

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. 2019 r., poz. 630 ze zm.)**

DOTYCZY:

**przebudowy drogi powiatowej nr 1022P Trudna - Łąkie,
na odcinku o długości 5075 m, w gminie Lipka,
powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.**

Opracowała:

mgr Oriana Drzastwa

Sprawdził:

mgr Adam Dymek

Chodzież, 7 lutego 2020 r.

Spis treści

1. Cel i podstawa prawna sporządzenia opracowania.....	3
2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.....	4
2.1. Lokalizacja przedsięwzięcia.....	4
2.2. Rodzaj, cechy oraz skala przedsięwzięcia.	5
3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, obiektu budowlanego. Dotychczasowy oraz planowany sposób wykorzystania nieruchomości i pokrycie szatą roślinną.	7
4. Ogólna charakterystyka terenu inwestycji.....	12
4.1. Położenie geograficzne.....	12
4.2. Budowa geologiczna i ukształtowanie terenu.....	12
4.3. Jakość powietrza.....	14
4.4. Wody powierzchniowe.....	15
4.5. Wody podziemne.....	19
4.6. Klimat akustyczny.	20
5. Rodzaj technologii.....	22
6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.	25
7. Przewidziana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.	26
7.1. Etap realizacji.....	26
7.2. Etap eksploatacji.....	26
8. Rozwiązania chroniące środowisko.	27
8.1. Etap realizacji.....	27
8.2. Etap eksploatacji.....	28
9. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.	29
9.2. Emisja hałasu.	29
9.3. Emisja ścieków.	30
10. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.	31
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.	32

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.	34
13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.	35
14. Przewidywane ilości oraz rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.	36
14.1. Etap realizacji.	36
14.2. Etap eksploatacji.	36
15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.	37

1. Cel i podstawa prawna sporządzenia opracowania.

Wnioskodawca:

POWIAT ZŁOTOWSKI

Aleja Piasta 32

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 1022P Trudna - Łąkie, na odcinku o długości 5075 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.

Planowaną inwestycję zakwalifikowano, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), 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 2019 r., poz. 630 ze zm.).

2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

2.1. Lokalizacja przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi powiatowej nr 1050P, na odcinku 12780 m, między miejscowościami Trudna i Łąkie.

Jest ona zlokalizowana w województwie wielkopolskim, powiecie złotowskim, w gminie Lipka. Początkowy odcinek drogi planowanej do przebudowy (kilometraż 0 + 465) znajduje się w miejscowości Trudna, która jest położona w odległości ok. 3,9 km w linii prostej, na kierunku południowo-wschodnim od drogi krajowej nr 22, z której dojeżdża się do wsi Trudna, poprzez zjazd do miejscowości Rozwory, bądź Rusinowo. Początkowy odcinek drogi znajduje się na granicy gminy Lipka, stanowiącej jednocześnie północną granicę powiatu złotowskiego.

Jest to droga lokalna, łącząca okoliczne miejscowości, takie jak Trudna, Zdrojewo, Huta i Łąkie. Z miejscowości Trudna droga biegnie w kierunku wschodnim, dalej południowo - zachodnim, po czym od miejscowości Zdrojewo skręca na południe do wsi Łąkie (kilometraż 5 + 540).

Przebieg przedmiotowej drogi w gminie Lipka przedstawiono na poniższej rycinie oraz rycinie zamieszczonej w rozdziale 3 opracowania.



Przebieg drogi planowanej do przebudowy w gminie Lipka (www.lipka.e-mapa.net).

2.2. Rodzaj, cechy oraz skala przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmie przebudowę istniejącej drogi lokalnej, łączącej okoliczne miejscowości, na odcinku o długości 5075 m.

Istniejąca droga, ze względu na ubytki asfaltu, wyrwy w poboczu oraz szerokość pasa drogowego, uniemożliwiająca swobodne wymijanie dwóch pojazdów, stanowi zagrożenie dla jej użytkowników. Jednocześnie użytkowanie jej w obecnej formie stanowi źródło znacznej uciążliwości dla okolicznych mieszkańców, przy czym dla niektórych miejscowości, jak np. Zdrojewo stanowi ona główną drogę dojazdową.

Część miejscowości Trudna oraz Łąkie jest także całkowicie pozbawiona ciągów pieszych.

Biorąc pod uwagę powyższe Wnioskodawca podjął decyzję o przeprowadzeniu prac modernizacyjnych, obejmujących:

- poszerzenie pasa drogowego do 5 m poprzez zajęcie 0,5 m pobocza, eksploatowanego obecnie i silnie zdegradowanego z uwagi na ograniczoną szerokość drogi, na odcinku o długości 2490 m,
- wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej w obrębie pasa drogowego o szerokości 5 m, na odcinku 5005 m,
- realizację ciągów pieszo-rowerowych, w miejscowości Trudna oraz Łąkie, o łącznej długości 615 m, wraz z dostosowaniem zjazdów na posesje,
- przebudowę zatoczki autobusowej w 2 + 750 km drogi.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się wykonać:

- ♦ mechaniczne uzupełnienie, wyrównanie i zagęszczenie podbudowy pobocza w części służącej poszerzeniu drogi, o szerokości 0,5 m, na odcinku 2490 m (kilometraż: 3 + 050 : 5 + 540), 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, w obrębie pasa drogowego, na długości 5005 m i szerokości 5 m, z wykorzystaniem mieszanki mineralno – asfaltowej po zagęszczeniu,
- ♦ warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej, po zagęszczeniu, o grubości 3 cm, na szerokości 5 m i odcinku o długości 5005 m,
- ♦ dostosowanie istniejących zjazdów do nowych warunków projektowych drogi.

Karta informacyjna przedsięwzięcia dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1022P Trudna - Łąkie, na odcinku o długości 5075 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.

Chodniki, ścieżki pieszo-rowerowe oraz zatoczki autobusowe, planowane do realizacji, bądź przebudowy w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wykonane będą z kostki brukowej typu „polbruk”, o grubości 8 cm, na podsypce cementowo-pisakowej.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie planuje się wycinania przydrożnych drzew. W przypadku kolizji z ciągiem pieszym wykonane zostaną obejścia.

Inwestycja nie będzie związana z koniecznością wykonywania głębokich wykopów, planuje się ułożenie nowej nawierzchni na istniejącej, po jej wyrównaniu. Przy realizacji przedsięwzięcia nie będą budowane, bądź remontowane przepusty i mosty drogowe.

Wstępnie oszacowano, iż prace realizacyjne będą trwać ok. 20 dni i planuje się je prowadzić wyłącznie w porze dziennej, między 6:00 i 22:00.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1022P, między miejscowościami Trudna i Łąkie. Zamierzenie obejmuje poszerzenie drogi poprzez zajęcie ok. 0,5 m pobocza oraz wykonanie nowej nawierzchni w obrębie powstałego po poszerzeniu pasa drogowego. Długość odcinka planowanego do przebudowy wyniesie 5075 m.

Obecnie droga posiada ok. 4,5 m szerokości, a jej nawierzchnia oraz pobocze są w znacznym stopniu zniszczone poprzez liczne dziury i wyrwy oraz ubytki asfaltu.

Z uwagi na to, iż istniejący stan drogi uniemożliwia obecnie swobodne wymijanie dwóch pojazdów, pobocze sąsiednie pobocze gruntowe jest również w znacznym stopniu wyeksploatowane i zdegradowane.

Planowana do przebudowy droga przebiega przez tereny zagospodarowane rolniczo. Poza zabudowaniami miejscowości, które łączy opisywana droga, wzdłuż jej przebiegu rozciągają się głównie pola uprawne oraz nieużytki porolne, a także w niewielkim stopniu, kompleksy drzew. Wzdłuż przebiegu drogi po obu jej stronach, porastają nieregularnie rozmieszczone drzewa przydrożne, należące do gatunków liściastych.

Bezpośrednio przy granicy jezdni sporadycznie występują samosiewne zakrzaczenia i zakrzewienia, w większości są one regularnie usuwane podczas prac związanych z utrzymaniem dróg. Pobocza porasta wyłącznie niska roślinność ruderalna.

Po zachodniej stronie przedmiotowej drogi, w miejscowości Łąkie, znajduje się Jezioro Łąkie. Odległość najbliższej położonej krawędzi drogi od linii brzegowej jeziora wynosi ok. 5 m.

Przez cały przebieg przedmiotowej drogi otacza ją typowy krajobraz wiejski, na który składają się pola uprawne i nieużytki. Otoczenie charakteryzuje się urozmaiconą budową terenu, Brak obiektów i budowli, dominujących w krajobrazie.

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

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. 0,5 m, poprzez zajęcie eksploatowanego obecnie, zniszczonego pobocza (patrz załączone fotografie). Planowana lokalizacja ciągów pieszo-rowerowych przebiegać będzie przez tereny porośnięte roślinnością ruderalną.

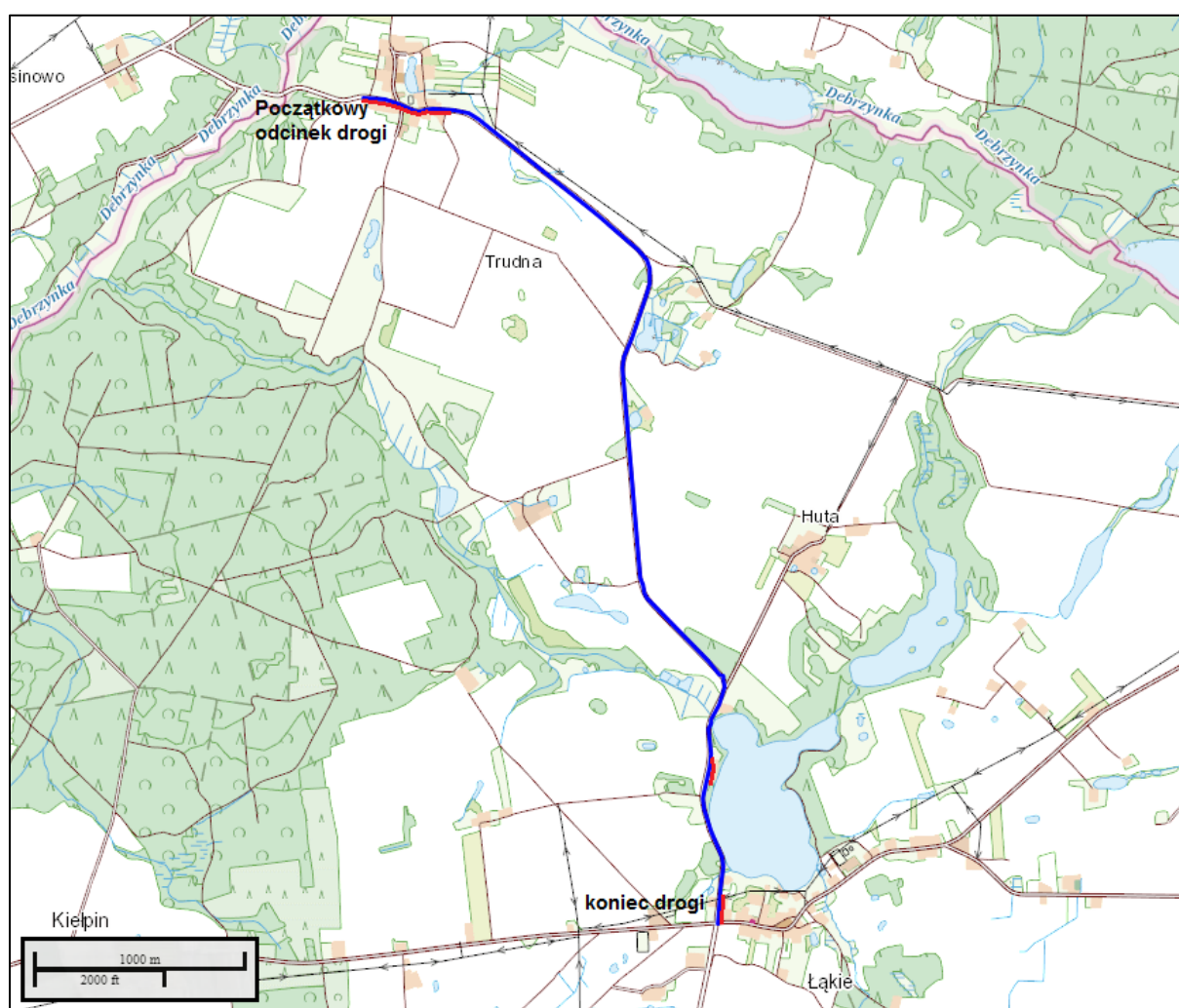
Nie zmieni się znacząco sposób użytkowania terenu w obrębie lokalizacji przedsięwzięcia. Po zrealizowaniu przedmiotowego zamierzenia nie zmieni się także krajobraz obszaru objętego opracowaniem. Budowa i przebudowa chodników przy

istniejącym, wyremontowanym szlaku komunikacyjnym wpisze się w krajobraz, jednocześnie poprawiając jakość życia i bezpieczeństwo mieszkańców oraz estetykę infrastruktury wsi.

Przedsięwzięcie nie będzie wymagać wycinki przydrożnych drzew, a także krzewów. W przypadku kolizji ciągów pieszo-rowerowych, planowanych do realizacji wzdłuż drogi w miejscowościach Trudna oraz Łąkie, z istniejącymi drzewami zostaną wykonane obejścia.

Nie nastąpi również ingerencja w istniejącą sieć rowów melioracyjnych oraz przepusty drogowe, poprzez realizację nowych, bądź przebudowę istniejących.

W miejscowościach, które łączy droga znajdują się zabytki¹, jednakże przedmiotowe przedsięwzięcie nie obejmuje ich swoim zasięgiem.



Sposób zagospodarowania terenu wzdłuż przebiegu drogi planowanej do przebudowy (www.geoserwis.gdos.gov.pl).

¹ Uchwała Nr III/18/18 Rady Gminy Lipka z dnia 21 grudnia 2018 roku w sprawie przyjęcia Gminnego Programu Opieki nad Zabytkami dla Gminy Lipka na lata 2018-2021

Karta informacyjna przedsięwzięcia dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1022P Trudna - Łąkie, na odcinku o długości 5075 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.



Początkowy odcinek drogi planowanej do przebudowy, w miejscowości Trudna, widok w kierunku wschodnim.



Dominujący sposób zagospodarowania terenu wzdłuż drogi, w tle, w centralnej części fotografii, zabudowa wsi Huta, widok w kierunku wschodnim.

Karta informacyjna przedsięwzięcia dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1022P Trudna - Łąkie, na odcinku o długości 5075 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.



Przepust drogowy na cieku wypływającym z Jeziora Łąkie, widok w kierunku północnym.

Karta informacyjna przedsięwzięcia dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1022P Trudna - Łąkie, na odcinku o długości 5075 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.



Fragment drogi przebiegający przy Jeziorze Łąkie, widok w kierunku północnym.



Końcowy odcinek drogi planowanej do przebudowy, po prawej stronie planowana lokalizacja ciągu pieszo-jezdnego, widok w kierunku północnym.

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.

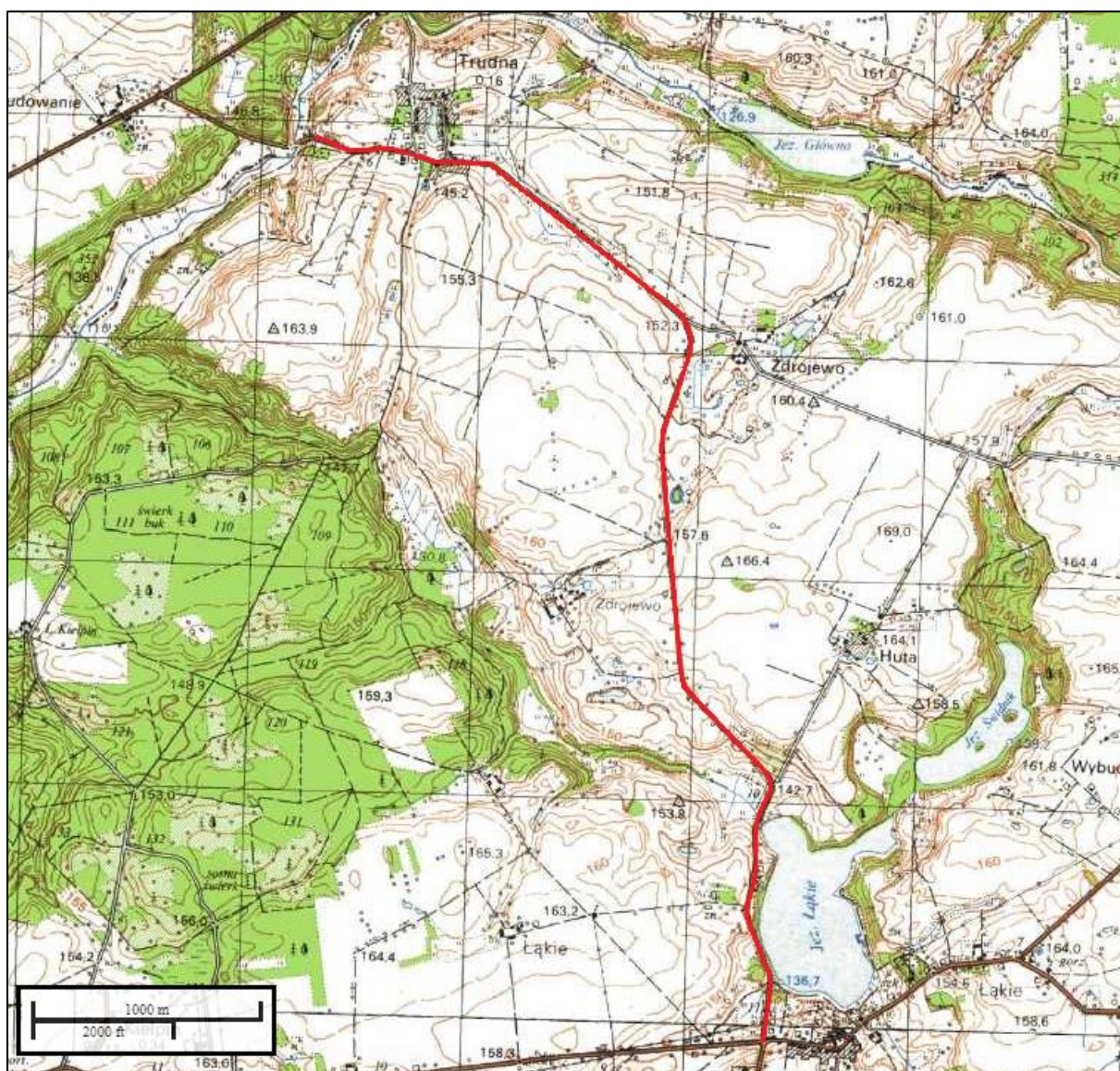
Torfy reprezentują typ niski, turzycowo-mszysty, w spągu z widocznymi śladami nierozłożonych roślin o miąższości do 4 m.

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.

Karta informacyjna przedsięwzięcia dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1022P Trudna - Łąkie, na odcinku o długości 5075 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.

Osady denudacyjne powstały wskutek wynoszenia materiału okruchowego ze zbocza o są zbudowane z różnoziarnistego deluwium o miąższości sięgającej kilku metrów.²

Przedmiotowa droga przebiega przez teren charakteryzujący się urozmaiconym ukształtowaniem terenu, wykazującym deniwelacje terenu na wysokości od 140 do 165 m n.p.m. (patrz poniższa rycina).



Topografia terenu, w obrębie którego przebiega droga planowana do przebudowy – oznaczona kolorem czerwonym (www.geoserwis.gdos.gov.pl).

² Załącznik do uchwały 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]

4.3. Jakość powietrza.

Teren, przez który przebiega planowana do przebudowy droga 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 (t.j.: Dz. U. z 2019 r., poz. 1396 ze zm.) Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu wykonał dla opisanej strefy roczną ocenę jakości powietrza za rok 2018.³

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

- 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,
- dla pyłu PM₁₀ – 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 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.

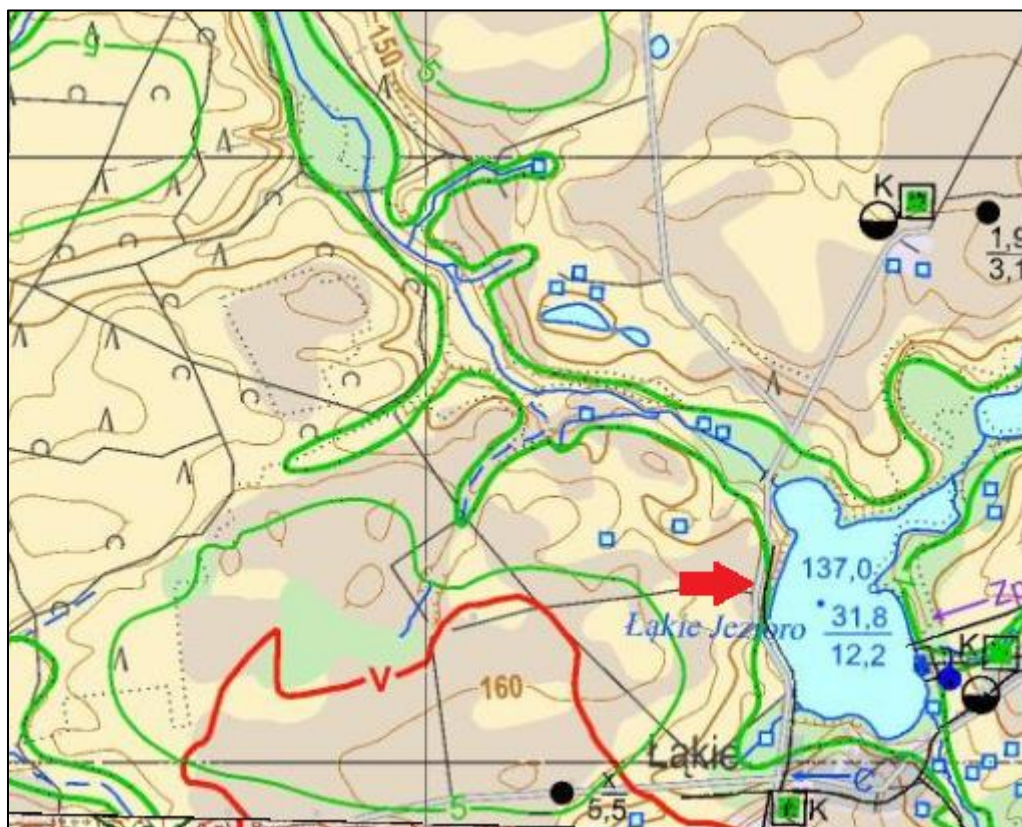
³ Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim za rok 2018, WIOŚ Poznań, kwiecień 2019 r.

4.4. Wody powierzchniowe.

Na mapie hydrograficznej Polski dostępnej w serwisie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska⁴ przedmiotowa droga przebiega w obrębie topograficznego działu wodnego V rzędu, wyznaczającego obszar zlewni rzeki Gwdy oraz Debrzynki – jej dopływu o przepływie równoleżnikowym.

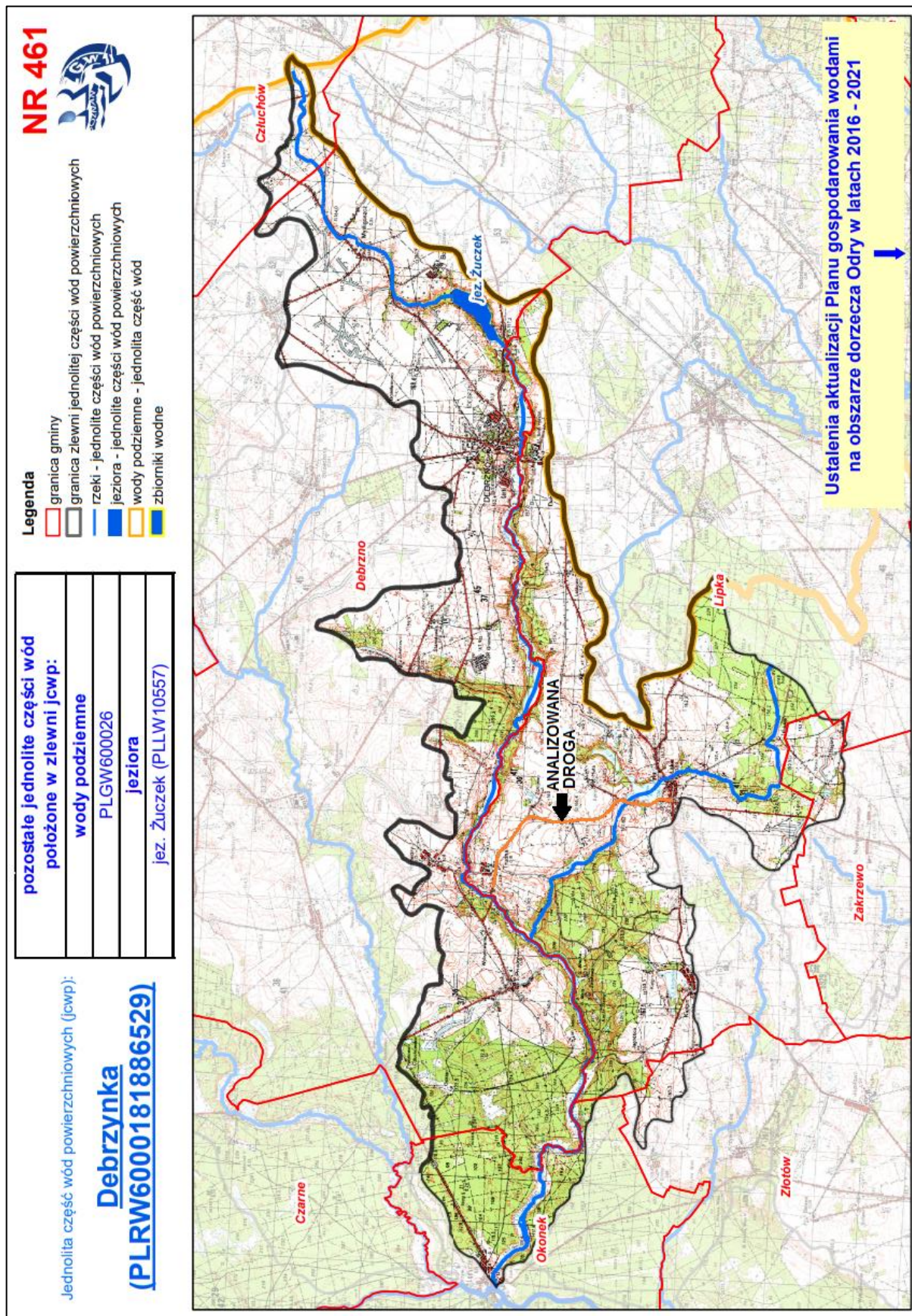
Rzeka Debrzynka przepływa w sąsiedztwie początkowego odcinka drogi, z północy na południe, w miejscowości Trudna.

Końcowy odcinek przedmiotowej drogi, biegnący w kierunku południowym, w miejscowości Łąkie, przebiega po zachodniej stronie Jeziora Łąkie, którego linia brzegowa w miejscach najbliższych położonych jest oddalona o ok. 5 od krawędzi drogi (patrz poniższa rycina, a także fotografie załączone w rozdziale 3 Karty).



Fragm. mapy hydrograficznej Polski w skali 1:50000, przebieg drogi przy jeziorze Łąkie wskazano czerwoną strzałką (www.geoserwis.gdos.gov.pl).

⁴ www.geoserwis.gdos.gov.pl



Przebieg drogi planowanej do przebudowy w obrębie JCWP Debrzyńska (www.poznan.rzgw.gov.pl).

Droga, której dotyczy niniejsze opracowanie przebiega przez teren, który zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry⁵, 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	-

Inne jednolite części wód powierzchniowych znajdujące się na analizowanym obszarze to JCWP Jeziora Żuczek, którego charakterystyka jest następująca:

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) Nie dotyczy
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

⁵ 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)

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	-

Prace związane z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia zostaną wykonane w sposób zapewniający ochronę wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem. Nie planuje się wykonywania oraz renowacji mostów, bądź przepustów drogowych, a także rowów melioracyjnych. W obrębie istniejących przepustów zostanie wykonana wyłącznie nowa nawierzchnia, nie planuje się prac związanych z ingerencją w skarpy, dno, bądź bieg cieku.

Nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania związanego z użytkowaniem drogi na wody powierzchniowe – brak kanalizacji deszczowej oraz infrastruktury odwadniającej.

Co ważne, z uwagi na sąsiedztwo końcowego odcinka drogi planowanej do przebudowy z Jeziorem Łąkie oraz ukształtowanie terenu w jego obrębie, należy wykonać nawierzchnię w sposób zapewniający spadki terenu, dzięki którym wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego będą odprowadzane w kierunku przeciwnym do położenia misy jeziornej.

Ze względu na lokalny charakter drogi i jej niewielkie obciążenie ruchem oraz zwiększenie płynności jazdy, po zrealizowaniu przedsięwzięcia, nie przewiduje się również możliwości wystąpienia nadmiernego spływu powierzchniowego zanieczyszczeń do gruntu.

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, w obrębie którego wody pierwszego poziomu wodonośnego zalegają głównie na głębokości 5 – 20 m ppt., natomiast w miejscach w których drogę przecinają rowy melioracyjne na głębokości do 5 m ppt.⁶ Główne piętro wodonośne na analizowanym obszarze stanowią utwory czwartorzędowe.⁷

Południowy fragment analizowanej drogi, w miejscowości Łąkie, o długości ok. 1 km przebiega w obrębie obszaru ochrony wód podziemnych – Głównego Zbiornika 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 obrębie pasa drogowego planowanego do przebudowy oraz wyznaczonych lokalizacji ciągów pieszych, a także w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się otwory hydrogeologiczne.⁹

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 odstępstwa	Nie dotyczy
Realizacja inwestycji wymagającej odstępstwa z art. 38j ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne	Odstępstwo	Nie
	Nazwa inwestycji	-

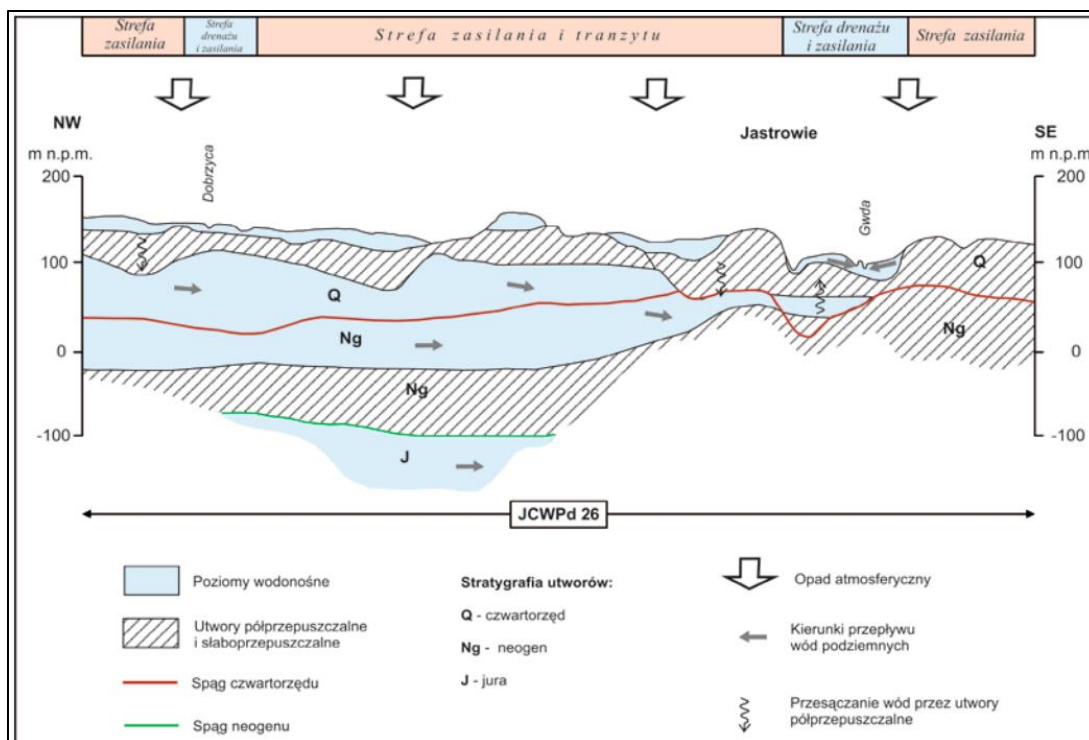
⁶ Mapa hydrogeologiczna Polski w skali 1:50000 Pierwszy poziom wodonośny, występowanie i hydrodynamika arkusz nr 200 Debrzno

⁷ Mapa hydrogeologiczna Polski w skali 1:50000 arkusz nr 200 Debrzno

⁸ www.epsh.pgi.gov.pl

⁹ www.epsh.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)



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

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, a także codzienne wywożenie odpadów z placu budowy, celem ograniczenia ryzyka wystąpienia ewentualnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego.

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. Nie przewiduje się realizacji odwodnienia oraz kanalizacji deszczowej.

Ponadto warstwa wodonośna w obrębie przebiegu opisywanego szlaku komunikacyjnego jest chroniona poprzez warstwę słaboprzepuszczalnych utworów, w postaci glin, mułków i iłów.

4.6. Klimat akustyczny.

Na terenach, przez które przebiega przedmiotowa droga nie są zlokalizowane źródła znaczących, bądź ponadnormatywnych oddziaływań akustycznych, takie jak duże zakłady produkcyjne, oraz zabudowania przemysłowe. Jej otoczenie stanowią głównie

pola uprawne i nieużytki porolne. W ciągu drogi, przylega do niej także typowa zabudowa wiejska, tj. zabudowa mieszkaniowa oraz zabudowa mieszkaniowa i zagrodowa (patrz fotografie załączone w rozdziale 3 Karty).

Na klimat akustyczny w obrębie przedmiotowej drogi dominujący wpływ wywiera ruch poruszających się po niej pojazdów, przy czym średnie natężenie ruchu wynosi:

- pojazdy lekkie:
 - w porze dziennej – 236 pojazdów,
 - w porze nocnej – 35 pojazdów,
- pojazdy ciężkie:
 - w porze dziennej – 38 pojazdów,
 - w porze nocnej – 8 pojazdów.

wobec czego emisja hałasu komunikacyjnego ma wyłącznie charakter chwilowy, krótkotrwały.

Nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu po zrealizowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia. Droga ma charakter lokalny i jej głównymi użytkownikami są okoliczni mieszkańcy.

Wykonanie nowej nawierzchni usprawni przejazd po przedmiotowej drodze, w związku z czym, po realizacji przedsięwzięcia, zmniejszy się emisja oddziaływań akustycznych związanych z jej eksploatacją.

5. Rodzaj technologii.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie nowej nawierzchni drogi powiatowej nr 1022P, między miejscowościami Trudna i Łąkie – kilometraż: 0 + 465 : 5 + 540 – odcinek planowany do przebudowy wyniesie 5,075 km.

Planuje się wykonać również poszerzenie przedmiotowej drogi poprzez zajęcie fragmentów pobocza, na szerokości 0,5 m.

Łącznie wykonana zostanie nowa nawierzchnia z mieszanki asfaltowej, w obrębie pasa drogowego o szerokości 5 m i długości 5,005 km (kilometraż 0 + 535 : 5 + 540).

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się także wykonanie przydrożnych chodników oraz zatoczek autobusowych w miejscowości Bunotowo, na następujących odcinkach:

- od 0 + 465 do 0 + 790 km – strona prawa – ciąg pieszo-rowerowy, o długości ok. 325 m i szerokości 1,5 m (z dostosowaniem zjazdów na posesje),
- 2 + 750 km – strona prawa – zatoczka autobusowa,
- od 4 + 700 do 4 + 800 km – strona lewa – ciąg pieszo-rowerowy, o długości ok. 100 m i szerokości 1,5 m (z dostosowaniem zjazdów na posesje),
- od 5 + 330 do 5 + 520 km – strona lewa – ciąg pieszo-rowerowy, o długości ok. 190 m i szerokości 1,5 m (z dostosowaniem zjazdów na posesje).

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 0,5 m, na odcinku o długości ok. 2490 m, przy wykorzystaniu kruszywa łamanego,
- nawierzchnię na w/w poboczu, z mieszanki mineralno – asfaltowej o grubości 3 cm, na podbudowie,
- warstwę wiążącą o grubości 3 cm, w obrębie pasa drogowego, na długości 5005 m i szerokości 5 m, z wykorzystaniem mieszanki mineralno – asfaltowej po zagęszczeniu,

- warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej, po zagęszczeniu, o grubości 3 cm, na szerokości 5 m i odcinku o długości 5005 m,
- dostosowanie istniejących zjazdów do nowych warunków projektowych drogi.

Ciągi pieszce oraz zatoczka autobusowa, planowane do realizacji w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wykonane będą z kostki brukowej typu „polbruk”, o grubości 8 cm, na podsypce cementowo-pisakowej.

Cały zakres prac planuję 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 dowożone bezpośrednio na teren budowy i wbudowywane na bieżąco w nawierzchnię drogi.

Wody opadowe z nowo wykonanej jezdni będą odprowadzane powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do rowów przydrożnych. Nie przewiduje się realizacji sieci deszczowych.

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, w obrębie istniejących przepustów zostanie wykonana wyłącznie nowa nawierzchnia.

Przedmiotowa inwestycja obejmować będzie wyłącznie wykonanie nowej nawierzchni, na istniejącej powierzchni terenu. Nie planuje się wykonywania wykopów. Nie będzie związane także z wycinką drzew.

Prace realizacyjne planuje się prowadzić w porze dziennej, tj. od godziny 6:00 do 22:00, wstępnie oszacowano, iż będą one trwać ok. 20 dni. Na czas prowadzenia prac

realizacyjnych teren przedsięwzięcia zostanie wyposażony w przenośne urządzenia sanitarne, których ścieki bytowe będą wywożone przez uprawnioną firmę zewnętrzną, celem dalszego zagospodarowania. Odpady wytworzone w związku z realizacją przedsięwzięcia będą wywożone na bieżąco, po zakończeniu dnia pracy i przekazywane uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania.

Przedmiotowa droga należy do klasy Z – droga zbiorcza, a jej prędkość projektowa wynosić będzie:

- dla terenu zabudowanego – 50 km/h,
- poza terenem zabudowanym – 50 km/h.

Średnie natężenie ruchu na opisywanej drodze wynosi:

- pojazdy lekkie:
 - w porze dziennej – 236 pojazdów,
 - w porze nocnej – 35 pojazdów,
- pojazdy ciężkie:
 - w porze dziennej – 38 pojazdów,
 - w porze nocnej – 8 pojazdów.

Natężenie ruchu jest uwarunkowane głównie poprzez pojazdy mieszkańców miejscowości, które łączy przedmiotowa droga i nie przewiduje się jego zwiększenia, po zrealizowaniu przedsięwzięcia.

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 0,5 m.

Użytkowanie drogi w obecnym stanie stanowi zagrożenie dla ruchu drogowego, jednocześnie stanowi także uciążliwość dla okolicznych mieszkańców, gdyż jest to główna droga dojazdowa do przylegających do niej miejscowości.

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, a także użytkownikom pieszym, 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.

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,
- kostki brukowej typu „polbruk”,
- 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. 2000 m³ mieszanki mineralno – asfaltowej. Konieczne będzie także wykorzystanie ok. 1100 m² kostki brukowej oraz ok. 300 m³ podsypki piaskowej.

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 opończy;
- 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;
- dla drzew kolidujących z ciągami pieszymi itp. zostaną wykonane obejścia, eliminujące konieczność wycinki;
- po zakończeniu prac teren inwestycji zostanie uprzątnięty.

8.2. Etap eksploatacji.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie konieczności wdrażania działań mających na celu ochrony środowiska, gdyż będzie ona obejmować wyłącznie użytkowanie drogi przez pojazdy.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie pośrednio powiązane z ochroną środowiska podczas eksploatacji drogi, z uwagi na to, iż:

- poprawa nawierzchni, 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. Surowce wykorzystywane do budowy drogi będą regularnie dowożone i na bieżąco wbudowywane w nawierzchnię drogi.

Oddziaływanie prac budowlanych na powietrze będzie krótkotrwałe i ustanie po zakończeniu etapu realizacji (ok. 20 dni).

Etap eksploatacji.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie związane ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów na przedmiotowej drodze.

Ponadto zmiana nawierzchni zwiększy efektywność poruszania się pojazdów, co przełoży się na zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko powietrzne, związane z emisją spalin oraz zanieczyszczeń pochodzących ze ścierania opon oraz warstwy bitumicznej.

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 będą trwać ok. 20 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. Nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu pojazdów po zrealizowaniu przedsięwzięcia, gdyż jest on warunkowany głównie przez pojazdy okolicznych mieszkańców.

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 zorganizowanego doprowadzania wód opadowo-roztopowych, 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.

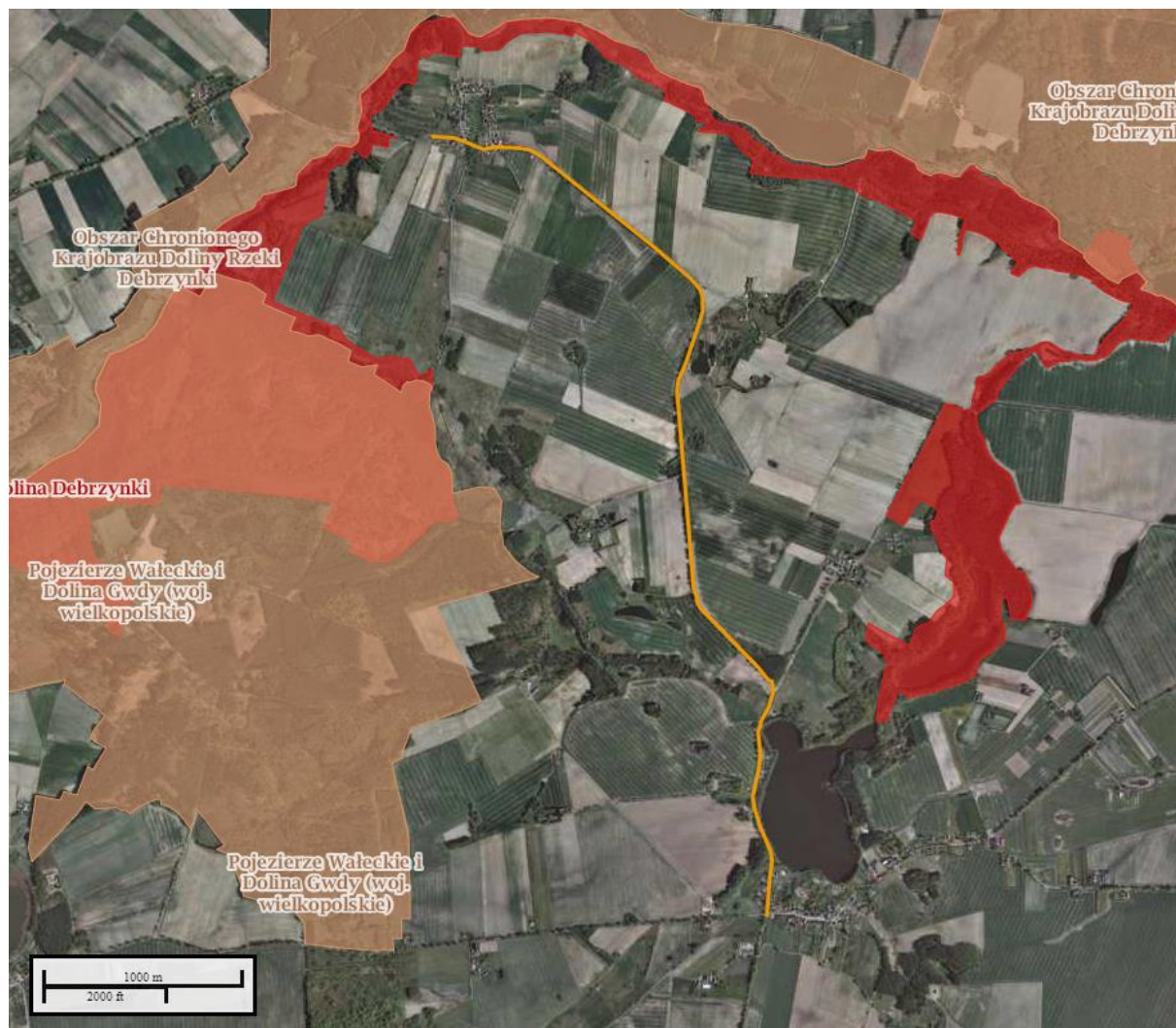
Jednocześnie lokalizacja projektowanej drogi jest oddalona o ok. 105 km od najbliższej położonej, północnej granicy kraju, w związku z czym nie przewiduje się wystąpienia transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

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.

W odległości ok. 0,2 km na zachód od początkowego krańca drogi planowanej do przebudowy, znajduje się Obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 Dolina Debrzynki o kodzie PLH300047.

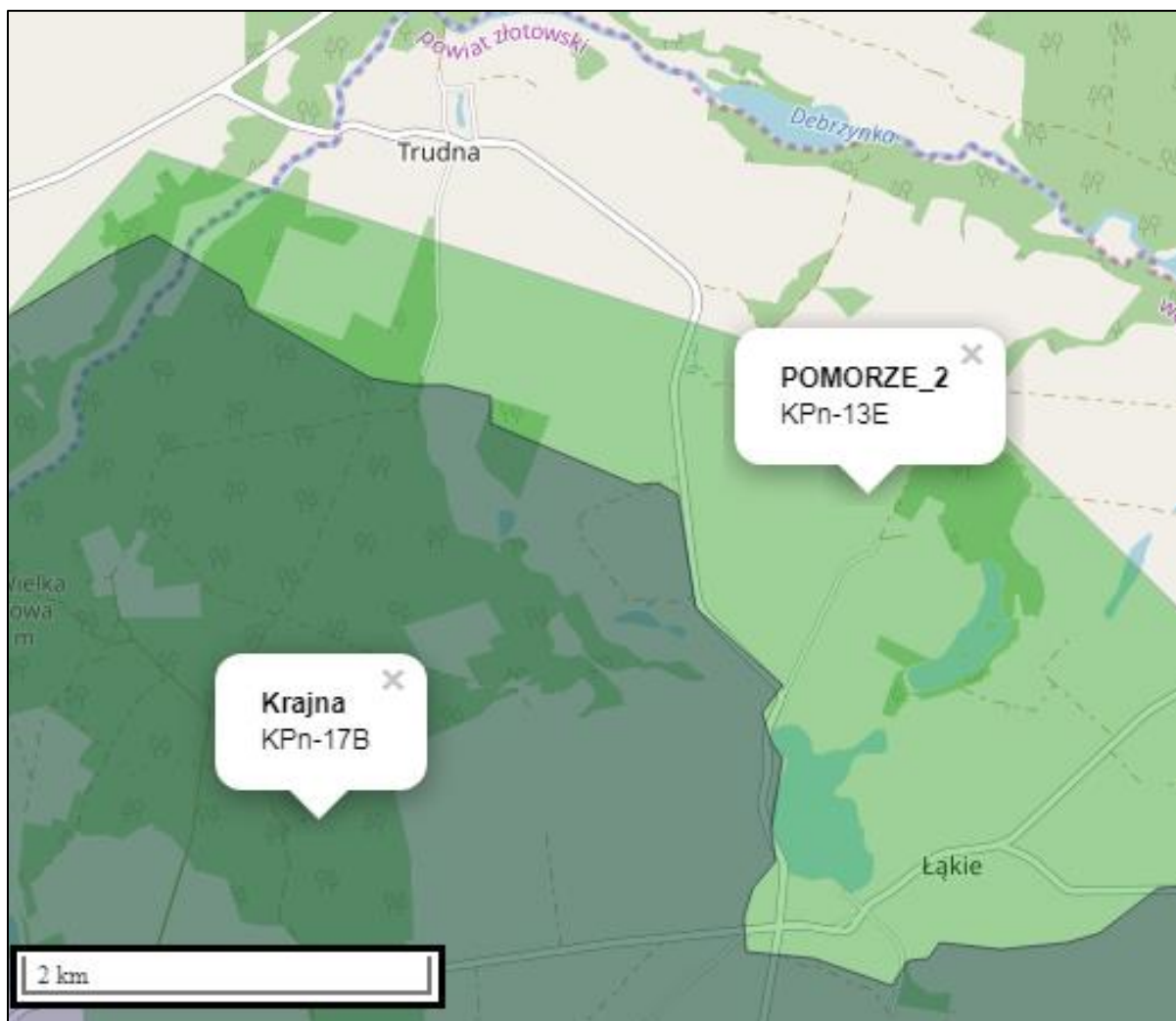
W tym samym kierunku, w odległości ok. 0,4 km, znajduje się „Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Debrzynki”. Inny obszar chronionego krajobrazu „Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie)” znajduje się w odległości ok. 0,8 km na zachód od centralnego fragmentu drogi (patrz poniższa rycina).

Pozostałe formy ochrony przyrody znajdują się w odległościach większych niż 2 km od lokalizacji przedsięwzięcia.¹¹



¹¹ www.geoserwis.gdos.gov.pl

Karta informacyjna przedsięwzięcia dotycząca przebudowy drogi powiatowej nr 1022P Trudna - Łąkie, na odcinku o długości 5075 m, w gminie Lipka, powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.



Fragment mapy korytarzy ekologicznych (www.mapa.korytarze.pl).

Projektowana do przebudowy droga powiatowa nr 1022P przebiega w obrębie korytarzy ekologicznych:

- Krajna
- Pomorze_2.

Przedsięwzięcie stanowić będzie wyłącznie wymianę nawierzchni na istniejącej drodze, przebiegającej przez korytarze ekologiczne oraz jej poszerzenie w obrębie istniejącego pasa drogowego, w związku z czym nie będzie związane z jego fragmentacją – nie wpłynie na przedmiot ochrony oraz integralność tych form ochrony środowiska.

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.

Otoczenie przedsięwzięcia w obrębie przylegających do drogi miejscowości stanowią tereny rolnicze oraz miejscami typowa zabudowa wiejska, na terenie której nie są zlokalizowane źródła ponadnormatywnej emisji do środowiska, takie jak zabudowa przemysłowa.

Nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu pojazdów po zrealizowaniu przedsięwzięcia.

Jednocześnie wymiana nawierzchni na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej nr 1022P 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.

Z uwagi na powyższe, nie prognozuje się wystąpienia oddziaływań, mogących doprowadzić do powstania efektu skumulowanego, powodującego szkody w środowisku.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest związane z realizacją jakiegokolwiek instalacji, wobec czego nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia awarii¹² oraz poważnego zanieczyszczenia środowiska¹³

Analizowany teren nie jest położony w obrębie obszarów objętych mapami ryzyka wystąpienia powodzi.¹⁴ Zgodnie informacją dostępną w Systemie Ochrony Przeciwosuwiskowej, na stronie Państwowego Instytutu Geologicznego¹⁵ Gmina Lipka, na terenie której zlokalizowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie, nie mieści się w obszarze, na którym występują, bądź też istnieje zagrożenie wystąpienia osuwisk.

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.

Nie przewiduje się ryzyka wystąpienia poważnej awarii, bądź też katastrofy naturalnej lub budowlanej.

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ www.mapy.isok.gov.pl

¹⁵ www.geoportal.pgi.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 poboczy i istniejącej nawierzchni, a także przebudowy przepustów drogowych. 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. 30 dni) przewiduje się powstanie wyłącznie niewielkich ilości odpadów, głównie odpadów komunalnych.

Emisja odpadów związana z realizacją przedsięwzięcia ustanie po zakończeniu prowadzonych 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 uprzątnięcie 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. 8-16

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

Planuje się również realizację ścieżki pieszo-rowerowej, jednakże przebiegać będzie ona przez teren niezagospodarowany, niewymagający prowadzenia rozbiórki.

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