



TOM IIIa
Karta informacyjna przedsięwzięcia

Egzemplarzy **2** Egz. **2**

TEMAT:	<i>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Oborniki polegająca na budowie ścieżki rowerowej na odcinku m. Połajewko – m. Połajewo od km 62+810 do km 64+780 (strona prawa)</i>		
OBIEKT:	<i>Obręb 0005 Połajewo dz. ewid. 58/4, 76/5, 76/7, 77/1, 78/1, 90/1, 91/1, 92/3, 92/5, 93/1, 98/1, 99/1, 145/1, 147/1, 148/1, 149/1, 150/1, 151/1, 152/1, 153/1, 155/1, 157/1, 161/1, 163/1, 167/1, 177/2, 177/3, 177/4, 264/1, 265/5, 270/1, 1324/1</i>		
BRANŻA:	<i>Drogowa Kategoria budowlana obiektu IV, XXV, XXVIII</i>		
JEDNOTKA OPRACOWUJĄCA:		<i>Firma VIABUD Jacek Gruszkiewicz Walkowice 87 64 – 700 Czarneków</i>	
INWESTOR:		<i>Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu Rejon Dróg Wojewódzkich w Czarnekowie</i>	
OPRACOWAŁ:	<i>mgr inż. Przemysław Burdajewicz</i>		

Walkowice, kwiecień 2020r.

SPIS TREŚCI

I.	RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	3
II.	POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTANIA I POKRYCIA SZATĄ ROŚLINNĄ	9
III.	RODZAJ TECHNOLOGII.....	13
IV.	EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	14
V.	PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII	15
VI.	ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO.....	16
VII.	RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO	19
VIII.	MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO.....	21
IX.	OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004R. O OCHRONIE PRZYRODY ORAZ KORYTARZACH EKOLOGICZNYCH, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA	22
X.	WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ	23
XI.	PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCYCE 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 SKUMUŁOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM,	23
XII.	RYZYSKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ	24
XIII.	PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO.....	24
XIV.	PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO	26

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Oborniki polegająca na budowie ścieżki rowerowej na odcinku m. Połajewko – m. Połajewo od km 62+810 do km 64+780”

I. RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

Rodzaj przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Oborniki polegająca na budowie ścieżki rowerowej na odcinku m. Połajewko – m. Połajewo od km 62+810 do km 64+780”.

Sumaryczna długość drogi objętej opracowaniem wynosi ok. 1,97 km.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa wielkopolskiego, w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim, na terenie gminy Połajewo.

Zgodnie z obowiązującym obecnie prawem, to jest zgodnie z art. 59 ust.1, pkt 2. *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* (Dz.U. 2018 poz. 2081), oraz zgodnie z aktem wykonawczym do tej ustawy, t.j. z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz.U. 2019 poz. 1839) analizowana inwestycja zaliczana jest do grupy – „) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”. Tak więc zgodnie z art. 59 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 analizowana inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

Zgodnie z *ustawą z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku (...)*, z uwagi na fakt, że projektowana inwestycja nie przebiega przez tereny zamknięte, a całość terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach administracyjnych gminy Połajewo, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Połajewo.

Skala przedsięwzięcia

Przedmiotowa inwestycja obejmuje:

- drogę wojewódzką nr 178 (Wałcz – Oborniki) na odcinku od km 62+810 do km 64+780. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie wzdłuż prawej krawędzi w/w drogi – poza rowem drogowym.

a) Stan istniejący:

Nr drogi	Długość [km]	Szerokość [m]	Rodzaj nawierzchni
DW178	1,97	6,0	bitumiczna

b) Stan projektowany

Projekt przebudowy w/w dróg przewiduje:

- wykonanie nowej konstrukcji ścieżki rowerowej na całej długości tj. 1,97 km,
- wykonanie zatoki autobusowej,
- odtworzenie rowu drogowego,
- wykonanie ścianki szczelnej,
- dostosowanie niwelety ścieżki rowerowej do przyległego terenu w celu odprowadzenia wody powierzchniowo do odtwarzanego rowu drogowego,
- wykonanie zjazdów na sąsiednie działki.

Podstawowe parametry techniczne drogi wojewódzkiej:

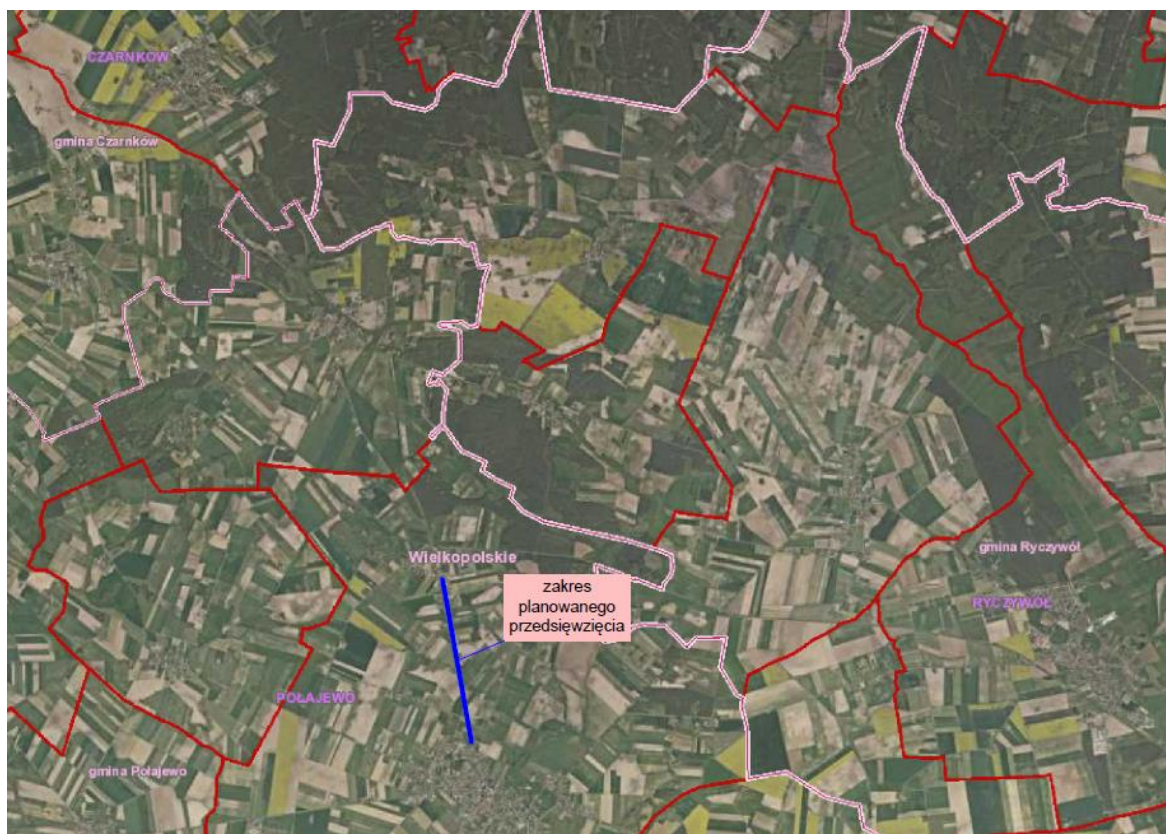
- kategoria drogi wojewódzka
- klasa drogi G (główna)
- kategoria ruchu KR4
- rodzaj nawierzchni asfaltowa
- prędkość projektowa 40 km/h (teren zabudowany), 70km/h (teren niezabudowany)
- szerokość drogi 6,0 m
- pozostałe parametry zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124)*
- średnie natężenie ruchu zgodnie z generalnym pomiarem ruchu w 2015 r. wyniosło:

	Odcinek Huta – Połajewo od km 55+745 do km 64+571	Odcinek Połajewo - Ludomy od km 64+571 do km 72+272
SDR	5793 poj./dobę	3566 poj./dobę
<i>w tym</i>		
<i>motocykle</i>	<i>58 poj./dobę</i>	<i>18 poj./dobę</i>
<i>samochody osobowe</i>	<i>4907 poj./dobę</i>	<i>2975 poj./dobę</i>
<i>lekke samochody ciężarowe</i>	<i>353 poj./dobę</i>	<i>225 poj./dobę</i>
<i>samochody ciężarowe bez przyczep</i>	<i>180 poj./dobę</i>	<i>103 poj./dobę</i>
<i>samochody ciężarowe z przyczepą</i>	<i>243 poj./dobę</i>	<i>210 poj./dobę</i>
<i>autobusy</i>	<i>29 poj./dobę</i>	<i>21 poj./dobę</i>
<i>ciągniki rolnicze</i>	<i>23 poj./dobę</i>	<i>14 poj./dobę</i>

Usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa wielkopolskiego, w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim, na terenie gminy Połajewo i obejmuje działki:

<i>L.p.</i>	<i>Obręb</i>	<i>Nr obrębu</i>	<i>Nr działki</i>	<i>Właściciel</i>
1	Połajewo	300206_2.0005	58/4	Gmina Połajewo
2	Połajewo	300206_2.0005	76/6	Gmina Połajewo
3	Połajewo	300206_2.0005	76/7	Gmina Połajewo
4	Połajewo	300206_2.0005	77/1	Gmina Połajewo
5	Połajewo	300206_2.0005	78/1	Gmina Połajewo
6	Połajewo	300206_2.0005	90/1	Gmina Połajewo
7	Połajewo	300206_2.0005	91/1	Gmina Połajewo
8	Połajewo	300206_2.0005	92/3	Gmina Połajewo
9	Połajewo	300206_2.0005	92/5	Gmina Połajewo
10	Połajewo	300206_2.0005	93/1	Gmina Połajewo
11	Połajewo	300206_2.0005	98/1	Gmina Połajewo
12	Połajewo	300206_2.0005	99/1	Gmina Połajewo
13	Połajewo	300206_2.0005	145/1	Gmina Połajewo
14	Połajewo	300206_2.0005	148/1	Gmina Połajewo
15	Połajewo	300206_2.0005	149/1	Gmina Połajewo
16	Połajewo	300206_2.0005	150/1	Gmina Połajewo
17	Połajewo	300206_2.0005	151/1	Gmina Połajewo
18	Połajewo	300206_2.0005	152/1	Gmina Połajewo
19	Połajewo	300206_2.0005	153/1	Gmina Połajewo
20	Połajewo	300206_2.0005	155/1	Gmina Połajewo
21	Połajewo	300206_2.0005	157/1	Gmina Połajewo
22	Połajewo	300206_2.0005	161/1	Gmina Połajewo
23	Połajewo	300206_2.0005	163/1	Gmina Połajewo
24	Połajewo	300206_2.0005	167/1	Gmina Połajewo
25	Połajewo	300206_2.0005	264/1	Gmina Połajewo
26	Połajewo	300206_2.0005	265/5	Gmina Połajewo
27	Połajewo	300206_2.0005	270/1	Gmina Połajewo
28	Połajewo	300206_2.0005	147/1	Skarb Państwa
29	Połajewo	300206_2.0005	177/2	Województwo Wielkopolskie
30	Połajewo	300206_2.0005	177/3	Województwo Wielkopolskie
31	Połajewo	300206_2.0005	177/4	Województwo Wielkopolskie
32	Połajewo	300206_2.0005	1324/1	Województwo Wielkopolskie



Rys. Zakres planowanego przedsięwzięcia na tle ortofotomapy. (Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy>).

Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

Zgodnie z uchwałą nr VII/38/2007 Rady Gminy Połajewo z dnia 29 czerwca 2007r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Połajewo (Dziennik Urzędowy Województwa Wielkopolskiego z dnia 10 sierpnia 2007 r. nr 120 Poz. 2809) drogę wojewódzką nr 178 oznaczono na rysunku jako KD2 i ustalono:

- istniejącą szerokość w liniach rozgraniczających - zgodną z ewidencją gruntów;
- zakaz wykonywania nowych bezpośrednich zjazdów z drogi do terenów zabudowanych i przeznaczonych pod zabudowę;
- zakaz lokalizacji, w obrębie jezdni, infrastruktury technicznej nie związanej z funkcjonowaniem drogi, dopuszcza się przejścia poprzeczne sieci infrastruktury technicznej przez jezdnię oraz wykonanie przyłączy do istniejących sieci;
- w liniach rozgraniczających drogi, w centrum wsi, należy usytuować ścieżkę rowerową;
- droga wojewódzka główna KD2 posiada powiązanie z drogami zbiorczymi:
 - a) z drogami powiatowymi klasy Z KD3, KD4 i KD5 poprzez skrzyżowania.



Rys. Zakres planowanego przedsięwzięcia na tle miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
(źródło: <https://www.poznan.uw.gov.pl/>)

Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:

- a) *obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:*
Na obszarze przebudowywanej drogi wojewódzkiej nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.
- b) *obszary wybrzeży:*
Na obszarze przebudowywanej drogi wojewódzkiej nie występują obszary wybrzeży.

- c) *obszary górskie i leśne:*
Na obszarze przebudowywanej drogi wojewódzkiej nie występują obszary górskie i leśne.
- d) *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych:*
Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych.
- e) *obszary wymagającej specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary natury 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:*
Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natury 2000.
- f) *obszary, na których standardu jakości środowiska zostały przekroczone:*
W związku z projektowanym przedsięwzięciem nie będą występować przekroczenia standardów jakości środowiska w stosunku do stanu istniejącego.
- g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne:*
Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne.
- h) *gęstość zaludnienia:*
Na terenie projektowanego przedsięwzięcia występują budynki jednorodzinne i gospodarcze oraz grunty rolne.
- i) *obszary przylegające do jezior:*
nie występują.
- j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:*
nie występują

Projektowana przebudowa drogi wojewódzkiej nie wpłynie na pogorszenie środowiska, pozostanie również bez wpływu na kryterium wykorzystania przylegających terenów. Projektowana inwestycja nie zmienia sposobu zagospodarowania terenu.

spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe a następnie do rowu przydrożnego.

Szata roślinna

Charakter obszaru znajdującego się w otoczeniu analizowanej drogi wojewódzkiej można określić jako wiejski, droga częściowo tylko przebiega przez obszar zabudowany wsi Połajewko oraz Połajewo. Na przeważającej długości projektowanego odcinka droga przebiega po terenie płaskim. W najbliższym sąsiedztwie analizowanej inwestycji znajdują się miejscowości Połajewko i Połajewo oraz pola uprawne.

Inwentaryzacja drzew przeznaczonych do wycinki

<i>nr drzewa na mapie</i>	<i>nr działki</i>	<i>nazwa gatunkowa</i>	<i>pierśnica [cm]</i>	<i>obwód pnia mierzony na wysokości 5cm [cm]</i>	<i>stan drzewa</i>
1	92/3	świerk pospolity	70	125	dobry
2	92/3	świerk pospolity	85	152	dobry
3	99/1	klon jawor	100	120	dobry
4	99/1	klon jawor	95	115	dobry
5	99/1	klon jawor	66	90	dobry
6	99/1	klon jawor	115	145	dobry
7	148/1	klon jawor	95	130	dobry
8	148/1	klon jawor	145	183	dobry
9	149/1	klon jawor	140	167	dobry
10	150/1	klon jawor	115	145	dobry
11	150/1	jesion wyniosły	100	135	dobry
12	150/1	jesion wyniosły	110	150	dobry
13	150/1	klon jawor	110	135	dobry
14	150/1	klon jawor	25	40	dobry
15	150/1	klon jawor	52	70	dobry
16	151/1	klon jawor	90	110	dobry
17	151/1	klon jawor	100	120	dobry
18	177/3	olcha czarna	35	53	dobry
19	177/3	olcha czarna	35	55	dobry
20	177/3	olcha czarna	30	50	dobry
21	177/3	olcha czarna	40	70	dobry
22	177/3	olcha czarna	55	87	dobry
23	177/3	olcha czarna	55	90	dobry
24	177/3	olcha czarna	30	50	dobry
25	177/3	olcha czarna	35	57	dobry
26	177/3	olcha czarna	75	115	dobry
27	177/3	olcha czarna	95	145	dobry
28	177/3	olcha czarna	40	75	dobry
29	177/3	olcha czarna	85	125	dobry
30	177/3	olcha czarna	40	70	dobry

31	177/3	olcha czarna	85	120	dobry
32	177/3	olcha czarna	85	135	dobry
33	177/3	jesion wyniosły	45	70	dobry
34	177/3	jesion wyniosły	30	55	dobry

Planowane nasadzenia zastępcze

Planuje się wykonanie nasadzeń zastępczych w stosunku 1:1. Nasadzenia zostaną wykonane z gatunków drzew miododajnych w pasach drogowych dróg publicznych w lokalizacji wskazanej przez organ wydający decyzję zezwalającą na wycinkę.

Grzyby, mchy, porosty, ptaki, płazy i inne gatunki zwierząt występujące w obrębie planowanej inwestycji

W dniu 19 sierpnia 2020r. na terenie planowanej inwestycji przeprowadzono wizję lokalną pod kątem występowania mchów, porostów, grzybów, ptaków, płazów, nietoperzy, mrowisk i innych gatunków zwierząt. Komisja w składzie:
Maciej Nowicki – Przedstawiciel Urzędu Gminy Czarnków
Paulina Drewna – Specjalista RDW Czarnków
Joanna Szwed – z-ca Kierownika RDW Czarnków
Przemysław Burdajewicz – Przedstawiciel Firmy VIABUD
nie stwierdziła występowania w/w gatunków chronionych.

NOTATKA

Spisana w dniu 19 sierpnia 2020. w sprawie opracowanej dokumentacji oraz planu realizacji drzew dla zadania pn. „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 178 Huta - Oborniki polegająca na budowie ścieżki rowerowej na odcinku m. Pójajewo - m. Pójajewo od km 62+810 do km 64+780.

W kustracji uczestniczą:

1. Maciej Romicki - Przedstawiciel Urzędu Gminy Pójajewo
2. Paulina Drewna - Specjalista ROH Gorników
3. Joanna Szwed - 2-ia Kierownika ROH Gorników
4. Przemysław Budażewski - Przedstawiciel Firmy VIABUD

Ustalenia metodyczne:

W wyniku przeprowadzonej kustracji w terenie, na obszarze której sporządzono notatkę, nie stwierdzono występowania na drzewach i w promieniu 20m wokół nich żadnych gatunków chronionych.

1. Maciej Romicki
2. Paulina Drewna
3. Joanna Szwed
4. Budażewski

III. RODZAJ TECHNOLOGII

Faza budowy

Na obecnym etapie zakłada się wybudowanie ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej na podbudowie zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Ścieżka ta zlokalizowana będzie po stronie prawej na skarpie, za rowem przydrożnym.

Zjazdy indywidualne i publiczne przewiduje się o nawierzchni asfaltowej na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

W obrębie działki nr 157/1, gdzie występują tereny podmokłe przewiduje się wykonać ściankę szczelną z grodzic stalowych.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się również odtworzenie odwodnienia powierzchniowego – rowu drogowego, wycinkę drzew i krzewów oraz wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego – oznakowania pionowego i poziomego.

Sprzęt do wykonania robót będzie typowy dla realizacji inwestycji drogowych:

- wywrotki,
- koparki,
- ładowarki,
- równiarki,
- walce,
- układarki,
- inny lekki sprzęt budowlany.

Stosowana technologia będzie technologią typową stosowaną w budownictwie drogowym. Realizacja inwestycji odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania. Wszystkie roboty wykonane zostaną zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami pod nadzorem Wykonawcy i Inwestora.

Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

W przypadku kolizji bądź zbliżenia się do istniejących sieci uzbrojenia, na etapie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego zostaną uzyskane od właścicieli i zarządców sieci warunki techniczne, na podstawie których zostaną określone odpowiednie środki zabezpieczenia lub przebudowy sieci.

Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji przewiduje się sprzęt do następujących robót (w zależności od potrzeb i stanu nawierzchni):

- utrzymanie bieżące (solarki, pługi, szczotki samobieżne, kosiarki, sprzęt do bieżących napraw, itp),

- remonty częściowe (co 5 – 10 lat) – sprzęt budowlany dostosowany do zakresu remontu,
- remonty okresowe (co 10 – 15 lat) – sprzęt budowlany dostosowany do zakresu remontu,
- remont kapitalny – odnowa nawierzchni: sprzęt typowy dla realizacji inwestycji drogowych.

IV. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Wariant proponowany przez wnioskodawcę oraz racjonalny wariant alternatywny

Wybór możliwych wariantów trasy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 178, był w zasadzie ograniczony do przyjęcia przebiegu po prawej stronie drogi za rowem odwadniającym. Taka lokalizacja ścieżki zapewni minimalną odległość krawędzi ścieżki rowerowej od krawędzi jezdni równą min. 5,0m zgodnie z obowiązującym prawem tj. §46.2 *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. 2016 poz. 124).

Wariantem proponowanym przez inwestora jest wykonanie ścieżki rowerowej o szerokości 2,0m na skarpie za rowem w odległości od krawędzi jezdni min. 5,0m. Odwodnienie zapewnione zostanie poprzez odpowiednie spadki porzeczne i podłużne w kierunku istniejącego rowu przydrożnego. Jest to wariant optymalny.

Niweleta ścieżki rowerowej zaprojektowana zostanie w oparciu o dostosowanie do wysokości istniejących zjazdów oraz istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę ścieżki rowerowej oraz ekonomikę kosztów budowy. Są zgodne z katalogiem projektowania typowych nawierzchni drogowych. Wykonana asfaltobetonowa nawierzchnia zabezpieczać będzie ścieżkę przed rozmywaniem w czasie padających, ulewnych deszczy. Powierzchnia warstwy jezdnej i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny.

Projektowana ścieżka rowerowa stworzy bezpieczną trasę komunikacyjną dla niechronionych uczestników ruchu drogowego dla gminy Połajewo łącząc dwie sąsiadujące miejscowości tj. Połajewko – Połajewo.

Mając powyższe uwarunkowania na względzie należy uznać, że wariant proponowany – jest jednocześnie wariantem racjonalnym.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to również wariant zaproponowany przez wnioskodawcę ze względu na:

- zachowanie istniejącego krajobrazu,
- obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego oraz obniżenie poziomu spalania paliw poprzez upłynnienie jazdy pojazdów,

- poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Ze względu na istotną poprawę warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości w jej otoczeniu nie przewiduje się innych wariantów niż opisany w karcie informacyjnej.

V. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII

Faza realizacji

Materiały wykorzystywane w toku budowy to: woda, piasek, kruszywo, mieszanki mineralno-asfaltowe, kruszywo naturalne, beton cementowy, prefabrykaty betonowe, farby, humus, paliwa do napędu pojazdów samojezdnych.

Stosowane materiały kamienne (grysy, żwiry, piasek itp.) pochodzić będą ze źródeł kopalnianych spoza terenu budowy. Asfalt i cement pochodzić będzie z zakładów petrochemicznych i z cementowni. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych lub za zgodą zarządcy pobierana z sieci wodociągowej rozdzielczej. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio dostosowanym do przewożonych materiałów i wykorzystywanych tras transportu.

Na obecnym etapie, przed ostatecznym opracowaniem projektu wykonawczego, nie są znane przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót. Ponadto ilości te zależne będą również pośrednio od przyszłego Wykonawcy robót wyłonionego w trybie przetargowym (m.in. od sprzętu technicznego jakiego będzie używał, przyjętych technologii i organizacji robót).

Wszystkie użyte do budowy surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego ścieżki (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m² utrzymywanej powierzchni drogi. Ponadto wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni (w tym okresowe podlewanie i nawożenie, zużycie materiałów pędnych dla sprzętu mechanicznego – zgodnie ze standardami utrzymania dróg publicznych). Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej części dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę.

Na potrzeby remontów częściowych, okresowych i kapitalnego zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów podobnych jak dla etapu budowy. Ich ilości i szczegółowy zakres będzie zależał od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii określonych w projektach wykonawczych.

VI. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty jakie zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Ze względu na zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa drogi w trakcie jej realizacji, mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko, będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i przemijające. Uciążliwości te i niekorzystne oddziaływanie na otoczenie planowanej inwestycji nie dają się całkowicie wyeliminować.

Możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko na **etapie realizacji** będą następujące:

Ochrona powierzchni ziemi

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi planuje się osiągnąć poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska; wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach do tego przeznaczonych, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku przez uprawniony podmiot, poza teren przedsięwzięcia.

Zminimalizowanie ryzyka wycieku substancji niebezpiecznych takich jak oleje czy benzyna, związane będzie z używaniem na terenie budowy urządzeń i maszyn budowlanych w należytym stanie technicznym. Również ewentualnie zbierany z fragmentów terenu humus winien być składowany i wykorzystany do zakładania nowych terenów zielonych.

W pierwszej kolejności przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należytym stanie technicznym, a także odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza budowy i bazy sprzętowej, tak, aby zminimalizować szkodliwość ewentualnych wycieków eksploatacyjnych i awaryjnych. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się również zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety.

W trakcie wykonywania podłoża konstrukcji drogowej w miejscach płytkiego występowania wód podziemnych zostaną wykonane izolacje poziome i pionowe.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą jak do tej pory, powierzchniowo do urządzeń odwadniających w postaci: rowów odwadniających, rowów chłonnych. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi uporządkowanie spływu wód opadowych do odbudowywanego rowu przydrożnego.

Ponadto biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Ochrona przed hałasem

W trakcie robót drogowych i budowlanych występuje nieunikniony, wzmożony hałas związany z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Korzystanie z dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego, posiadającego właściwe atesty i będącego w należytych stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robót. Znaczna część prac wykonywana będzie poza terenem zabudowanym, co również jest korzystne z punktu widzenia uciążliwości związanej z hałasem. Planuje się również zaniechanie prowadzenia hałaśliwych prac w nocy by zmniejszyć lokalne uciążliwości w czasie trwania przebudowy drogi.

Ochrona powietrza atmosferycznego

W trakcie budowy do atmosfery będą emitowane typowe zanieczyszczenia związane z korzystaniem z mechanicznego sprzętu budowlanego i samochodów. Formą zanieczyszczania powietrza będzie także pylenie z dróg i powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja ta skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat na etapie jego realizacji będzie czasowe i ustanie po zakończeniu prac budowlanych.

Drzewa i krzewy

W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się wycinki nielicznych drzew i krzewów. W trakcie prowadzenia robót drogowych, na placu budowy planuje się zabezpieczenie istniejących drzew i krzewów (które znajdować będą się stosunkowo blisko prowadzonych prac drogowych). Zaleca się zabezpieczenie pni drzew obudową z desek do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 2 m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów. Przymocowanie desek do pnia należy wykonać opaskami z drutu okrągłego, miękkiego ocynkowanego lub taśmy stalowej

ocynkowanej. Wymienione wyżej oddziaływanie inwestycji na środowisko jest ściśle związane z okresem jego realizacji. Ewentualne uciążliwości mają charakter czasowy.

W celu ograniczania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko **w trakcie jego eksploatacji** zastosowane będą następujące rozwiązania:

Ochrona powierzchni ziemi

Nieuniknionym jest, że w wyniku korzystania z drogi przez pojazdy, gleby w bliskim sąsiedztwie drogi zanieczyszczane będą spalinami i cząstkami materiałów ściernych (jezdni, opon, tarcz hamulcowych). W trakcie eksploatacji powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi np. odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych, odpadowa masa roślinna.

Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Na etapie eksploatacji każdej drogi, wody powierzchniowe i podziemne narażone są na zanieczyszczenie. Przewiduje się, iż wody opadowe i roztopowe z drogi będą odprowadzane powierzchniowo do nowobudowanego rowu przydrożnego odpowiednio wyprofilowanego i obsadzonego trawą.

Ponadto biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Ochrona przed hałasem

Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynności jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska.

Ochrona powietrza atmosferycznego

Eksploatacja przedsięwzięcia wiąże się z emisją substancji szkodliwych ze źródeł komunikacyjnych, jednak po realizacji przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową prędkością optymalną, emisja ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją.

Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu.

VII. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

Obiekt sam w sobie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza i ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z krótkotrwałym etapem budowy, a później już z eksploatacją ścieżki rowerowej przez jej użytkowników.

Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

- emisja hałasu,
- emisja zanieczyszczeń do atmosfery,
- odprowadzanie wód opadowych,
- odpady.

A. Emisja hałasu

Wartości dopuszczalnego równoważnego poziomu hałasu w środowisku, ustala się w zależności od istniejącego i planowanego sposobu użytkowania terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, zabudowę związaną z ochroną zdrowia i oświatą oraz terenów ochrony uzdrowskiej i wypoczynkowo-rekreacyjnej poza miastem.

Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku określa się odrębnie dla 16 godzin w przedziale godz. 6⁰⁰ - 22⁰⁰ (pora dzienna) i dla 8 godzin w przedziale godz. 22⁰⁰ - 6⁰⁰ (pora nocna). W załączniku do *Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz. U. 2014, poz. 112)* podane są wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Dla grupy hałasów drogowych, dopuszczalny równoważny poziom hałasu, wynosi:

- w porze dziennej, w przedziale odniesienia równym 16 godz., od 50 do 68 dB,
- w porze nocnej, w przedziale odniesienia równym 8 godz., od 45 do 60 dB.

Przebudowywana droga przebiega częściowo przez tereny zabudowane o zróżnicowanym charakterze zabudowy, tj. częściowo przez zabudowę zagrodową, częściowo zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, dlatego też do wyznaczenia granicznych wartości wybrano parametry dla zabudowy o najniższych dopuszczalnych normach.

Wobec powyższego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przyjęto za dopuszczalny równoważny poziom hałasu, związany z hałasami drogowymi:

- w porze dziennej $L_{Aeq D} = 65$ dB dla zabudowy zagrodowej,
- w porze dziennej $L_{Aeq D} = 61$ dB dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- w porze nocnej $L_{Aeq N} = 56$ dB

Dla terenów leśnych, rolnych, łąk i pastwisk, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, normatywów akustycznych nie wyznacza się.

Oddziaływanie w trakcie realizacji inwestycji

W trakcie budowy inwestycji mogą pojawić się uciążliwości akustyczne związane z prowadzeniem prac budowlanych z użyciem urządzeń mechanicznych. Jest to związane z wykonaniem robót ziemnych i nawierzchniowych oraz zastosowaniem sprzętu drogowego (pojazdów ciężarowych, koparek, zagęszczarek, walców do zagęszczania, przycinarek prefabrykatów). Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią wraz z oddaniem inwestycji do użytku. Ich zminimalizowanie będzie polegało na odpowiedniej organizacji robót, przeprowadzaniu robót w porze dziennej oraz możliwie krótkim okresie trwania budowy. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja hałasu skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

Oddziaływanie w trakcie eksploatacji inwestycji

Emisja hałasu w trakcie eksploatacji związana jest głównie z ruchem pojazdów samochodowych na zjazdach. Niechronieni uczestnicy ruchu (piesi i rowerzyści) emitują hałas w znikomej ilości. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni zjazdów oraz warunków ruchu (płynności jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska. Uciążliwość akustyczna jest tym większa, im większe jest natężenie ruchu. Mając na względzie klasę drogi i określoną w pkt. 1 wielkość natężenia ruchu, a także jej lokalizację głównie poza obszarem zabudowanym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014r., poz. 112)* na terenach objętych ochroną akustyczną.

B. Emisja zanieczyszczeń do atmosfery

Stan powietrza atmosferycznego w obszarze planowanej inwestycji w głównej mierze zależy będzie od zanieczyszczeń komunikacyjnych. Komunikacja samochodowa jest źródłem emisji, w których dominuje ditlenek azotu powstający podczas spalania paliw w silnikach. Innymi zanieczyszczeniami komunikacyjnymi są: ołów, benzen oraz ditlenek siarki. Ponadto transport jest źródłem również węglowodorów aromatycznych, węglowodorów alifatycznych, pyłu PM 10 oraz tlenków węgla.

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie realizacji inwestycji

Planowana inwestycja polegać będzie na budowie ścieżki rowerowej. Na etapie prowadzenia prac budowlanych źródłami zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach, uciążliwości placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwają się będą w miarę postępowania prac budowlanych. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót). Etap realizacji inwestycji nie spowoduje trwałych i nieodwracalnych negatywnych zmian w stanie powietrza atmosferycznego.

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie funkcjonowania inwestycji

Stan powietrza atmosferycznego w fazie eksploatacji planowanej inwestycji wiąże się z natężeniem ruchu pojazdów na poszczególnych odcinkach drogi. Mając na względzie klasę drogi i obecne natężenie ruchu na drodze (pojazdy lekkie – 5318 poj./dobę na odc. Huta –

Połajewo oraz 3218 poj./dobę na odc. Połajewo – Ludomy; pojazdy ciężkie – 475 poj./dobę na odc. Huta – Połajewo oraz 348 poj./dobę na odc. Połajewo - Ludomy) oraz szacowany na poziomie ok. 10% wzrost natężenia ruchu po zrealizowaniu przedsięwzięcia, uznać można, że inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie znaczącym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu. W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonana zostanie nowa konstrukcja jezdnii przez co nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się po drodze pojazdów. Biorąc powyższe pod uwagę, uwzględniając klasę drogi oraz niewielkie natężenie ruchu pojazdów, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń w zakresie emisji substancji do powietrza.

Niechronieni uczestnicy ruchu (piesi i rowerzyści) nie emitują szkodliwych zanieczyszczeń do atmosfery

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu.

C. Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych

Nie występują. Jedynie na etapie budowy okresowo powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze z racji wyposażenia placu budowy w przenośne toalety, których eksploatacją zajmie się posiadający stosowne zezwolenia podmiot wynajmujący.

D. Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Nie występują

E. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą powierzchniowo do odpowiednio profilowanych, oczyszczonych i obsadzonych trawą rowów przydrożnych, gdzie będą zachodziły naturalne procesy oczyszczania wód z zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych. Efektywność rowów i powierzchni zadarnionych zabezpieczających środowisko wodne wyniesie 40% dla zawiesiny ogólnej. W przypadku analizowanej inwestycji odprowadzenie wód opadowych w przedstawiony sposób zapewni wymagany prawem stopień redukcji zawiesiny ogólnej oraz nie nastąpi przekroczenie stężenia węglowodorów ropopochodnych.

VIII. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Przebudowa drogi wojewódzkiej nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko, gdyż omawiana inwestycja zlokalizowana jest w bardzo dużej odległości od granic państwa polskiego. Nie ma możliwości, by analizowana droga wpłynęła niekorzystnie na państwa z nami sąsiadujące, a ewentualnie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji zanieczyszczenia przedostały się poza granice naszego państwa.

IX. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004R. O OCHRONIE PRZYRODY ORAZ KORYTARZACH EKOLOGICZNYCH, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie położone jest poza obszarami chronionymi wymienionymi w *ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2018 poz. 1614 ze zmianami)*. Z uwagi na rodzaj, charakter i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zleganiu wód podziemnych, obszary leśne oraz obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód oraz na wody powierzchniowe.

Najbliżej położone obszary chronione:

- Rezerwat przyrody „Bagno Chlebowo” –8,7 km
Dane podstawowe:
Nazwa: Bagno Chlebowo
Data uznania: 1959-07-16
Powierzchnia [ha]: 4,6300
Rodzaj rezerwatu: torfowiskowy
Typ rezerwatu: biocenotyczny i fizjocenotyczny
Podtyp rezerwatu: biocenozy naturalnych i półnaturalnych
Typ ekosystemu: różnych ekosystemów
Podtyp ekosystemu: lasów i torfowisk
- Rezerwat przyrody „Źródłiska Flinty” –9,2 km
Dane podstawowe:
Nazwa: Źródłiska Flinty
Data uznania: 1998-12-20
Powierzchnia [ha]: 44,8300
Rodzaj rezerwatu: leśny
Typ rezerwatu: fitocenotyczny
Podtyp rezerwatu: zbiorowisk leśnych
Typ ekosystemu: różnych ekosystemów
Podtyp ekosystemu: mozaiki różnych ekosystemów
- Obszar chronionego krajobrazu „Puszcza Notecka” – 5,5 km
Dane podstawowe:
Nazwa: Puszcza Notecka
Data wyznaczenia: 1989-07-01
Powierzchnia [ha]: 58170,0000
Opis wartości przyrodniczej i krajobrazowej: Obejmuje część Pojezierza Poznańskiego i Kotliny Gorzowskiej, w skład obszaru wchodzi znaczna część Puszczy Noteckiej, która stanowi jeden z większych kompleksów leśnych kraju.
- Obszar specjalnej ochrony Natura 2000 „Puszcza Notecka PLB300015” – 5,2 km
Dane podstawowe:
Nazwa: Puszcza Notecka
Data wyznaczenia: 2007-10-13
Kod obszaru: PLB300015

Rodzaj ochrony: Dyrektywa ptasia
Powierzchnia [ha]: 178255,7600

- Obszar specjalnej ochrony Natura 2000 „Bagno Chlebowo PLH300016” – 7,3 km
Dane podstawowe:
Nazwa: Bagno Chlebowo
Data wyznaczenia: 2009-03-06
Kod obszaru: PLH300016
Rodzaj ochrony: Dyrektywa siedliskowa
Powierzchnia [ha]: 465,3100
- Obszar specjalnej ochrony Natura 2000 „Kiszewo PLH300037” – 8,3 km
Dane podstawowe:
Nazwa: Kiszewo
Data wyznaczenia: 2011-03-01
Kod obszaru: PLH300037
Rodzaj ochrony: Dyrektywa siedliskowa
Powierzchnia [ha]: 2301,1100

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, jego skalę charakter, nie przewiduje się jego znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja inwestycji nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na gatunki, siedliska przyrodnicze lub gatunki roślin, zwierząt i ich siedlisk, dla których został wyznaczony obszar Natura 2000, ani na pogorszenia integralności tego obszaru lub powiązania z innymi obszarami. Przedsięwzięcie nie spowoduje ponadto utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na funkcję ekosystemu.

X. WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ

Nie dotyczy. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie posiada powiązania z transeuropejską siecią drogową TEN-T.

XI. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCYCE 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 SKUMUŁOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM,

Nie dotyczy. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie, na którym nie było wcześniej realizowane przedsięwzięcie potencjalnie oddziałujące na środowisko.

XII. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie, na którym nie odnotowano wcześniej poważnej awarii lub katastrofy naturalnej.

Przebudowa drogi wojewódzka posiada charakter obiektu liniowego, którego charakterystycznym parametrem jest długość. Na obiektach tego typu nie odnotowuje się poważniejszych katastrof budowlanych.

XIII. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO

W przypadku analizowanej inwestycji gospodarka odpadami powinna być realizowana zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi.

Na obecnym etapie ilość i jakość odpadów, które będą powstawały w związku z realizacją projektowanej inwestycji jest niemożliwa do określenia

Faza realizacji

W tej fazie, zagospodarowaniem odpadów powinien zająć się wytwórca odpadów, czyli firmy wykonujące prace budowlane. Ich prace będą związane z:

- zagospodarowaniem wszystkich odpadów powstających w czasie budowy,
- przedstawieniem informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska,
- gromadzeniem w sposób selektywny powstających odpadów,
- zapewnieniem właściwego postępowania z ewentualnymi odpadami niebezpiecznymi i zgromadzeniem ich w sposób nie zagrażający środowisku,
- przekazaniem ewentualnych odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu i unieszkodliwiania tego typu odpadów.

Przewiduje się, że w fazie realizacji powstawać będą odpady z następujących prac:

- robót ziemnych,
- ułożenia nawierzchni drogi.

Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 17 włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, w tym odpady o kodzie:

- 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg,
- 17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01,
- 17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03.

Zgodnie z art. 18 ust. 1 *Ustawy o odpadach* (Dz.U. 2019 poz. 701) odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi.

Wszystkie odpady powinny podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko nie nadające się do powtórnego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta – okresowo magazynowana). Odpady nie nadające się do odzyskania powinny zostać wywiezione na wysypisko.

Ponadto, przewiduje się, iż na zapleczach budowy też będą powstawały odpady, jak np.

- nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne - opakowania po napojach, artykułach spożywczych itp. (kod 20 03 01),

Odpady komunalne odbierane powinny być sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie indywidualnej umowy.

Odpady opakowaniowe (m.in. różnego rodzaju pojemniki) powstałe na etapie budowy powinny zostać zagospodarowane zgodnie z *Ustawą z dnia 13 czerwca 2013r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi* (Dz.U. 2019 poz. 542).

Faza eksploatacji

Powstawać tutaj będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z wcześniej wymienionym katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstawać:

- 02 01 03 – odpadowa masa roślinna,
- 15 02 03 - sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze,
- 16 81 01* - odpady wykazujące własności niebezpieczne - powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych
- 16 81 02 - odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01
- 20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów.

Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania

XIV. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO

Nie dotyczy. Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko.

XV. PRZEPISY PRAWNE

- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283 ze zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2020 poz. 1219),
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2020 poz. 797 ze zm.),
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55),
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2017 poz. 1121 ze zm.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. 2020 poz. 1333),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2020 poz. 470 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz.U. 2014 poz. 1713),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. 2016 poz. 2183),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. 2014 poz. 1409),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz.U. 2014 poz. 1408),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 z zm.).

Opracował: