



Karta informacyjna przedsięwzięcia

dot.

„Przebudowy drogi gminnej nr 129047P Łobżenica – Kruszki”

SPIS TREŚCI

<i>Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.....</i>	<i>2</i>
<i>Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.....</i>	<i>5</i>
<i>Rodzaj technologii</i>	<i>6</i>
<i>Ewentualne warianty przedsięwzięcia</i>	<i>7</i>
<i>Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii</i>	<i>8</i>
<i>Rozwiązania chroniące środowisko</i>	<i>9</i>
<i>Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko</i>	<i>12</i>
<i>Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.....</i>	<i>18</i>
<i>Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia</i>	<i>18</i>
<i>  Inne istotne informacje.....</i>	<i>18</i>

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Rodzaj przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest „**Przebudowa drogi gminnej nr 129047P Łobżenica – Kruszki**”

Sumaryczna długość drogi objętej opracowaniem wynosi ok. 4,7 km.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa wielkopolskiego, w powiecie pilskim, na terenie gminy Łobżenica.

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. nr 199, poz.1227, z późn. zm.)*, oraz zgodnie z aktem wykonawczym do tej ustawy, t.j. z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz.1397 ze zm.)* 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 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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 (§ 3 ust.1 pkt 60)*”. 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 Łobżenica, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest **Burmistrz Łobżenicy**.

Skala przedsięwzięcia

Obecnie jest to droga gminna o nawierzchni asfaltowej na podbudowie konstrukcyjnej z kruszywa o szerokości jezdni 4,2 m. Wzdłuż drogi występują rowy odwadniające. Droge przecinają tory kolejki wąskotorowej. Kolejka przebiega wzdłuż drogi - od str. Łobzenicy po prawej stronie, od strony Kruszek po lewej stronie.

Projekt przebudowy drogi (jednojezdniowej z dwoma pasami ruchu) o łącznej długości ok. 4,7 km obejmuje:

- wykonanie nowej konstrukcji na poszerzeniach pasa jezdni i przy przebudowie skrzyżowania z drogą wojewódzką,
- wykonanie nowej nawierzchni asfaltowej na istniejącej drodze w postaci wzmocnienia istniejącej nawierzchni poprzez wykonanie recyklingu na zimno – MCE – z istniejącej nawierzchni i podbudowy z doziarnieniem kruszywem łamanym w ilości 30% i dodatkiem spoiwa hydraulicznego i emulsji asfaltowej, a następnie wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej,
- przebudowa skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 242,
- dostosowanie niwelety drogi do przyległego terenu w celu odprowadzenie wody powierzchniowo do istniejących przydrożnych rowów odparowujących,
- wykonanie zjazdów na sąsiednie nieruchomości,
- odmulenie i oczyszczenie obustronnych rowów przydrożnych,
- oznakowanie poziome w obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 242.

Podstawowe parametry techniczne drogi gminnej przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu są następujące:

- kategoria drogi - gminna,
- klasa techniczna - L,
- kategoria ruchu - KR-2,
- prędkość projektowa - 40 km/h (teren zabudowany), 40 km/h (teren niezabudowany),
- szerokość jezdni - 5,0 m poza terenem zabudowanym, 5,00 - 6,00 m w terenie zabudowanym,
- szerokość poboczy - 1,50 m (2x0,75 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. z 1999r. nr 43 poz. 430)*.

- średnie natężenie ruchu na godzinę:
 - pojazdy lekkie – 40 poj./ godz.
 - pojazdy ciężkie – 4 poj./godz.

Usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa wielkopolskiego, w powiecie pilskim, na terenie gminy Łobzenica i obejmuje działki nr ewid. 780, 1085 w obrębie M. Łobzenica, nr ewid. 34/1, 103, 85, 10, 4, 11, 29, 35/1, 8 w obrębie Kruszki, nr ewid. 73, 74, 88, 1, 37, 72, 71 obręb Rataje, nr ewid. 148/1, 148/2, 149/1 obręb Szczerbin.

W miejscu realizacji przedsięwzięcia częściowo obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego:

1. Uchwała Nr XXXVIII/360/2002 Rady Miejskiej w Łobzenicy z dnia 8 października 2002 roku, w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Łobzenicy, opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego Nr 133 z dnia 31 października 2002 roku /, w którym działki objęte opracowaniem oznaczone są jako :

- działka o numerze ewidencyjnym **780** (w zakresie, w jakim mieści się ona w granicach ww. planu) położona w obrębie **M. Łobzenica**, w zasięgu terenu oznaczonego w ww. planie, oznaczona jest jako **ulice zbiorcze** (ozn. **KZ**),
- działka o numerze ewidencyjnym **71** (w zakresie, w jakim mieści się ona w granicach ww. planu) położona w obrębie **Rataje**, w zasięgu terenu oznaczonego w ww. planie, oznaczona jest jako **ulice zbiorcze** (ozn. **KZ**) i **ulice lokalne** (ozn. **KL**) oraz w części jako **tereny zieleni izolacyjnej** (ozn. **Z**),
- fragment działki o numerze ewidencyjnym **74** (w zakresie, w jakim mieści się ona w granicach ww. planu) położona w obrębie **M. Łobzenica**, w zasięgu terenu oznaczonego w ww. planie, oznaczona jest jako **ulice zbiorcze** (ozn. **KZ**).

2. /Uchwała Nr XXVI/263/2001 Rady Miejskiej w Łobzenicy z dnia 27 kwietnia 2001 roku, w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Łobzenica, opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego Nr 64 w dniu 7 czerwca 2001 roku, dla następujących działek:

- działka o numerze ewidencyjnym **74** (w zakresie, w jakim mieszczą się one w granicach ww. planu) położona w obrębie **Rataje**, gmina Łobzenica, w zasięgu terenów oznaczonych w ww. planie, jako **drogi zbiorcze**,

- działka o numerze ewidencyjnym **1** (w zakresie, w jakim mieści się ona w granicach ww. planu) położona w obrębie **Szczerbin**, gmina Łobżenica, w zasięgu terenów oznaczonych w ww. planie, jako **terenu wód otwartych**,
- działka o numerze ewidencyjnym **149/1** (w zakresie, w jakim mieści się ona w granicach ww. planu) położona w obrębie **Szczerbin**, gmina Łobżenica, w zasięgu terenów oznaczonych w ww. planie, jako **terenu wód otwartych**,
- działka o numerze ewidencyjnym **74** (w zakresie, w jakim mieszczą się one w granicach ww. planu) położona w obrębie **Rataje**, gmina Łobżenica, w zasięgu terenów oznaczonych w ww. planie, jako **drogi zbiorcze**.

Odcinek drogi, planowany do przebudowy położony jest w większości na terenie rolniczym, częściowo w terenie zabudowanym. Przedmiotowa droga od strony Kruszek jest powiązana z drogą powiatową nr 1197P, od strony Łobżenicy z drogą wojewódzką nr 242.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania

Przebudowa będzie obejmowała jezdnię utwardzoną asfaltem o powierzchni ok. 23500,00 m², pobocza będą stanowiły powierzchnię ok. 7 500,00 m². Przewidziane do odmulenia i oczyszczenia rowy przydrożne łącznie będą posiadały długość ok. 9,5 km (obustronne). Powierzchnię biologicznie czynną stanowią pobocza nieutwardzone, rowy i skarpy.

Obecnie jest to droga gminna o nawierzchni asfaltowej na podbudowie konstrukcyjnej z kruszywa. Droga jest w złym stanie technicznym, zdeformowana nawierzchnia, na której występują wyboje, ubytki przy krawędzi jezdni, powstają zastoiska wodne.

Przebudowa drogi w głównej mierze będzie polegała na poszerzeniu jezdni i wykonaniu nowej nawierzchni na tych poszerzeniach oraz nowej nawierzchni asfaltowej na istniejącej drodze i nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu. Do wykonania wzmocnienia nawierzchni zostanie wykorzystany materiał z istniejącej konstrukcji drogi, co ograniczy do zera wywóz materiału z rozbiórki i jego ewentualny recykling.

Szata roślinna i świat zwierzęcy

Charakter obszaru znajdującego się w otoczeniu analizowanej drogi gminnej można określić, jako wiejski, droga częściowo tylko przebiega przez obszar zabudowany miasta

Łobżenica (początek miejscowości) i wsi Kruszki (początek miejscowości). Na przeważającej długości projektowanego odcinka droga przebiega po terenie płaskim. W najbliższym sąsiedztwie analizowanej inwestycji znajdują się miejscowości Łobżenica i Kruszki oraz pola uprawne.

Na podstawie wizji terenowej przeprowadzonej w dniu 29.01.2016r. w związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew.

Rodzaj technologii

Oceny istniejącej nawierzchni dokonano na podstawie wizji w terenie dokonanej przez Projektantów oraz badań geotechnicznych wykonanych przez laboratorium drogowe. Stan techniczny nawierzchni asfaltowej drogi gminnej nr 129047P jest zły. Nawierzchnia na znacznej długości jest skoleinowana, spękana i niedostatecznej szerokości, w związku z tym ze względów funkcjonalnych i bezpieczeństwa użytkowników drogi konieczne jest poszerzenie jezdni i wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni asfaltowej na istniejącym odcinku jezdni (o szer. 4,2m).

Projektuje się przebudowę drogi jednojezdniowej o dwóch pasach ruchu na długości około 4,7 km o szerokości 5,0 m (w terenie niezabudowanym) i 5,00 - 6,00 m (w terenie zabudowanym).

Konstrukcja nawierzchni jezdni projektowana jest w następujący sposób:

- na poszerzeniu:
 - stabilizacja gruntu cementem gr. ok. 15 cm $R_m=5\text{MPa}$,
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm gr. ok. 20 cm,
 - warstwa wiążąca KR2 gr. ok. 8 cm AC 16W,
 - wzmocnienie połączenia nowej konstrukcji ze starą geosiatką nasączaną asfaltem o wytrzymałości na rozciąganie wzdłuż i w poprzek włókien min. 100 kN/m,
 - warstwa ścieralna KR 2 gr. ok. 4 cm AC11S,
- istniejąca droga
 - MCE – recykling na zimno istniejącej nawierzchni oraz istniejącej podbudowy z doziarnieniem 30% kruszywa łamanego z dodatkiem spoiwa hydraulicznego i emulsji asfaltowej gr. 10 cm
 - warstwa wyrównawcza KR2 AC 11W o śr. gr. ok. 3 cm
 - warstwa ścieralna KR2 gr. ok. 4 cm AC 11S.

Projektuje się także przebudowę skrzyżowania z droga wojewódzką nr 242 o konstrukcji odpowiednio jak na poszerzeniu jezdni.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się także oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów przydrożnych po obu stronach drogi. Niweleta drogi zostanie dostosowana do przyległego terenu w celu odprowadzenia wody powierzchniowo do istniejących przydrożnych rowów odparowujących. Wykonane zostaną także zjazdy prywatne i publiczne oraz oznakowanie poziome w obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 242. Przyjęto prędkość projektową dla drogi klasy L równą 40 km/h (teren zabudowany), 40 km/h (teren niezabudowany) oraz kategorię ruchu KR2.



Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Istnieją następujące warianty dla planowanego przedsięwzięcia:

- **wariant 0 („zerowy)** – polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji,
- **wariant I** – technologiczny niepreferowany - wariant polegający na realizacji projektu remontu bez poszerzenia pasa jezdni na długości całego analizowanego przedsięwzięcia,
- **wariant II** – technologiczny preferowany przez Zamawiającego - wariant polegający na realizacji projektu przebudowy na długości całego odcinka.

Preferowanym wariantem jest wariant II.

Wariant „0” – wariant bezinwestycyjny

Wariant ten to tzw. wariant zerowy, polegający na niepodejmowaniu inwestycji. Wariant ten jest najmniej korzystny, a w perspektywie wzrostu ruchu na drogach w ciągu najbliższych lat jest wariantem wręcz złym. Zaniechanie inwestycji pogłębiłoby już obecnie istniejące, fatalne, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe.

Z roku na rok zły stan nawierzchni będzie się pogłębiał. Wariant bezinwestycyjny, a więc utrzymanie dotychczasowych warunków jazdy drogą gminną jest wobec przewidywanego wzrostu natężenia ruchu trudny do poparcia.

Za realizacją inwestycji przemawiają następujące ważne argumenty:

- brak możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- dalsza postępująca degradacja nawierzchni jezdni,
- zwiększona emisja do powietrza substancji ze źródeł komunikacyjnych z racji braku płynności ruchu.

Z uwagi na fakt, że analizowana droga istnieje już od wielu lat wariant polegający na wdrożeniu inwestycji nie ma większego wpływu na środowisko przyrodnicze, natomiast

wariant polegający na niepodjęciu inwestycji pogorszyłby istniejące, złe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe.

Wariant I – wariant inwestycyjny niepreferowany

Pierwszy wariant to rozwiązanie polegające na realizacji projektu *remontu*. Wariant ten odpowiada istniejącemu przebiegowi drogi gminnej z zachowaniem jej szerokości.

W wariantcie tym przewiduje się remont istniejącej konstrukcji nawierzchni (warstwy asfaltowej) oraz udrożnienie istniejących rowów przydrożnych. Nie przewiduje się poszerzenie pasa jezdni.

Jest to rozwiązanie doraźne i niewiele poprawiające istniejące warunki.

Wariant II – wariant inwestycyjny preferowany

Wariant II odpowiada przebiegowi drogi gminnej nr 129047P z zachowaniem niezbędnych parametrów dla prędkości projektowej $V_p=40$ km/h (teren zabudowany) $V_p=40$ km/h (teren niezabudowany). W wariantcie tym przewiduje się przede wszystkim poszerzenie pasa jezdni i wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni asfaltowej.

Realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków komunikacyjnych. Po wykonaniu przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni, sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową prędkością optymalną, emisja do powietrza ze źródeł komunikacyjnych ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją.



Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii

Przedsięwzięcie nie wiąże się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych. Realizacja przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa drogi gminnej spowoduje wykorzystanie na etapie realizacji inwestycji materiałów takich jak woda, surowce, paliwa czy energia. W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych, takich jak: beton asfaltowy, kruszywa, cement, asfalt, prefabrykaty. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz

energii. Zapotrzebowanie na energię elektryczną planuje się pokryć z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię ciepłą, ani gazową.



Rozwiązania chroniące środowisko

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych 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. Z racji wykonania wzmocnienia nawierzchni z wykorzystaniem materiału z istniejącej konstrukcji drogi, powinno to ograniczyć praktycznie do zera wywóz materiału z rozbiórki i jego ewentualny recykling.

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.

Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

W pierwszej kolejności przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należyтым 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 istniejących rowów przydrożnych, dzięki ich odmuleniu i oczyszczeniu.

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 należyтым 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

zanieczyszczenia 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 nie przewiduje się wycinki drzew.

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 deskowania 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 jak dotychczas będą

odprowadzane powierzchniowo do odpowiednio profilowanych i obsadzonych trawą rowów przydrożnych. W ramach inwestycji zakłada się odtworzenie rowów przydrożnych poprzez ich oczyszczenie i odmulenie – w zależności od potrzeb w celu poprawy ich funkcjonalności.

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.



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 drogi 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.

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 uzdrowiskowej 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 dźwięku A, 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 dźwięku A, związany z hałasami drogowymi:

- w porze dziennej $L_{Aeg} = 65$ dB dla zabudowy zagrodowej,
- w porze dziennej $L_{Aeg} = 61$ dB dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- w porze nocnej $L_{Aeg} = 56$ 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 i likwidacji 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 z ruchem pojazdów samochodowych. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni 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.

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 przebudowie drogi gminnej Łobzenica - Kruszki. 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 – 40 poj./ godz., pojazdy ciężkie – 4 poj./godz.) 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 jezdni na poszerzeniach i nowa nawierzchnia na istniejącej drodze asfaltowej (warstwa wyrównawcza i ścieralna), 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.

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

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.

Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Nie występują.

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.

Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

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.

Nie przewiduje się powstawania odpadów z usuwania fragmentów nawierzchni z istniejących jezdni, z racji wykonania wzmocnienia nawierzchni z wykorzystaniem materiału z istniejącej konstrukcji 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 04 05 – żelazo i stal,
- 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. z 2013r., poz. 21)* 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. z 2013r. poz. 888)*.

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.

Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Przebudowa drogi gminnej 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.

 **Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r.**

o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące 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. z 2009r. Nr 151, poz. 1220 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 położonym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Łobżonki PLH300040, oddalony o ok. 0,5 km od miejsca realizacji inwestycji. 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.

 **Inne istotne informacje:**

Przedsięwzięcie przewidziane jest do dofinansowania ze środków PROW na lata 2014-2020 w ramach operacji „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych”.

.....
podpis