogowego,
- ♦ dostosowanie istniejących zjazdów do nowych warunków projektowych drogi.

Cały zakres prac planuje się wykonać mechanicznie, przy wykorzystaniu następujących maszyn drogowych:

- ♦ koparek,
- ♦ równiarek,
- ♦ rozkładarki mieszanek bitumicznych,
- ♦ walców drogowych.

Przytoczone powyżej maszyny będą wchodzić w skład parku maszynowego wykonawcy robót, przy czym zostanie on zobowiązany przez Wnioskodawcę do

użytkowania wyłącznie sprawnych technicznie maszyn oraz obsługiwanie ich przez wykwalifikowanych pracowników.

Realizacja inwestycji wymagać będzie również dostaw niezbędnych materiałów i kruszyw, które będą głównie dowożone bezpośrednio na teren budowy.

Wody opadowe z nowo wykonanej jezdni będą odprowadzane powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do rowów przydrożnych.

Przedsięwzięcie nie będzie wymagać przebudowy istniejących rowów melioracyjnych, a także wykonania nowych melioracji.

Przy realizacji przedsięwzięcia nie będą budowane, przebudowywane, bądź remontowane przepusty i mosty drogowe.

Prace realizacyjne planuje się prowadzić w porze dziennej, tj. od godziny 6:00 do 22:00, wstępnie oszacowano, iż będą one trwać ok. 10 dni.

Przedmiotowa droga należy do klasy L – drogi dolakne, a jej prędkość projektowa wynosi 40 km/h.

Średnie natężenie ruchu na opisywanej drodze wynosi:

- ♦ pojazdy lekkie:
 - w porze dziennej – 255 pojazdów,
 - w porze nocnej – 45 pojazdów,
- ♦ pojazdy ciężkie:
 - w porze dziennej – 35 pojazdów,
 - w porze nocnej – 8 pojazdów.

Natężenie ruchu jest uwarunkowane głównie poprzez pojazdy mieszkańców miejscowości które łączy przedmiotowa droga oraz dojeżdżające do zabudowy produkcyjnej zlokalizowanej w miejscowości Kiełpin.

Nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu na przedmiotowej drodze po zrealizowaniu przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie ma na celu wyłącznie poprawę warunków jazdy.

6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Wnioskodawca nie zakłada realizacji przedsięwzięcia w wariantach innych niż opisany w niniejszym opracowaniu, ponieważ nie znajdują one uzasadnienia zarówno w aspekcie ekonomicznym jak i lokalizacyjnym.

Projektowana droga będzie przebiegać w obrębie istniejącego pasa drogowego, wykonana zostanie nowa nawierzchnia, jak również utwardzony zostanie fragment pobocza o szerokości 1 m.

Użytkowanie drogi w obecnym stanie stanowi zagrożenie dla ruchu drogowego, a jej użytkowanie stanowi uciążliwość dla okolicznych mieszkańców. Z uwagi na obecny stan nawierzchni oraz szerokość pasa drogowego użytkowanie drogi stanowi także źródło niedogodności poruszających się po niej pojazdów dojeżdżających do zlokalizowanej w miejscowości Kiełpin zabudowy produkcyjnej.

Realizacja przedsięwzięcia jest konieczna ze względów bezpieczeństwa, a także ma na celu podwyższenie jakości życia okolicznych mieszkańców.

Zajęcie części pobocza uzasadnia konieczność poszerzenia drogi, jak również fakt, iż jest ono obecnie użytkowane (istniejąca droga jest zbyt wąska aby umożliwić bezkolizyjne mijanie się pojazdów), wobec czego jest ono niemal całkowicie zdegradowane, pozbawione roślinności (patrz również fotografie załączone w punkcie 3 Karty).

Opisany w niniejszej Karcie wariant jest najbardziej optymalny, zarówno ze względów technicznych i środowiskowych – nie wymaga realizacji dodatkowej infrastruktury itp. ingerencji w elementy środowiska poza pasem drogowym, jak również ze względów ekonomicznych.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, w wariantcie opisanym w niniejszej Karcie, pozwoli na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, przy minimalnym wpływie na środowisko.

Z uwagi na przytoczone powyżej zagrożenie, jakie stanowi użytkowanie drogi w jej obecnym stanie, nie przewiduje się możliwości rezygnacji ze zrealizowania przedsięwzięcia – wariantu zerowego.

Ponadto usprawnienie przejazdu pojazdów ciężarowych zmniejszy negatywne oddziaływanie na środowisko, związane z ich poruszaniem.

7. Przewidziana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

7.1. Etap realizacji.

Podczas realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie zużycie:

- ♦ kruszywa łamanego do wykonania podbudowy pobocza,
- ♦ mieszanki mineralno – asfaltowej,
- ♦ paliw, w silnikach spalinowych maszyn oraz pojazdów.

Szacuje się, iż zużycie kruszywa wyniesie ok. 200 m³, a do wykonania warstwy wiążącej i ścieralnej jezdni konieczne będzie wykorzystanie ok. 750 m³ mieszanki mineralno – asfaltowej.

Zużycie paliw, będzie zależne od zapotrzebowania posiadanych przez wykonawcę robót sprzętów oraz pojazdów.

W celu ograniczenia zużycia paliw oraz emisji spalin Wnioskodawca planuje zobowiązać wykonawcę do używania wyłącznie sprzętów sprawnych technicznie, posiadających ekonomiczne, niskoemisyjne silniki.

7.2. Etap eksploatacji.

Eksploatacja drogi nie będzie wymagać dostaw wody, energii, jak również zużycia surowców bądź paliw.

8. Rozwiązania chroniące środowisko.

8.1. Etap realizacji.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zaplanowano następujące rozwiązania mające na celu ochronę środowiska:

- ♦ prace realizacyjne prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, według określonego harmonogramu i ustaleń z inwestorem;
- ♦ powierzchnie dróg dojazdowych oraz służące do magazynowania zostaną utwardzone i odpowiednio zabezpieczone przed przedostawaniem się substancji szkodliwych, takich jak związki ropopochodne;
- ♦ roboty budowlane będą wykonywane przez wyspecjalizowanych i odpowiednio przeszkolonych pracowników, przy użyciu sprawnych technicznie maszyn (Wnioskodawca planuje zobowiązać do tego wykonawcę robót warunkami technicznymi SST);
- ♦ do budowy nawierzchni drogi zostaną wykorzystane materiały posiadające certyfikaty zgodności z odpowiednimi Polskimi Normami oraz Aprobatami Technicznymi, dopuszczone do użytkowania przez Państwowy Instytut Higieny;
- ♦ wykorzystywane mieszanki bitumiczne będą produkowane, w oparciu o zatwierdzone, optymalnie dobrane receptury laboratoryjne i na bieżąco badane co do ich jakości, według obowiązujących obecnie norm;
- ♦ transport oraz magazynowanie materiałów mogących powodować pylenie, odbywać się będzie pod przykryciem, np. poprzez wykorzystanie plandek i opony;
- ♦ surowce wykorzystywane do budowy nawierzchni będą w miarę możliwości na bieżąco dostarczane i wbudowywane w powierzchnię drogi, celem ograniczenia konieczności ich magazynowania;
- ♦ ścieki bytowe powstałe podczas realizacji przedsięwzięcia będą magazynowane w szczelnych zbiornikach sanitarnych i wywożone przez odpowiednie podmioty, poza teren inwestycji;
- ♦ odpady powstałe podczas prac budowlanych będą magazynowane w specjalnie przygotowanych miejscach, gdzie zostaną zabezpieczone przed roznoszeniem ich po terenie inwestycji oraz sąsiednich, w miarę możliwości ponownie wykorzystane, bądź wywiezione przez uprawnionych odbiorców;
- ♦ po zakończeniu prac teren inwestycji zostanie uprzątnięty.

8.2. Etap eksploatacji.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia ochrona środowiska będzie realizowana przez:

- ♦ poprawę nawierzchni, co poza zwiększeniem bezpieczeństwa użytkowników drogi, polepszy warunki jezdne, które będą sprzyjały zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń oraz hałasu m.in. poprzez skrócenie czasu przejazdu;
- ♦ zmniejszy się także ilość zanieczyszczeń pochodzących ze ścierania nawierzchni oraz ogumienia pojazdów;
- ♦ utwardzenie powierzchni drogi zmniejszy ilość przenikających do gleby zanieczyszczeń;
- ♦ użytkowanie drogi nie będzie związane z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii.

9. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

9.1. Emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza.

Etap realizacji.

Zanieczyszczenia gazowe i pyłowe będą emitowane do powietrza podczas prac realizacyjnych, a także podczas ruchu pojazdów po przebudowanej drodze.

Emisje związane z pracami realizacyjnymi nastąpią głównie w wyniku pracy silników spalinowych, pojazdów dowożących materiały i surowce na teren inwestycji, wywożących odpady a także ciężkiego sprzętu budowlanego.

Może też nastąpić pylenie wykorzystywanych na placu budowy surowców.

Z uwagi na powyższe, Wnioskodawca zaplanował rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, do których zastosowania zobowiązany zostanie wykonawca prac. Obejmą one między innymi wykorzystywanie sprawnych technicznie pojazdów i maszyn, wyłączanie silników spalinowych podczas postoju, rozładunku itp., transport i magazynowanie materiałów mogących powodować pylenie pod przykryciem np. plandeką.

Oddziaływanie prac budowlanych na powietrze będzie krótkotrwałe i ustanie po zakończeniu etapu realizacji (ok. 10 dni).

Etap eksploatacji.

Nie prognozuje się zwiększania emisji pochodzącej z ruchu drogowego, gdyż nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu.

Zmiana nawierzchni zwiększy efektywność poruszania się pojazdów, co przełoży się na zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko powietrzne.

9.2. Emisja hałasu.

Etap realizacji.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje emisję hałasu do otoczenia, powstałą podczas transportu materiałów i surowców, wywozu odpadów oraz pracy ciężkiego sprzętu budowlanego.

Wnioskodawca planuje zobowiązać wykonawcę prac realizacyjnych, do prowadzenia ich wyłącznie w porze dziennej.

Planuje się, iż roboty budowlane trwać ok. 10 dni.

Z uwagi na powyższe, oddziaływania akustyczne związane z realizacją nowej nawierzchni na przedmiotowej drodze będą chwilowe, krótkotrwałe i ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

Etap eksploatacji.

Podczas eksploatacji nie przewiduje się emisji hałasu powyżej poziomów dopuszczalnych, ze względu na niewielkie natężeniu ruchu.

Jednocześnie wykonanie nowej nawierzchni na drodze pozwoli na zapewnienie płynności przejazdu, co przyczyni się do zmniejszenia oddziaływań akustycznych, w stosunku do stanu istniejącego.

9.3. Emisja ścieków.

Etap realizacji.

Ścieki bytowe powstałe podczas realizacji przedsięwzięcia będą okresowo magazynowane, w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, które następnie zostaną wywiezione przez uprawnione w tym celu podmioty poza teren inwestycji, do dalszego zagospodarowania.

Etap eksploatacji.

Dla przebudowywanej drogi nie planuje się realizacji infrastruktury odwadniającej, jak np. kanalizacja deszczowa, w związku z czym nie przewiduje się powstawania ścieków na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Wykonanie nowej nawierzchni drogi usprawni i upłynni przejazd, przez co zmniejszy się również ilość zanieczyszczeń spływających do gruntu wraz z wodami opadowymi i roztopowymi, związanych ze ścieraniem ogumienia samochodowego oraz nawierzchni asfaltowej.

10. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

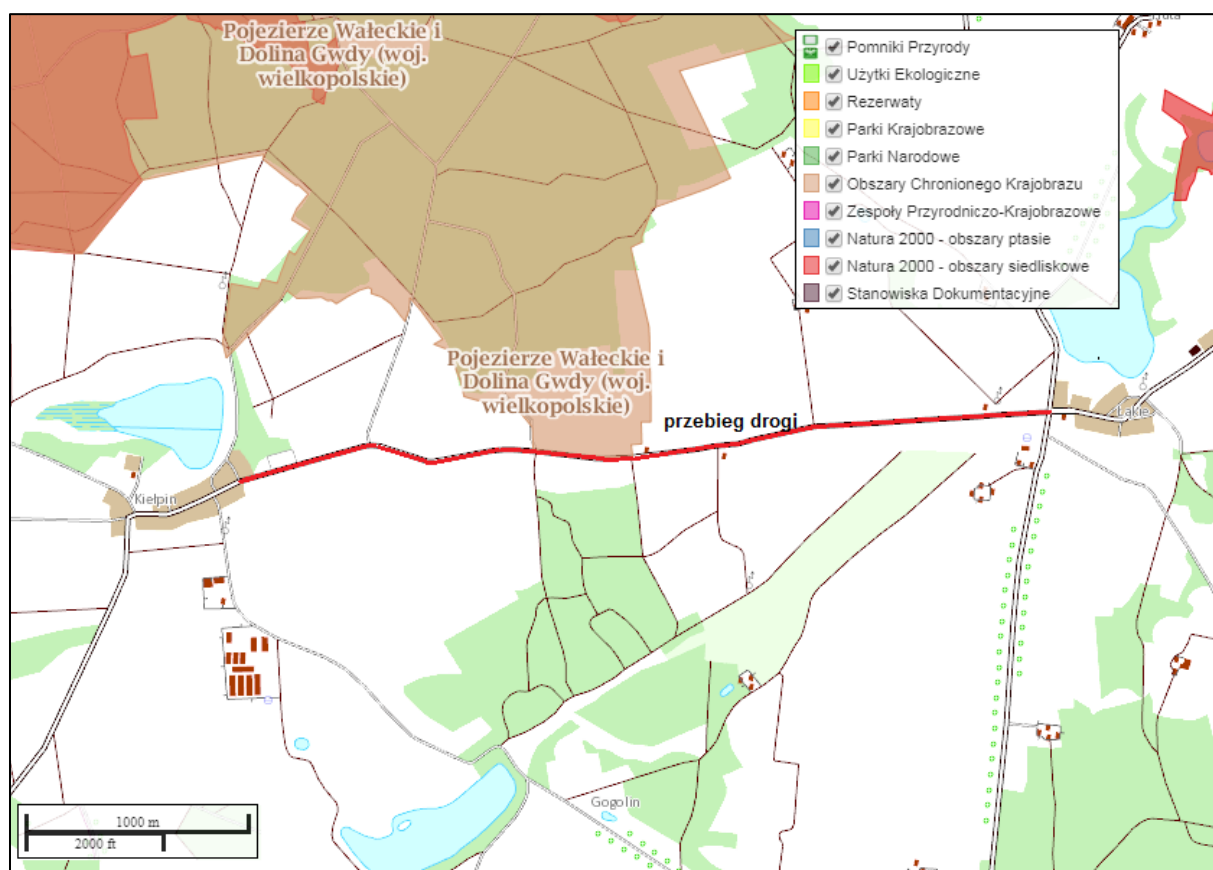
Planowane przedsięwzięcie będzie mieć charakter wyłącznie lokalny, podobnie jak oddziaływania związane z jego realizacją i eksploatacją.

Jednocześnie lokalizacja projektowanej drogi jest oddalona o ok. 105 km od najbliższej położonej, północnej granicy kraju, w związku z czym nie przewiduje się wystąpienia transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

11. Informacja o obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Planowana do przebudowy droga nie przebiega przez żaden z obszarów objętych ochroną, w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j.: Dz. U. z 2018 r., poz. 142).

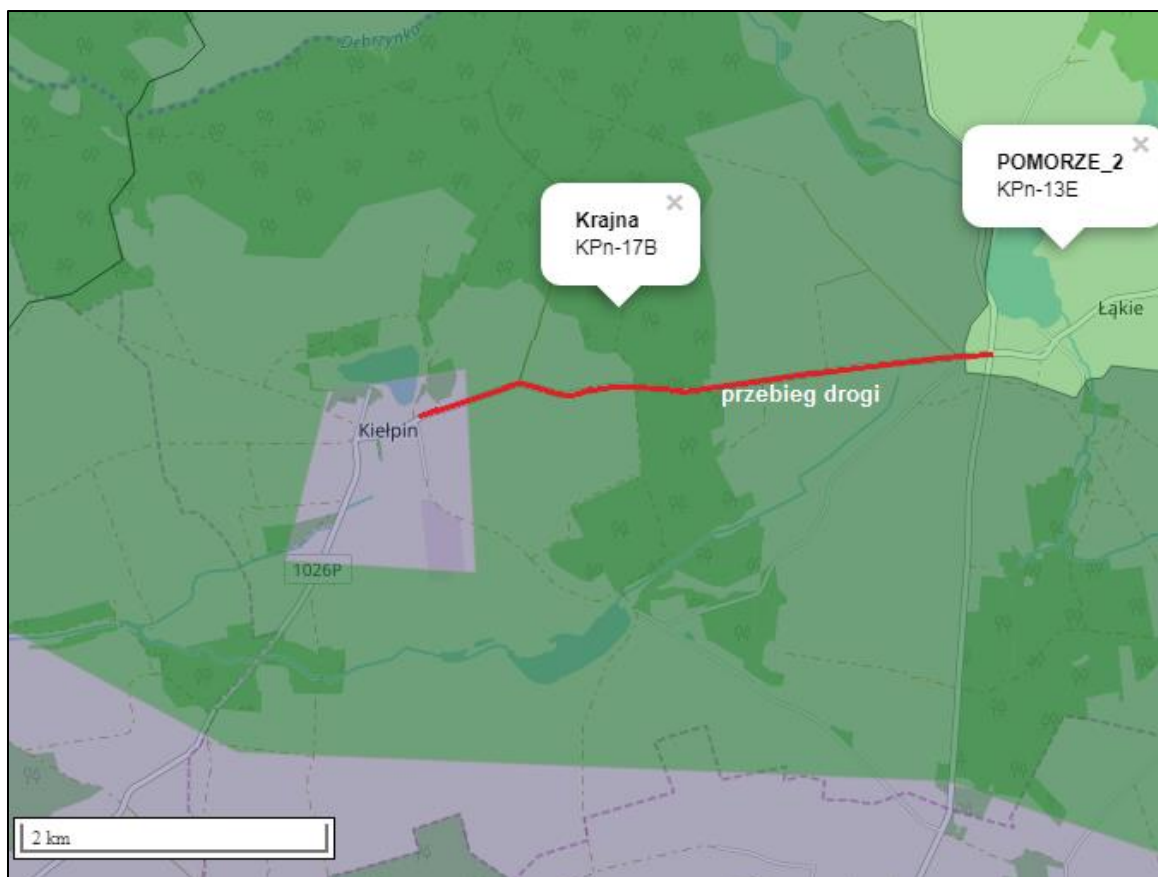
Jej centralny odcinek, o długości ok. 480 m jest usytuowany przy granicy obszaru chronionego krajobrazu „Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy”



Przebieg przedmiotowej drogi na tle form ochrony przyrody (www.geoserwis.gdos.gov.pl).

Projektowana do przebudowy droga powiatowa nr 1026P przebiega w obrębie korytarzy ekologicznych:

- Bory Krajeńskie – Bory Tucholskie oraz
- Pojezierze Drawskie i Połczyńskie.



Przebieg przedmiotowej drogi na tle korytarzy ekologicznych (www.mapa.korytarze.net).

Projektowane przedsięwzięcie polegać będzie wyłącznie na wymianie nawierzchni istniejącej drogi powiatowej oraz jej poszerzeniu, nie planuje się realizacji nowego szlaku komunikacyjnego.

Zwiększenie szerokości pasa jezdni o 1 m odbędzie się poprzez włączenie pobocza w obrębie istniejącego pasa drogowego, które w ramach prac utrzymaniowych jest pozbawione zakrzaceń, w związku z regularnym wykaszaniem. Podczas realizacji przedsięwzięcia nie będzie konieczna wycinka przydrożnych drzew.

Główne oddziaływania związane z inwestycją nastąpią podczas prac realizacyjnych – emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do atmosfery oraz emisja hałasu, przy czym będą one wykazywać wyłącznie charakter chwilowy, ustaną po zakończeniu tych prac. Podczas eksploatacji przedsięwzięcia natężenie ruchu pojazdów na drodze (opisane w punkcie 2 Karty) będzie niewielkie, wobec czego nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań mogących swoim zasięgiem objąć przytoczone powyżej formy ochrony przyrody.

Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na tereny oraz obiekty objęte ochroną w tym korytarze ekologiczne, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji.

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

Ze względu na rolniczy charakter terenów położonych w okolicy przedmiotowej drogi, a także rodzaj i zasięg przedsięwzięcia oraz oddziaływań związanych z jego realizacją

i eksploatacją, nie przewiduje się wystąpienia efektu oddziaływania skumulowanego.

W otoczeniu nie znajdują się obiekty, mogące być źródłem znaczących, ponadnormatywnych oddziaływań, takie jak przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko.¹⁴

Jednocześnie opisywane w niniejszej karcie przedsięwzięcie, największy wpływ na środowisko wywierać będzie w fazie realizacji, która będzie wyłącznie krótkotrwała, chwilowa.

Ponadto wymiana nawierzchni na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej nr 1026P usprawni poruszanie się pojazdów, na skutek czego zmniejszą się oddziaływania związane z eksploatacją drogi, takie jak emisja spalin, czy zanieczyszczeń pochodzących ze ścierania ogumienia pojazdów, bądź też nawierzchni bitumicznej drogi.

¹⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71)

13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Nie przewiduje się ryzyka wystąpienia poważnej awarii, bądź też katastrofy naturalnej lub budowlanej w związku z realizacją, jak również eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest związane z realizacją jakiegokolwiek instalacji, wobec czego nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia awarii¹⁵ oraz poważnego zanieczyszczenia środowiska¹⁶.

Analizowany teren nie jest położony w obrębie obszarów objętych mapami ryzyka wystąpienia powodzi.¹⁷

Jednocześnie przedmiotowa inwestycja zostanie w całości wykonana na powierzchni ziemi (nie będzie konieczna realizacja mostów, wiaduktów itp.), z materiałów oraz w technologii powszechnie stosowanych przy tego typu inwestycjach, odpornych na czynniki atmosferyczne oraz eksploatację.

¹⁵ Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138)

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 września 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. z 2014 r., poz. 1169)

¹⁷ www.mapy.isok.gov.pl

14. Przewidywane ilości oraz rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.

14.1. Etap realizacji.

Emisja odpadów będzie związana przede wszystkim z mechanicznym oczyszczeniem istniejącej nawierzchni, powstaną głównie odpady o kodzie 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg, które w miarę możliwości zostaną zagospodarowane na terenie planowanego przedsięwzięcia, pozostałości będą magazynowane w odpowiednich, specjalnie przygotowanych w tym celu miejscach i zabezpieczone przed ich roznoszeniem po terenie inwestycji.

W ramach realizacji inwestycji mogą powstać również odpady opakowaniowe, przy czym planuje się przede wszystkim bezpośredni dowóz surowców z magazynów przy wykorzystaniu pojazdów samowładowczych oraz bezpośrednio wbudowywanie ich w nawierzchnię drogi. Odpady opakowaniowe powstaną głównie podczas obsługi socjalno – bytowej pracowników obsługujących teren inwestycji, podobnie jak możliwe do wytworzenia odpady komunalne.

Ilości odpadów, które mogą powstać w ramach realizacji są obecnie trudne do oszacowania, jednakże ze względu na brak konieczności prowadzenia prac rozbiórkowych oraz krótkotrwały charakter planowanych robót (okres ok. 10 dni) przewiduje się powstanie wyłącznie niewielkich ilości odpadów, głównie odpadów komunalnych.

Emisja odpadów związana z realizacją przedsięwzięcia ustanie po zakończeniu prac.

Wnioskodawca planuje nałożyć na wykonawcę przedsięwzięcia obowiązek codziennego wywożenia odpadów powstających na terenie inwestycji oraz zagospodarowania ich zgodnie z obowiązującymi przepisami, z nastawieniem na maksymalne możliwe ponowne wykorzystanie.

14.2. Etap eksploatacji.

Eksploatacja planowanego do przebudowy odcinka drogi, po oddaniu go do użytku nie będzie związana z wytwarzaniem odpadów.

Do ewentualnych odpadów związanych z ruchem drogowym można zaliczyć padłe zwierzęta oraz zagrażające bezpieczeństwu konary i gałęzie znajdujące się na lub przy drodze, których uprzętnięcie zalicza się do obowiązków zarządcy drogi. Mogą powstać także odpady pochodzące z wypadków drogowych takie jak substancje niebezpieczne, które będą zabezpieczane i usuwane przez odpowiednie podmioty.

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

Projektowane przedsięwzięcie polegać będzie poszerzeniu istniejącej drogi powiatowej poprzez włączenie fragmentu pobocza o szerokości 1 m oraz wykonaniu nowej nawierzchni.

Realizacja tego zamierzenia obejmie mechaniczne wyrównanie i uzupełnienie podbudowy pobocza kruszywem, a następnie wykonanie w obrębie tak przygotowanego pasa nawierzchni asfaltowej.

Nie planuje się wykonania jakichkolwiek prac rozbiórkowych w związku z opisanym w niniejszym opracowaniu przedsięwzięciem, gdyż nie przewiduje się usuwania istniejącej nawierzchni.