

## 1. Rodzaj, cechy, skala przedsięwzięcia, dane ogólne

Przedmiotem opracowania jest karta informacyjna przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Łobzenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 242 Łobzenica - Falmierowo.

Inwestycja obejmuje budowę jezdni obwodnicy o nawierzchni bitumicznej wraz z budową skrzyżowań, chodników, budowę i przebudowę zjazdów, budowę obiektów inżynierskich, budowę rowów przydrożnych, wykonanie odwodnienia drogowego, budowę oświetlenia drogowego, budowę znaków aktywnych, przebudowę i zabezpieczenie kolidujących urządzeń obcych, a także wycinkę oraz nasadzenia zieleni.

Projektowana budowa drogi polepszy warunki komunikacyjne oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.

Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach przeznaczonych pod komunikację oraz po działkach prywatnych. Zlokalizowana została w gminie Łobzenica. Szczegółowy zakres i cechy przedsięwzięcia przedstawiono w rozdziale nr 5 niniejszej karty.

Planowany do budowy odcinek obwodnicy posiada długość ok 2,1 km. Biorąc to pod uwagę, przedmiotowe przedsięwzięcie sklasyfikowano na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W myśl art. 71 ust. 2 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. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.) powyższe przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć, dla których należy uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zakres planowanej inwestycji przedstawiono na mapie topograficznej i ortofotomapie, które stanowią załączniki nr 1 i 2 do niniejszej karty.

## 2. Usytuowanie przedsięwzięcia

Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach drogowych oraz działkach prywatnych. Inwestycja zlokalizowana została na terenie gminy Łobzenica, w powiecie pilskim, województwo wielkopolskie. Teren pod projektowaną obwodnicę stanowią głównie działki znajdujące się w użytkowaniu rolniczym, nieużytki, działki drogowe i zajęte przez ogródki działkowe.

Działki na których zlokalizowano inwestycję:

Lp.	obręb	Numer działki
1.	001 Miasto Łobzenica	1085
2.	001 Miasto Łobzenica	1120/1
3.	001 Miasto Łobzenica	1133
4.	001 Miasto Łobzenica	1121
5.	001 Miasto Łobzenica	1122
6.	001 Miasto Łobzenica	1099
7.	001 Miasto Łobzenica	1118
8.	001 Miasto Łobzenica	1117
9.	001 Miasto Łobzenica	1169
10.	001 Miasto Łobzenica	1170
11.	007 Kościerzyn Mały	5
12.	007 Kościerzyn Mały	6/2
13.	007 Kościerzyn Mały	6/1
14.	007 Kościerzyn Mały	23
15.	007 Kościerzyn Mały	3
16.	007 Kościerzyn Mały	2
17.	001 Miasto Łobzenica	1077/2
18.	001 Miasto Łobzenica	1077/1
19.	001 Miasto Łobzenica	1078/1
20.	001 Miasto Łobzenica	1078/2
21.	007 Kościerzyn Mały	42/2
22.	007 Kościerzyn Mały	43
23.	001 Miasto Łobzenica	1084/2
24.	001 Miasto Łobzenica	1082
25.	001 Miasto Łobzenica	1057
26.	001 Miasto Łobzenica	1083
27.	001 Miasto Łobzenica	1049
28.	001 Miasto Łobzenica	1050
29.	0011 Luchowo	374
30.	0011 Luchowo	351
31.	001 Miasto Łobzenica	1048
32.	001 Miasto Łobzenica	1055
33.	001 Miasto Łobzenica	564/1
34.	001 Miasto Łobzenica	562
35.	0011 Luchowo	350
36.	001 Miasto Łobzenica	561
37.	001 Miasto Łobzenica	560
38.	001 Miasto Łobzenica	563/1
39.	001 Luchowo	347/2
40.	0011 Luchowo	348
41.	0011 Luchowo	349/1
42.	0011 Luchowo	383/6
43.	0011 Luchowo	355

Lokalizację planowanego przedsięwzięcia na mapie topograficznej i ortofotomapie prezentują załączniki nr 1 i 2 do niniejszej karty informacyjnej.

Planowana obwodnica przebiega w całości przez obszary objęte ustaleniami następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Łobzenica (uchwała nr XXXVIII/350/2002).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Łobzenica (uchwała nr XXVI/263/2001).

### **3. Obsługa komunikacyjna**

Obsługa komunikacyjna odbywać się będzie poprzez istniejące w ciągu budowanego układu drogowego skrzyżowania i zjazdy.

### **4. Położenie i powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną**

Przedmiotowa inwestycja swoim zakresem obejmuje budowę nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 242 w miejscowości Łobzenica.

Projektowana obwodnica przebiega w południowo-wschodniej części miejscowości Łobzenica. Opracowanie rozpoczyna się i kończy dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 242. Na początku i końcu opracowania zaprojektowano skrzyżowanie o ruchu okrężnym typu rondo. W obrębie obwodnicy przewiduje się wykonanie włączeń w planowaną drogę drogi powiatowej nr 29367 i dróg gminnych.

Teren pod projektowaną obwodnicę stanowią głównie działki znajdujące się w użytkowaniu rolniczym, nieużytki, działki drogowe i zajęte przez ogródki działkowe.

Lokalizację planowanego przedsięwzięcia na mapie topograficznej i ortofotomapie prezentują załączniki nr 1 i 2 do niniejszej karty informacyjnej.

Powierzchnię przeznaczona pod realizację inwestycji szacuje się na ok 3 ha.

Lokalizację planowanego przedsięwzięcia na mapie topograficznej i ortofotomapie prezentują załączniki nr 1 i 2 do niniejszej karty informacyjnej.

#### **Położenie fizycznogeograficzne**

Zgodnie z regionalizacją fizyczno geograficzną według Kondrackiego (1998) teren inwestycji znajduje się w:

**Obszarze:** Europy Wschodniej

**Megaregionie:** Pozaalpejska Europa Środkowa (3)

**Prowincji:** Niż Środkowoeuropejski (31)

**Podprowincji:** Pojezierza Południowobałtyckie (314)

**Makroregionie:** Pojezierze Południowopomorskie (314.6)

**Mezoregionie:** Pojezierze Krajeńskie (314.69)

Pojezierze Krajeńskie (314.69) stanowi wysoczyznę, na której zaznacza się kilka linii postoju czoła lodowca w recesyjnej subfazie krajeńskiej zlodowacenia wiślańskiego. Najwyższe wzniesienia przekraczają 200 m n.p.m. Obok moren akumulacyjnych i spiętrzonych występują kemy, ozy, rynny lodowcowe oraz doliny dopływów Gwdy, Brdy i Noteci. Jezior większych od 1 ha jest obrębnie wysoczyzny ok. 300.

### **Morfologia terenu**

Omawiany obszar znajduje się w całości w zasięgu fazy poznańskiej zlodowacenia bałtyckiego. Pod względem hipsometrycznym jest to obszar dość zróżnicowany. Zdecydowaną jego większość zajmują płaskie lub faliste wysoczyzny morenowe. Ich rzędne wynoszą przeciętnie 100-120 m n.p.m. W rzeźbie terenu zaznaczają się wyraźnie rynny polodowcowe. Posiadają one przeważnie przebieg południkowy i są wykorzystywane przez współczesną sieć hydrograficzną między innymi Łobżonki oraz liczne jeziora. Rynnom towarzyszą często ozy. Charakterystyczny, młodogłacialny rys rzeźbie omawianego obszaru nadają pagóry czołowomorenowe zazwyczaj akumulacyjne. Na zapleczu moren czołowych często występują zagłębienia wytopiskowe. Procesy deglacji doprowadziły do powstania licznych form akumulacji wodnolodowcowej w postaci występujących w kilku skupiskach kemów. W północno-zachodniej części obszaru występują też równiny sandrowe, związane z morenami czołowymi wieńskimi (Komentarz do mapy sozologicznej w skali 1:50 000 ark. N-33-107-B Łobżenica).

Zgodnie ze szkicem geomorfologicznym zawartym w objaśnieniach do Szczegółowej Mapy Geologicznej Polski ark. Łobżenica (277) analizowana droga przebiega w obrębie wysoczyzny morenowej płaskiej i dna dolin rzecznych.

Teren inwestycji opada wyraźnie w kierunku doliny Łobżonki z wysokości ok 110 m n.p.m. do rzędnych ok 92 m n.p.m.

### **Budowa geologiczna**

Omawiany obszar położony jest w obrębie wielkiej jednostki geostrukturalnej zwanej Wałem Pomorskim, będącej północną częścią Wału Środkowopolskiego. Powierzchnia mezozoiczna jest stosunkowo słabo rozpoznana. zalega ona na głębokości 150-200 m i reprezentowana jest przez węglanowe utwory kredy górnej, głównie przez margle kredowe.

Również przykrywające je w sposób nieciągły utwory oligoceńskie, wykształcone w postaci mułów i piasków są słabo rozpoznane. Miocen występuje zwartą pokrywą o bardzo zmiennej miąższości. Pod względem litologicznym dominują w utworach miocenu piaski drobnoziarniste często mułkowate, mułki iły i węgle brunatne. Utwory miocenu przykryte są łałami poznańskimi o miąższości od 20 do 50 m. Iły plioceńskie są przykryte z kolei przez utwory czwartorzędowe o bardzo zmiennych miąższościach dochodzących do 70 m. Osady plejstocieńskie reprezentowane są przede wszystkim przez gliny zwałowe i piaski wodnolodowcowe. Przeważającą część powierzchni czwartorzędowej budują gliny zwałowe pochodzące z fazy poznańsko-dobrzyńskiej zlodowacenia bałtyckiego. Miąższość glin fazy poznańskiej wynosi przeważnie kilkanaście metrów, natomiast łączna miąższość glin zlodowacenia północnopolskiego wynosi do 41 m. Gliny zwałowe w wielu miejscach przykrywają piaski i żwiry lodowcowe. Często towarzyszą one formom powstałym z wytapiania martwego lodu – kemom i niektórym morenom czołowym. Miąższość tych osadów waha się od 1 do 3 m. W rynn timer lodowcowej Łobżonki, z uwagi na brak w niej glin zwałowych występują na powierzchni osady wodnolodowcowe w postaci piasków grubo, średnio i drobnoziarnistych z wkładkami żwirów. W dolinach rzecznych, w dnach rynien i obniżeń wytopiskowych występują utwory holocieńskie, reprezentowane przez aluwia (piaski mułki i mady), osady jeziorne i deluwia. Dość licznie występują torfy, zwłaszcza w dolinach rzeki Łobżonki i innych mniejszych. Wypełniają też rozsiane licznie zagłębienia bezodpływowe (Komentarz do mapy sozologicznej w skali 1:50 000 ark. N-33-107-B Łobżenica).

Na przebiegu planowanej drogi zgodnie ze Szczegółową Mapą Geologiczną Polski ark. Łobżenica (277) dominują gliny zwałowe i zalegające na nich piaski, żwiry i gliny piaszczyste zwiertzelinowe (eluwialne). W obrębie rynn timer Łobżonki zalegają piaski, mułki i żwiry rzeczne oraz piaski i gliny deluwialne.

Planowana droga nie przebiega w granicach złóż surowców naturalnych, najbliższy obszar tego typu stanowi złoż timer kruszyw naturalnych „Witrogoszcz I”, oddalone o ok 3,5 km w kierunku północnym.

### **Gleby**

W okolicach Łobżenicy znajdują się gleby płowe wytworzone z piasków gliniastych mocnych podścielone gliną. Należą one do kompleksu 4 (żytniego bardzo dobrego) rolniczej przydatności gleb.

Użytki zielone (przeważnie 2z) koncentrują się w dolinach przepływowych, przeważnie na glebach mułowo-torfowych rzadziej natomiast na glebach murszowo-mineralnych. Profil gleb murszowo-mineralnych składa się z dwóch zasadniczych poziomów: murszowego i mineralnego podłoża, które stanowią przeważnie piaski. Są więc glebami organicznymi na podłożu mineralnym, które wytworzyły się w wyniku przesuszenia płytkich torfów lub osadów torfiastych. Gleby mułowo-torfowe powstały w

wyniku działania dwóch procesów: torfotwórczego oraz namulania osadami mineralnymi (Komentarz do mapy sozologicznej w skali 1:50 000 ark. N-33-107-B Łobżenica).

### **Warunki hydrogeologiczne**

Analizowany obszar, zgodnie z podziałem hydrogeologicznym Polski, znajduje się w regionie pomorsko-kujawskim (III), w podregionie pomorskim (III 1), w rejonie Łobżenicy (III 1<sub>B</sub>). Główny poziom użytkowy występuje w utworach miocenu i stanowią go piaski, zalegające na głębokości 80-120 m. Jego miąższość waha się od kilku do około 50 m, a uzyskiwane wydajności wahają się najczęściej od 20 do 40 m<sup>3</sup>h<sup>-1</sup>. Lokalnie w utworach czwartorzędowych występują korzystniejsze warunki występowania wód podziemnych, najczęściej na głębokości 40-60 m, ale o bardzo zmiennej wydajności potencjalnej (Komentarz do mapy hydrograficznej w skali 1:50 000 ark. N-33-107-B Łobżenica).

Głębokości występowania wód podziemnych pierwszego poziomu nawiązują na omawianym obszarze do ukształtowania powierzchni terenu. W obszarze inwestycji, zgodnie z odczytem z mapy hydrograficznej w skali 1: 50 000 wody podziemne pierwszego poziomu występują w przewadze na głębokości pomiędzy 2 a 5 m p.p.t., natomiast w dolinie Łobżonki płyciej, powyżej 1 m p.p.t.

Odcinek drogi znajduje się poza wyznaczonymi na terenie kraju Głównymi Zbiornikami Wód Podziemnych, najbliższym położonym obszarem tego typu jest GZWP nr 133 „Zbiornik międzymorenowy Młotkowo” oddalony o ok 5,5 km w kierunku południowym, z głównym poziomem użytkowym w utworach czwartorzędu (geoportal Państwowej Służby Hydrogeologicznej - <http://epsh.pgi.gov.pl/>).

Teren objęty planowanymi pracami zlokalizowany jest w całości w granicach jednolitej części wód podziemnych nr 35 o europejskim kodzie PLGW600035, położonym w regionie wodnym Odry. Ocena zarówno stanu ilościowego jak i chemicznego tej JCWPd według Planu Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry (Dz.U. 2016 poz. 1967) jest dobra, JCWPd jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWPd jest zachowanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego.

### **Wody powierzchniowe**

Zgodnie z Mapą Podziału Hydrograficznego Polski (MPHP), obszar inwestycji leży w Dorzeczu Warty, w zlewni Łobżonki, którą planowana droga będzie przecinać. Na przejściu przez rzekę wykonany zostanie obiekt mostowy umożliwiający swobodny przepływ wód z uwzględnieniem sezonowej zmienności przepływów. Łobżonka płynie z północy na południe wąską doliną o stromych krawędziach, wciętą na kilkanaście metrów w wysoczyznę morenową.

Dno jej doliny wyścielone jest aluwiami i gruntami organicznymi. Łobżonka charakteryzuje się krętym biegiem, z licznymi zakolami.

W stosunkowo bliskim otoczeniu drogi (w buforze 100 m) występuje kilka zbiorników wodnych o pochodzeniu antropogenicznym. W odległości do 1 km znajduje się kilka większych zbiorników wodnych, w tym jeziora Trzebońskie Duże i Luchowskie.

Cieki na omawianym terenie charakteryzują się śnieżno-deszczowym reżimem zasilania z jednym maksimum przypadającym na ogół na marzec i z jednym minimum w ciągu roku. Po osiągnięciu wiosennego maksimum stany i przepływy zmniejszają się, osiągając w miesiącach letnich (VI-VIII) wartości minimalne. Generalnie cieki tego obszaru cechują się szybkim przejściem od kulminacji do stanów niżówkowych, które na ogół rozpoczynają się w czerwcu, są stabilne i utrzymują się w zasadzie do końca roku hydrologicznego. Łobżonka charakteryzuje się niskim, rzędu 30%, udziałem zasilania wodami podziemnymi. W okresie zimowym w wyniku długotrwałego utrzymywania się ujemnych temperatur powietrza mogą pojawić się długotrwałe i głębokie niżówki. W tym też okresie na rzekach omawianego obszaru pojawiają się zjawiska lodowe. Przeciętnie początek ich wystąpienia przypada na okres od 11 do 20 grudnia, a zanikają w czasie od 11 do 20 marca. Średni czas ich trwania wynosi od 31 do 60 dni. Stała pokrywa lodowa na analizowanych rzekach pojawia się z reguły w drugiej połowie grudnia i zanika przed 28 lutym, a utrzymuje się nie dłużej niż 15 dni (Komentarz do mapy hydrograficznej w skali 1:50 000 ark. N-33-107-B Łobżenica).

Budowywana droga nie znajduje się w zasięgu terenów o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi wynoszącym 1% – raz na 100 lat (<http://mapy.isok.gov.pl/imap>).

Teren inwestycji znajduje się w granic Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) RW600020188479 „Łobżonka od Jelonki do Orli”. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, której stan oceniono w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry jako zły i która jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

### **Warunki klimatyczne**

Warunki klimatyczne omawianego obszaru kształtowane są w wyniku oddziaływania tych samych czynników, jakie kształtują klimat całej Polski. Swoje piętno w czasie roku odciskają wszystkie zasadnicze masy powietrza występujące w Europie z przewagą dla mas polarno morskich, które napływają w ciągu całego roku z zachodu i sprawiają, że przeważają wiatry o tym właśnie kierunku.

Według R. Gumińskiego (1954) obszar ten leży w zasięgu Dzielnicy VI nadnoteckiej. Dzielnica nadnotecka obejmuje Pradolinę Noteci – Warty. Ma charakter przejściowy pomiędzy chłodną i wilgotną dzielnicą pomorską a cieplejszą i suchą dzielnicą środkową. Średnia temperatura roczna wynosi 7,0-

7,5<sup>o</sup>C, zimą 0,5-1<sup>o</sup>C. Dni z przymrozkami jest tutaj ponad 100, mroźnych 30-35, bardzo mroźnych 1-2. Opady wynoszą średnio rocznie około 550 mm, a czas zalegania pokrywy śnieżnej określa się na 40 do 60 dni. Długość okresu wegetacyjnego wynosi 210 – 215 dni.

Według podziału na regiony klimatyczne A. Wosia (1996) opisywany obszar mieści się w granicach regionu XV Środkowowielkopolskiego, gdzie na tle innych obszarów, omawiany region wyróżnia stosunkowo częstsze występowanie dni z pogodą bardzo ciepłą i zarazem pochmurną. Jest ich średnio w roku prawie 60, wśród nich prawie 39 cechuje brak opadu (typ pogody 310). Region ten wyróżnia się także dość znaczną frekwencją dni przymrozkowych bardzo chłodnych, w których jednocześnie występuje opad. Średnio w roku jest ich prawie 20 (Komentarz do mapy szologicznej w skali 1:50 000 ark. N-33-107-B Łobżenica).

### **Szata roślinna**

Projektowana droga przebiega głównie przez tereny użytkowane rolniczo i nieużytki. Aktualnie prowadzone są prace w zakresie szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej obszaru inwestycji, ich wyniki zostaną przedstawione jako uzupełnienie do niniejszej karty lub na etapie sporządzania ewentualnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

### **Kolizja z istniejącą zielenią wysoką**

Realizacja inwestycji powodować będzie konieczność usunięcia drzew i krzewów kolidujących z jej przebiegiem. Aktualnie prowadzone są prace w zakresie szczegółowej inwentaryzacji drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia, ich wyniki zostaną przedstawione jako uzupełnienie do niniejszej karty lub na etapie sporządzania ewentualnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

### **Świat zwierząt**

Planowana inwestycja przebiega w zdecydowanej przewadze przez tereny użytkowane rolniczo i nieużytki, w związku z tym nie należy się tu spodziewać znaczących walorów w zakresie występowania zwierząt, nie mniej jednak prowadzone są obecnie prace w zakresie szczegółowej inwentaryzacji występowania zwierząt na terenie obszaru inwestycji, ich wyniki zostaną przedstawione jako uzupełnienie do niniejszej karty lub na etapie sporządzania ewentualnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

## **Krajobraz**

Krajobraz terenu inwestycji i jego bezpośredniego sąsiedztwa podlegał długotrwałemu przekształcaniu przez gospodarczą działalność człowieka. Powierzchnia ta znajduje się w obszarze intensywnie użytkowanym rolniczo, w krajobrazie najbliższego otoczenia budowanej drogi dominują pola uprawne, nieużytki i użytki zielone, uzupełnione przez zabudowę o zróżnicowanym charakterze i intensywności. Na części przebiegu obwodnica przebiega w otoczeniu ogródków działkowych.

Naturalny kształt opisywanego terenu podlegał przekształceniu na skutek gospodarczej działalności człowieka, głównie rozwoju zabudowy i działalności rolniczej. W najbliższym otoczeniu analizowanego odcinka drogi brak jest istotnych dominant krajobrazowych, stanowiących zarówno obiekty architektoniczne jak i formy ukształtowania powierzchni ziemi znacznych rozmiarów. Za elementy stosunkowo mocno odznaczające się w środowisku uznać można jedynie wcięta na kilkanaście metrów dolinę Łobzonki.

Krajobraz terenu inwestycji ocenia się, jako przeciętny, typowy dla obszarów z dużym udziałem gruntów ornych i nagromadzeniem zabudowy, o często chaotycznym składzie i formie. Pozytywnie na jego atrakcyjność wpływa jego otwarty charakter ze stosunkowo dużym udziałem drobnych zadrzewień.

Charakter krajobrazu obszaru będącego przedmiotem niniejszego raportu oraz jego sąsiedztwa przedstawia plan orientacyjny i ortofotomapa, stanowiące załączniki nr 1 i 2.

## **Zabytki dobra materialne**

Zgodnie z danymi Narodowego Instytutu Dziedzictwa, w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi nie znajdują się obiekty zabytkowe ujęte w ewidencji Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Najbliżej położonym obiektem tego typu jest zabytkowy zajazd z przełomu XVIII i XIX w, oddalony o ok. 200 m od terenu inwestycji w kierunku zagodnim.

Planowana inwestycja spowoduje konieczność rozbiórek elementów dróg i ulic znajdujących się na skrzyżowaniach z planowaną obwodnicą. Nie przewiduje się konieczności demontażu budynków, mieszkalnych.

Przebudowana zostanie infrastruktura techniczna kolidująca z docelowym zagospodarowaniem, z zachowaniem jej dotychczasowej sprawności i funkcji.

## **5. Rodzaj technologii**

Przedmiotem inwestycji jest budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 242 o długości ok 2,1 km w miejscowości Łobzenica. Planowana inwestycja obejmuje:

- budowę nawierzchni obwodnicy,
- budowę skrzyżowań z istniejącą siecią drogową,
- budowę obiektów inżynierskich – mostu nad Łobżonką,
- budowę i przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- budowę chodnika,
- budowę poboczy gruntowych,
- budowę skarp z humusowaniem i obsianiem trawą,
- budowę i przebudowę rowów odwadniających,
- przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- ewentualną budowę elementów kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia drogowego,
- wycinkę drzew i krzewów,
- urządzenie zieleni,
- roboty rozbiórkowe.

Przyjęte parametry projektowe – droga wojewódzka nr 242:

Klasa techniczna drogi	G
Nośność nawierzchni	115 kN/oś
Ilość pasów ruchu	2 pasy ruchu
Szerokość jezdni	7,0
Kategoria ruchu	KR 4

### **Rozwiązanie wysokościowe**

Niweletę drogi wojewódzkiej nr 242 zaprojektowano w dowiązaniu do istniejącej niwelety z zachowaniem normatywnych pochyłeń podłużnych

Projekt ma za zadanie przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności oraz zapewnienia spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej dla podniesienia atrakcyjności województwa wielkopolskiego jako miejsca do inwestowania, pracy i zamieszkania.

Planowane zadanie ma rozwiązać istniejące problemy i przyczynić się do:

- zredukowania czasu podróży,

- podniesienia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- unowocześnienia stanu infrastruktury technicznej w rejonie,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- zredukowania kosztów eksploatacji pojazdów,
- obniżenia poziomu wypadkowości,
- zapewnienia lepszego dojazdu do firm zlokalizowanych w powiecie,
- rozwoju ruchu turystycznego,
- zmniejszenia tempa wzrostu zanieczyszczeń spowodowanych ruchem drogowym,
- właściwego odbioru wód opadowych z drogi,
- zwiększenia bezpieczeństwa transportów materiałów niebezpiecznych.

## 6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Wyróżnia się następujące warianty przedsięwzięcia:

**wariant zero** – polega na odstąpieniu od realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Łobzenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 242 Łobzenica - Falmierowo. Zakłada on pozostawienie terenu inwestycji w obecnym zagospodarowaniu, brak skrócenia trasy przejazdu przez miejscowość Łobzenica, oraz wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza jego granice.

Wariant ten uwzględnia jedynie doraźne naprawy nawierzchni istniejących dróg, polegające na uzupełnianiu ubytków w jezdni, bez niwelacji nierówności powstałych na nawierzchni w skutek poruszania się po niej pojazdów. Wariant ten nie pozwoli na polepszenie warunków komunikacyjnych, usprawnienie ruchu na terenie gminy. Nie pozwoli także na segregację ruchu samochodowego głównego i dojazdowego do obokleśtych posesji i zakładów przemysłowych i usługowych jak również wydzielenie ruchu pieszego i rowerowego (na wybranych odcinkach) co przyczyniłoby się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu w rejonie planowanego układu komunikacyjnego.

**wariant podstawowy** – proponowany przez Wnioskodawcę, zakładający budowę przy założeniach przedstawionych we wcześniejszej części karty. Pozwoli na poprawę płynności ruchu i zwiększenie jego bezpieczeństwa.

**wariant alternatywny** – nie zakładano alternatywnego wariantu lokalizacyjnego obwodnicy, wybrany przebieg jest racjonalny ze względów ekonomicznych i środowiskowych. Pozwala na osiągnięcie zamierzonych korzyści w zakresie płynności ruchu przy możliwie niskiej długości infrastruktury drogowej i zajętości terenu.

## **7. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii**

Zapotrzebowanie na surowce w przypadku analizowanego przedsięwzięcia wystąpi głównie na etapie budowy drogi. Realizacja inwestycji pociągnie za sobą konieczność zużycia między innymi wody, energii elektrycznej, kruszyw, mas bitumicznych, kostki brukowej, betonu, stali czy paliw (do napędzania maszyn budowlanych i środków transportu). Ich ilość jest na obecnym etapie trudna oszacowania i określona zostanie na etapie wykonywania projektu wykonawczego.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia zapotrzebowania na surowce i energię.

## **8. Rozwiązania chroniące środowisko**

### Ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń wprowadzanych do atmosfery

W trakcie trwania robót budowlanych może występować chwilowe zwiększenie emisji hałasu i zanieczyszczeń związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. W celu ich zredukowania, prace budowlane prowadzone będą przy użyciu maszyn znajdujących się w dobrym stanie technicznym. Ograniczenie wspomnianych emisji nastąpić może na skutek:

- eliminowania, w miarę możliwości jednoczesnej pracy maszyn,
- wyłączenia silników pojazdów podczas postoju,
- użytkowania maszyn emitujących hałas o dużym natężeniu tylko w ciągu dnia i maksymalnego skrócenia czasu ich pracy,
- używania sprzętu budowlanego zgodnie z jego przeznaczeniem.

### Ograniczenie oddziaływania na glebę i powierzchnie ziemi,

Ograniczenie oddziaływania na glebę i powierzchnię ziemi nastąpić może na skutek:

- Wykorzystywania wyłącznie maszyn sprawnych technicznie,
- Ograniczenia powierzchni wykopów do niezbędnego minimum,
- Magazynowania substancji mogących zanieczyścić środowisko gruntowo wodne (np. oleje, paliwa, farby, środki uszczelniające) w szczelnych pojemnikach ustawionych na stabilnym podłożu,
- Wykonywania operacji tankowania maszyn na szczelnym podłożu lub z wykorzystaniem rozkładanych mat zabezpieczających środowisko gruntowo wodne przez ryzykiem rozlania się paliwa,

- Wyposażenia miejsc tankowania w sorbent,
- Odtworzenia właściwej struktury gruntu w otoczeniu prac na etapie urządzania pobocza zielenią urządzonej,
- W celu ograniczenia oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, roboty przy wykopach będą wykonane w jak najkrótszym czasie, po którym nastąpi uporządkowanie terenu.

#### Ograniczenie oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne

Ograniczenie oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne nastąpić może na skutek:

- Wykorzystywania wyłącznie maszyn sprawnych technicznie,
- Realizacji obiektów mostowych z zachowaniem przepływu w ciekach,
- Magazynowania substancji mogących zanieczyścić środowisko gruntowo wodne (np. oleje, paliwa, farby, środki uszczelniające) w szczelnych pojemnikach ustawionych na stabilnym podłożu,
- Wykonywania operacji tankowania maszyn na szczelnym podłożu lub z wykorzystaniem rozkładanych mat zabezpieczających środowisko gruntowo wodne przez ryzykiem rozlania się paliwa,
- Wyposażenia miejsc tankowania w sorbent,
- Skrócenia czasu ewentualnego odwadniania wykopów do niezbędnego minimum,
- Gromadzenia na etapie prac budowlanych ścieków bytowych w przenośnych toaletach typu Toi-Toi, opróżnianych w miarę potrzeb za pomocą wozów asenizacyjnych
- W przypadku zbierania wód opadowych i roztopowych w szczelne systemy kanalizacyjne, spełnienie wymogów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. poz. 1800).

#### Ograniczenie oddziaływania na krajobraz

Ograniczenie oddziaływania na krajobraz nastąpić może na skutek:

- Ograniczenia liczby drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki do koniecznego minimum,
- Urządzenia pobocza drogi zielenią wysoką,
- Zaprojektowania otoczenia jezdni z zastosowaniem, materiałów wysokiej jakości.

### Ograniczenie oddziaływania na szatę roślinną i świat zwierzęcy

Ograniczenie oddziaływania na szatę roślinną i świat zwierzęcy nastąpić może na skutek:

- Ograniczenia liczby drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki do koniecznego minimum,
- Urządzenia pobocza drogi zielenią wysoką,
- Realizacji wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków lub realizacja jej pod nadzorem ornitologicznym,
- Wykonywania kontroli powstałych na etapie prac wykopów, pod kątem występowania w nich zwierząt. W przypadku ich stwierdzenia, umożliwienie im wyjścia lub przeniesienie w lokalizację odpowiadające upodobaniom stwierdzonych gatunków.

Szczegółowe warunki ochrony roślin i zwierząt określone zostaną po zakończeniu prac inwentaryzacyjnych.

### Ograniczenie oddziaływania na ludzi

Ograniczenie oddziaływania na ludzi nastąpić może na skutek:

- Zaprojektowania elementów oznakowania i konstrukcji jezdni wpływających na poprawę bezpieczeństwa ruchu,
- Zastosowanie rozwiązań technicznych zmierzających do zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych pod względem akustycznym,
- Dotrzymania dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu,

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

### **9.1. Emisja zanieczyszczeń do powietrza**

Szczegółowa analiza obliczeniowa w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza jest w trakcie opracowywania, jej wyniki zostaną przedstawione jako uzupełnienie do niniejszej karty lub na etapie sporządzania ewentualnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

## 9.2. Emisja Hałasu

Szczegółowa analiza obliczeniowa w zakresie emisji hałasu jest w trakcie opracowywania, jej wyniki zostaną przedstawione jako uzupełnienie do niniejszej karty lub na etapie sporządzania ewentualnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

## 9.3. Ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia ścieki bytowe powstawać będą wyłącznie na etapie budowy, w wyniku przebywania na terenie inwestycji pracowników budowlanych. W miejscach prowadzonych prac postawione zostaną przenośne toalety typu toi-toi, opróżniane przy użyciu wozu asenizacyjnego. Zawartość toalet będzie przewożona do punktów zlewczych oczyszczalni ścieków. Na obecnym etapie trudno oszacować ilość powstających w czasie realizacji inwestycji ścieków bytowych.

## 9.4. Ilość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych

Na terenie inwestycji nie przewiduje się powstawania ścieków przemysłowych, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji.

## 9.5. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych

Odwodnienie będzie odbywać się powierzchniowo do projektowanych rowów przydrożnych, lub za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych wpustów deszczowych i dalej do kanalizacji deszczowej i miejsc zrzutu.

Wody opadowe i roztopowe zebrane w szczelne systemy kanalizacyjne na wejściu do odbiornika będą musiały spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. poz. 1800). Zgodnie z rozporządzeniem wody opadowe i roztopowe ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z dróg zaliczanych do dróg klasy G wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha. Ze względu na stosunkowo niewielkie natężenie ruchu na tym odcinku nie przewiduje się by mogły zawierać znaczące ładunki zanieczyszczeń.

Prognozowane stężenie zawiesin w wodach opadowych z analizowanej drogi można przyjąć na podstawie Zarządzenia nr 29 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.10.2006r. (Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z

dróg krajowych), według wzoru (zarządzenie to dotyczy dróg krajowych, lecz ze względu na natężenie ruchu można je zastosować do analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej):

$$S_{z0} = 0,718 \cdot Q^{0,529} \quad [mg/l]$$

gdzie:

$S_{z0}$  – stężenie zawiesiny ogólnej w ściekach z dróg krajowych [mg/l],

Q – dobowe natężenie ruchu (ŚDR) w zakresie od 1000 do 17500 pojazdów/dobę – dla analizowanego odcinka wynosi ono maksymalnie dla roku 2020 – **907** poj/dobę, a dla roku 2030 – **1207** poj/dobę.

#### **Rok 2020**

$$S_{z0} = 0,718 \times 907^{0,529} = 26,35 \text{ mg/l}$$

#### **Rok 2030**

$$S_{z0} = 0,718 \times 1207^{0,529} = 30,64 \text{ mg/l}$$

Zgodnie z wykonanymi pomiarami na potrzeby powyższych wytycznych, spośród 1403 prób tylko w 298 przypadkach stężenia substancji ropopochodnych były większe od granicy oznaczalności (0,005 mg/l), ale nie przekraczały wartości dopuszczalnej (15 mg/l). W związku z tym zakładać należy, że wartości dopuszczalne w zakresie substancji ropopochodnych w przypadku analizowanej drogi zostaną również dotrzymane.

Jak wynika z powyższej analizy wody opadowe i roztopowe pochodzące z analizowanego odcinka drogi powinny spełniać dopuszczalne wartości stężeń zanieczyszczeń w związku z tym nie będzie zachodzić potrzeba ich podczyszczania.

## **10. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko**

Na **etapie realizacji inwestycji** przemieszczeniu ulegną masy ziemne pochodzące z wykopów pod planowany układ drogowy i infrastrukturę podziemną. Masy ziemne będą selektywnie wybierane i na czas budowy będą ułożone w pryzmy lub na bieżąco wywożone. Po zakończeniu tych prac część gruntów mineralnych zostanie wykorzystana do przykrycia infrastruktury oraz kształtowania powierzchni terenu. Podczas budowy powstaną typowe odpady związane z pracami budowlanymi. Będą to opakowania po materiałach budowlanych: papierowe, metalowe, z tworzyw sztucznych, zużyte i odpady z remontów i przebudowy dróg.

Odpady wytwarzane na **etapie eksploatacji** to odpady pochodzące z czyszczenia ulic, i w dłuższej perspektywie z remontów nawierzchni.

Planowany układ komunikacyjny jest inwestycją przewidzianą do eksploatacji na przestrzeni wielu lat. W przypadku zaprzestania jej użytkowania **na etapie likwidacji** powstaną odpady podobne do odpadów wytwarzanych na etapie budowy. Będą to głównie typowe odpady z remontów i przebudowy dróg.

W poniższej tabeli zestawiono odpady jakie będą powstawać na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji analizowanego przedsięwzięcia i ich szacunkowe ilości. Klasyfikacji odpadów dokonano w oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. poz. 1923).

**Tabela 1. Rodzaje i ilości wytwarzanych odpadów, miejsca magazynowania i sposób postępowania**

Kod odpadu	Nazwa odpadu	Szacunkowa ilość w Mg	Miejsce magazynowania	Sposób postępowania
<i>Etap realizacji</i>				
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	8,0	Gromadzone będą w kontenerach dostarczonych przez firmę odbierającą odpady do momentu zbierania partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	6,0	Gromadzone będą w kontenerach dostarczonych przez firmę odbierającą odpady do momentu zbierania partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
15 01 03	Opakowania z drewna	7,0	Gromadzone będą w kontenerach dostarczonych przez firmę odbierającą odpady do momentu zbierania partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
15 01 04	Opakowania z metali	6,0	Gromadzone będą w kontenerach dostarczonych przez firmę odbierającą odpady do momentu zbierania partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznym np. PCB)	0,5	Gromadzone będą w kontenerach dostarczonych przez firmę odbierającą odpady do momentu zbierania partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania	0,5	Gromadzone będą w kontenerach dostarczonych przez firmę odbierającą	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA**  
polegającego na budowie obwodnicy Łobzenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 242 Łobzenica - Falmierowo

	ochronne inne niż wymienione w 15 02 02		odpady do momentu uzbierania partii transportowej	
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	25	Będą przyzbowane w wyznaczonym miejscu lub gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	1 500	Będą przyzbowane w wyznaczonym miejscu lub gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	1,0	Będą gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 04 07	Mieszanki metali	0,5	Będą gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	0,3	Będą gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	25 000	Ziemia z wykopów, nie podlegająca wykorzystaniu na terenie inwestycji, podlegać będzie przyzbowaniu w wyznaczonym miejscu lub będzie na bieżąco wywożona przy pomocy wywrotek.	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 06 04	Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03	0,1	Będą gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji czyli elementy pozostałe po wycince drzew (np. konary drzew)	25	Będą gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku.
20 03 01	Zmieszane odpady komunalne	2	Gromadzone będą w pojemniku dostarczonym przez firmę odbierającą odpady	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
<b>Etap eksploatacji</b>				
16 02 13	Zużyte urządzenia	0,04	Odpady nie będą	Przekazanie uprawnionym firmom do

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA**  
polegającego na budowie obwodnicy Łobżenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 242 Łobżenica - Falmierowo

	zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12 (na przykład źródła światła)		magazynowane. Zużyte oświetlenie będzie wywożone przez firmę serwisującą bezpośrednio po wymianie na sprawne urządzenie.	odzysku lub unieszkodliwienia.
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg (mogą powstawać dłuższej perspektywie użytkowania układu drogowego na skutek wykonywania koniecznych napraw)	10 (wyłącznie w przypadku wykonywania napraw)	Będą przyzbowane w wyznaczonym miejscu lub gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
20 03 03	Odpady z czyszczenia ulic i placów	0,5	Odpady nie będą magazynowane. Odpady będą bezpośrednio wywożone przez firmę świadczącą usługi w zakresie czyszczenia drogi	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
20 03 06	Odpady ze studzienek kanalizacyjnych	0,5	Odpady nie będą magazynowane. Odpady będą bezpośrednio wywożone przez firmę świadczącą usługi w zakresie czyszczenia studzienek.	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
<b>Etap likwidacji</b>				
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	250	Będą przyzbowane w wyznaczonym miejscu lub gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	10 000	Będą przyzbowane w wyznaczonym miejscu lub gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 04 05	Żelazo i stal	7,0	Będą gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 04 07	Mieszanki metali	5,0	Będą gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	3,0	Będą gromadzone w kontenerach do	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.

			momentu zgromadzenia partii transportowej	
17 06 04	Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03	2,0	Będą gromadzone w kontenerach do momentu zgromadzenia partii transportowej	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.
20 03 01	Zmieszane odpady komunalne	2,0	Będą gromadzone w pojemniku dostarczonym przez firmę odbierającą odpady	Przekazanie uprawnionym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia.

**Wytwórcą odpadów powstających na etapie budowy** (ewentualnie rozbiórki po zakończeniu eksploatacji) **będzie firma prowadząca prace budowlane**. Wynika to wprost z definicji zawartej w art. 3, ust. 1, pkt. 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701), która stanowi m. in., iż wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, jest podmiot, który świadczy usługę, chyba że umowa o świadczeniu usługi stanowi inaczej. Stąd też firma prowadząca prace budowlane będzie zobowiązana do spełnienia wymagań ustawy o odpadach.

Wytwórcą odpadów wyszczególnionych w tabeli „**Odpady przewidziane do wytworzenia na etapie eksploatacji**” będą poszczególne firmy świadczące usługi w zakresie utrzymania drogi w należytym porządku i konserwacji studzienek kanalizacyjnych. Wynika to z definicji zawartej w art. 3, ust. 1, pkt. 32 ustawy o odpadach, która stanowi m. in., iż wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy usługę, chyba że umowa o świadczenie usługi stanowi inaczej.

Wytwórcy odpadów będą zobowiązani do zweryfikowania uprawnień w zakresie gospodarowania odpadami (zezwolenie na zbieranie i transport odpadów, pozwolenie na przetwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane) podmiotów, z którymi podpisywać będą umowy na przekazywanie odpadów.

Na podmiotach będących wytwórcami odpadów, spoczywają obowiązki wynikające z zapisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701) oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.).

Zgodnie z art. 66 ustawy o odpadach, posiadacz odpadów jest obowiązany do prowadzenia na bieżąco ich ilościowej i jakościowej ewidencji zgodnie z katalogiem odpadów. W przypadku wytwórców odpadów w ramach przedmiotowej inwestycji, zgodnie z art. 67 ustawy o odpadach ewidencję odpadów należy prowadzić z zastosowaniem następujących dokumentów:

- a) karty przekazania odpadów,
- b) karty ewidencji odpadów,

d) karty ewidencji zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.

Zgodnie z art. 75 ust ustawy o odpadach wytwórca odpadów obowiązany jest do prowadzenia ewidencji odpadów, prowadzący działalność polegającą na gospodarowaniu odpadami zobowiązany jest do składania rocznych sprawozdań o wytwarzanych odpadach i o gospodarowaniu tymi odpadami.

Przewidywane sposoby magazynowania odpadów jest bezpieczny dla środowiska i zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed migracją zanieczyszczeń z nich pochodzących. Podkreśla się, że magazynowanie odpadów w przyzmi dopuszcza się tylko dla odpadów obojętnych dla środowiska i powstających w dużych ilościach jak masy ziemne czy odpady gruzu betonowego.

### **11. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko**

W związku z lokalnym charakterem inwestycji i z uwagi na jej odległość ok. 185 km planowanej inwestycji od granic kraju nie stwierdza się możliwości, transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

### **12. Wpływie planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej**

Planowana do rozbudowa droga nie stanowi elementu transeuropejskiej sieci drogowej.

### **13. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujących 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**

Nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania skumulowanego z innymi przedsięwzięciami.

### **14. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej**

Na etapie budowy i eksploatacji nie będą występowały substancje, w ilościach wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu inwestycji do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. 2016 poz. 138).

Realizacja konstrukcji drogi i elementów towarzyszących zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami budowlanymi eliminuje ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej. Spełnienie tych wymagań pozwoli na zachowanie odporności inwestycji na katastrofy naturalne typu silne wiatry, wezbrania wód

czy deszcze nawalne. Polska położona jest w strefie asejsmicznej, w związku z tym ryzyko zniszczenia drogi w skutek trzęsienia ziemi jest niewielkie.

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

Realizacja inwestycji wiąże się ze zdjęciem nawierzchni istniejących dróg i tam gdzie to będzie konieczne ich podbudowy. Czynności te będą wykonane za pomocą maszyn budowlanych (frezarki do asfaltu, koparek, spychaczy itp.). Powstałe w ten sposób odpady zebrane zostaną w kontenerach lub bezpośrednio na samochód transportowy i wywiezione do uprawnionego odbiorcy do odzysku lub unieszkodliwienia. Prace rozbiórkowe nie będą się wiązać ze znaczącą ingerencją w środowisko i dotyczyć będą wyłącznie terenu istniejących jezdni. Powstałe w skutek przeprowadzonych prac odpady będą obojętne dla środowiska i będą gromadzone w sposób ograniczający ich rozprzestrzenianie. Etap prac rozbiórkowych będzie krótkotrwały i poprzedzać będzie bezpośrednio realizację w drogi w analizowanym w niniejszej karcie układzie.

### 16. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Obszar inwestycji w całości znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie, oraz we fragmencie w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Łobżonki PLH300040.

W wyniku realizacji planowanej wycinki drzew kolidujących z docelowym zagospodarowaniem nie zostaną uszkodzone żadne drzewa uznane za pomniki przyrody. Najbliżej położony w stosunku do budowanego odcinka drogi pomnik przyrody jest oddalony o ok 2,5 km.

Poniższa tabela prezentuje zestawienie obszarowych form ochrony przyrody zlokalizowanych w promieniu do 30 km od planowanej inwestycji.

**Tabela 2. Formy ochrony przyrody zlokalizowane w promieniu 30 km od planowanej inwestycji**

Nazwa formy ochrony przyrody	Odległość od formy ochrony przyrody [km]
<b>Specjalne obszary ochrony siedlisk</b>	
Dolina Łobżonki PLH300040	w obszarze
Uroczyska Kujańskie PLH300052	11,3
Dębowa Góra PLH300055	12,9
Dolina Noteci PLH300004	15,1
Struga Białosiłwka PLH300054	18,4
Ostoja Pilska PLH300045	18,6
Lisi Kąt PLH040026	24,3
Dolina Debrzynki PLH300047	29,4

<b>Obszary specjalnej ochrony ptaków</b>	
Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001	14,8
Puszcza nad Gwdą PLB300012	19,9
<b>Rezerваты</b>	
Zielona Góra	13,6
Borek	16,6
Czarci Staw	18,1
Jezioro Wieleckie	19,5
Uroczysko Jary	24,4
Uroczysko Jary - otulina	24,6
Dęby Krajeńskie	25,2
Lutowo - otulina	26,0
Buczyna	26,1
Torfowisko Kaczory	26,2
Lutowo	26,3
Gaj Krajeński	27,9
Skarpy Ślesieńskie	28,0
<b>Parki Krajobrazowe</b>	
Krajeński Park Krajobrazowy	9,1
<b>Obszary chronionego krajobrazu</b>	
Dolina Łobzonki i Bory Kujańskie	w obszarze
Dolina Noteci	10,1
Nadnotecki	12,4
Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj, wielkopolskie)	20,0
Ozów Wielowickich	27,0
Rynny Jezior Byszewskich	27,9
<b>Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe</b>	
Messy	20,3
<b>Użytki ekologiczne</b>	
Bobrowe Bagno	10,3
Żuraw	10,3
brak nazwy	10,5
brak nazwy	11,1
brak nazwy	11,6
brak nazwy	12,1
brak nazwy	12,4
brak nazwy	12,4
brak nazwy	12,6
brak nazwy	12,7
brak nazwy	12,9
Linki	13,1
brak nazwy	13,5
brak nazwy	13,5
brak nazwy	13,6
brak nazwy	13,6
brak nazwy	13,7
brak nazwy	14,3
łąki	14,3
brak nazwy	14,8
Nieżychowo przy kolejce	15,0
Bobry	15,1
brak nazwy	15,3
brak nazwy	15,3
brak nazwy	15,6
Buki	15,7
brak nazwy	15,8
brak nazwy	15,9

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA**  
 polegającego na budowie obwodnicy Łobzenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 242 Łobzenica - Falmierowo

Żabik	16,0
brak nazwy	16,0
brak nazwy	16,1
brak nazwy	16,2
brak nazwy	16,3
brak nazwy	16,3
brak nazwy	16,4
brak nazwy	16,5
brak nazwy	16,5
brak nazwy	16,5
brak nazwy	16,5
brak nazwy	16,6
brak nazwy	16,6
brak nazwy	16,7
brak nazwy	16,8
Jelonek	16,8
brak nazwy	16,9
brak nazwy	16,9
brak nazwy	17,0
Jazdrowo	17,0
brak nazwy	17,0
Jeleń	17,1
Kaczy dółek	17,2
Stare Bagno	17,2
brak nazwy	17,3
brak nazwy	17,5
Buczek	17,6
brak nazwy	17,6
brak nazwy	17,6
wielogatunkowy las liściasty powstały w wyniku naturalnej sukcesji w Dolinie Noteci	17,7
brak nazwy	17,8
brak nazwy	18,0
brak nazwy	18,1
brak nazwy	18,3
brak nazwy	18,3
brak nazwy	18,4
brak nazwy	18,4
brak nazwy	18,5
Trzy buhaje	18,9
brak nazwy	19,0
brak nazwy	19,1
brak nazwy	19,1
brak nazwy	19,1
brak nazwy	19,1
brak nazwy	19,2
brak nazwy	19,3
brak nazwy	19,3
brak nazwy	19,3
brak nazwy	19,4
brak nazwy	19,4
Mochle	19,6
Kiepka	19,7
brak nazwy	19,7
brak nazwy	19,8
Ostoja za figurą	19,9
brak nazwy	19,9
Juchacz	20,0

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA**  
 polegającego na budowie obwodnicy Łobżenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 242 Łobżenica - Falmierowo

brak nazwy	20,0
Zaleśniak	20,2
brak nazwy	20,4
brak nazwy	20,5
brak nazwy	20,9
brak nazwy	21,0
brak nazwy	21,0
brak nazwy	21,1
brak nazwy	21,1
brak nazwy	21,1
brak nazwy	21,2
brak nazwy	21,3
brak nazwy	21,3
brak nazwy	21,4
brak nazwy	21,5
brak nazwy	21,5
Grodzisko	21,5
brak nazwy	21,6
brak nazwy	21,6
brak nazwy	21,7
Oz	21,7
brak nazwy	21,8
brak nazwy	21,8
brak nazwy	21,8
brak nazwy	21,9
brak nazwy	21,9
brak nazwy	21,9
brak nazwy	22,0
brak nazwy	22,0
brak nazwy	22,0
brak nazwy	22,1
brak nazwy	22,2
brak nazwy	22,2
brak nazwy	22,2
brak nazwy	22,2
brak nazwy	22,3
brak nazwy	22,3
brak nazwy	22,3
brak nazwy	22,3
brak nazwy	22,3
brak nazwy	22,3
brak nazwy	22,4
brak nazwy	22,4
brak nazwy	22,4
brak nazwy	22,5
brak nazwy	22,5
brak nazwy	22,5
brak nazwy	22,6
brak nazwy	22,6
Torfniaki Solnówskie	22,6
brak nazwy	22,8
Torfowisko Żurawiniec	22,8
Wyspa Żurawia	22,9
brak nazwy	22,9
brak nazwy	23,0
brak nazwy	23,2
Żurawia Ostoja	23,2
Czerwone Bagna	23,4
brak nazwy	23,4

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA**  
polegającego na budowie obwodnicy Łobzenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 242 Łobzenica - Falmierowo

Bagna Zacisze	23,5
Czarne Jezioro	23,5
Bagna Zacisze	23,6
brak nazwy	23,8
brak nazwy	23,8
Wierzbowe Bagno	23,8
brak nazwy	23,8
Błotko 1	23,9
Dziczy Stawek	23,9
Starowiśniewski Mszar	23,9
Ostoja Kubackiego	23,9
Stara Osada	23,9
brak nazwy	24,1
brak nazwy	24,2
Dzicza Ostoja	24,2
Zgniłe Jezioro	24,2
Bagna Zacisze	24,3
brak nazwy	24,3
brak nazwy	24,4
Bagna Zacisze	24,4
Linki	24,5
brak nazwy	24,5
Bagna Zacisze	24,5
Żurawinowe Bagna	24,5
brak nazwy	24,5
Bagna Zacisze	24,5
Bagna Zacisze	24,6
brak nazwy	24,6
brak nazwy	24,6
brak nazwy	24,6
brak nazwy	24,7
brak nazwy	24,7
brak nazwy	24,7
brak nazwy	24,8
Kocewskie Zarośla	24,8
Bagno Ustronie	24,8
brak nazwy	24,8
brak nazwy	24,8
Staw Szulca	25,0
brak nazwy	25,1
brak nazwy	25,1
brak nazwy	25,2
Młyn	25,3
Młynek	25,3
brak nazwy	25,6
brak nazwy	25,6
Miska	25,9
Gilowy Zakątek	25,9
brak nazwy	26,0
Lipka	26,0
brak nazwy	26,0
Bagna Pszczółkowskiego	26,1
brak nazwy	26,2
brak nazwy	26,2
brak nazwy	26,2
Gaj	26,3
Bagna Pszczółkowskiego	26,3

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA**  
 polegającego na budowie obwodnicy Łobzenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 242 Łobzenica - Falmierowo

Uroczyska Głomi	26,3
Uroczyska Głomi	26,3
Dziechówko	26,5
brak nazwy	26,5
brak nazwy	26,6
Uroczyska Głomi	26,6
Uroczyska Głomi	26,6
brak nazwy	26,7
brak nazwy	26,7
Uroczyska Głomi	26,7
Uroczyska Głomi	26,7
brak nazwy	26,7
Uroczyska Głomi	26,7
brak nazwy	26,8
brak nazwy	26,8
Dziechowo	26,8
Uroczyska Głomi	26,8
Uroczyska Głomi	26,8
Uroczyska Głomi	26,9
Uroczyska Głomi	26,9
brak nazwy	26,9
brak nazwy	26,9
brak nazwy	27,0
brak nazwy	27,0
brak nazwy	27,1
brak nazwy	27,2
brak nazwy	27,3
brak nazwy	27,5
brak nazwy	27,5
brak nazwy	27,5
brak nazwy	27,5
brak nazwy	27,6
brak nazwy	27,6
Uroczyska Głomi	27,6
brak nazwy	27,7
Uroczyska Głomi	27,7
brak nazwy	27,7
brak nazwy	27,7
Uroczyska Głomi	27,8
Uroczyska Głomi	27,8
Dęby I	27,8
Uroczyska Głomi	27,8
Karasiowy Kąt	27,9
Uroczyska Głomi	27,9
brak nazwy	27,9
Uroczyska Głomi	27,9
Dęby II	28,0
Uroczyska Głomi	28,0
Uroczyska Głomi	28,0
Uroczyska Głomi	28,1
brak nazwy	28,1
brak nazwy	28,2
brak nazwy	28,2
Uroczyska Głomi	28,3
Brzoza	28,4
Uroczyska Głomi	28,4
brak nazwy	28,6

Olcha	28,7
brak nazwy	28,7
Uroczyska Głomi	28,8
brak nazwy	28,8
brak nazwy	29,0
brak nazwy	29,1
brak nazwy	29,1
brak nazwy	29,1
Uroczyska Głomi	29,2
Uroczyska Głomi	29,3
brak nazwy	29,3
brak nazwy	29,5
Uroczyska Głomi	29,5
brak nazwy	29,6
brak nazwy	29,6
brak nazwy	29,7
brak nazwy	29,7
brak nazwy	29,8

Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>

**Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie** (powierzchnia 18.850 ha) rozciąga się na terenie doliny Łobżonki i lasów nad jeziorem Borówno na Pojezierzu Krajeńskim. To malowniczy, polodowcowy region, z licznymi jeziorami oraz dużymi lasami, które szczególnie atrakcyjne są koło Kujania. Charakterystyczną cechą tego obszaru są liczne tu stanowiska roślin chronionych, pomniki przyrody i ostoje bobrów, Łobżonka wypływa ze źródła na Pojezierzu Krajeńskim. W swym górnym biegu przecina Bory Kujańskie. W środkowym odcinku rzeka płynie doliną o wysokich zboczach, by stworzyć przełom w miejscu, w którym opuszcza tereny morenowe i schodzi do Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej. W dolnym biegu płynie równiną przez podmokłe tereny doliny Noteci i wpada do Noteci w pobliżu Osieku nad Notecią. Najciekawszy i najwartościowszy fragment Borów Kujańskich, zwany Uroczyskami Kujańskim, leży koło Kujan i jeziora Borówno. W krajobrazie regionu dominują lasy, jeziora, łąki i torfowiska. Najcenniejsze z tutejszych lasów to kwaśne dąbrowy (o dwustuletniej metryce) i grądy, rosnące na obrzeżach rynien polodowcowych. Lasy i bory bagienne występują na terasach przyjeziornych lub zarośniętych jeziorach, natomiast dna rynien i dolin zajmują łąki. Na zachód od Kujan ciągną się bory i brzeziny bagienne. Spośród wielu jezior na tym obszarze szczególnie cenne jest jezioro Borówno, w którym występują siedliska ramienicowe. W jeziorze Borówno rośnie chroniona w Polsce i bardzo rzadka w Europie ramienica *Lychnothamnus barbatus* ([regionwielkopolska.pl](http://regionwielkopolska.pl)).

Obszar ustanowiono na podstawie Uchwały Nr IX/56/89 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Pile z dnia 31 maja 1989 r. w sprawie ustanowienia obszarów chronionego krajobrazu w województwie pilskim (Dz. Urz. z 1989 r. Nr 11, poz. 95), którą następnie parokrotnie zmieniano. Rozporządzenie Nr 1/08 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 stycznia 2008 r. w sprawie obszaru

chronionego krajobrazu "Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie", które wprowadzało szereg zakazów obowiązujących w jego granicach (m.in. zakaz likwidacji zadrzewień), uchylono wyrokiem WSA w Poznaniu IV SA/Po 720/11 (Dz. Urz. z 2008 r. Nr 7, poz. 138).

**Obszar Natura 2000 Dolina Łobżonki PLH300040** chroni rzekę Łobżonkę (Łobżonkę) wraz z fragmentami dopływów - Lubczą i Orlą oraz tereny do nich przyległe, stanowiąc jeden z najcenniejszych obszarów przyrodniczych na Krajinie (Pojezierzu Krajeńskim). Osią obszaru jest około 60 kilometrowa dolina rzeki Łobżonki od okolic Białobłocia i Lutówka aż po dolinę rzeki Noteć (poniżej Osieka n/Not). W rzekach dominuje żwirowo-piaszczysty charakter dna i żwawy nurt nawiązujący do rzek podgórskich. Ostoję wyróżnia obecność bogatych florystycznie, właściwie wykształconych grądów w odmianie krajeńskiej oraz znaczne powierzchnie ekstensywnie użytkowanych łąk. Cechą ostoi jest bogactwo w siedliska i gatunki z załączników I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz rola korytarza ekologicznego o znaczeniu ponadregionalnym.

Obszar wyróżnia się obecnością aż 21 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Jest szczególnie istotny dla ochrony żyznych postaci lasów, zwłaszcza grądów środkowoeuropejskich *Galio sylvatici-Carpinetum* w odmianie krajeńskiej, chronionych w części w północnej części obszaru w rezerwatach przyrody "Gaj Krajeński" i "Dęby Krajeńskie". W obszarze znajdują się także żyzne buczyny pomorskie *Galio odorati-Fagetum*, których płaty podlegają ochronie w rezerwacie "Buczyna". W tego typu lasach występują chrząszcze pachnica dębowa (*Osmoderma eremita*) oraz jelonek rogacz (*Lucanus cervus*). Osią obszaru jest jednak rzeka Łobżonka wraz z fragmentami dopływów - Lubczą i Orlą. Rzeki w różnych fragmentach zawierają siedliska charakterystyczne dla tzw. rzek włosienicznikowych. Spotkać w nich można, choć coraz rzadziej, strunowca - minoga strumieniowego *Lampetra planeri*. Także, w szczególności w Łobżonce, występuje niezwykle liczna populacja małża skójki gruboskorupowej (*Unio crassus*). W dolinach rzek najbardziej znamienne są łąki o zwykle ekstensywnej formie użytkowania. W ich obrębie, poza rzadkimi elementami flory, występuje motyl czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*) oraz związana z rzekami ważka trzepla zielona (*Ophiogomphus cecilia*). Rzeki przepływają przez kilka jezior eutroficznych, a Łobżonce towarzyszą niewielkie starorzecza. Znamienne są również dobrze zachowane i zróżnicowane łągi olszowe. Na zboczach dolin rzecznych występują niekiedy murawy kserotermiczne. Istotną rolę siedliskotwórczą pełnią ekosystemy torfowisk mszarnych, borów i brzezin bagiennych bagiennych (w części chronionych w rezerwacie "Lutowo"), jak i jezior dystroficznych. W ekosystemach tych występuje szereg gatunków zagrożonych i/lub chronionych w

skali kraju oraz rzadkich w regionie. W dolinach rzek, bądź w strefach brzegowych niektórych jezior ramienicowych, można znaleźć torfowiska nakredowe i młaki, w obrębie których występują storczyk lipiennika Loesela *Liparis loeselii* i mech sierpowiec błyszczący *Drepanocladus vernicosus* (Standardowy Formularz Danych Dolina Łobżonki PLH300040).

## 17. Obszar ograniczonego użytkowania

Przedmiotowa inwestycja ta jest wymieniona w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.) jako ta, dla której można byłoby utworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Konieczność realizacji takiego obszaru stwierdzona zostanie po sporządzeniu pełnej analizy oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia.

## 18. Wpływ realizacji inwestycji na cele środowiskowe określone w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry

Zgodnie z definicją umieszczoną w Ramowej Dyrektywie Wodnej dobry stan wód podziemnych oznacza stan osiągnięty przez część wód podziemnych, jeżeli zarówno jej stan ilościowy jak i chemiczny jest określony jako co najmniej „dobry”.

Zgodnie z art. 59 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz.U. z 2018 r. poz. 2268 ze zm.) celami środowiskowymi dla jednolitych części wód podziemnych są:

- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń,
- zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu,
- ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasileniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym, według „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” będzie utrzymanie tego stanu.

Teren objęty planowanymi pracami zlokalizowany jest w całości w granicach jednolitej części wód podziemnych nr 35 o europejskim kodzie PLGW600035, położonym w regionie wodnym Odry. Ocena zarówno stanu ilościowego jak i chemicznego tej JCWPd według Planu Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry (Dz.U. 2016 poz. 1967) jest dobra, JCWPd jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWPd jest zachowanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego.

Ocena stanu chemicznego wód podziemnych prowadzona jest głównie na podstawie wartości progowych elementów fizykochemicznych określających stan chemiczny wód podziemnych

odpowiadających warunkom osiągnięcia przez te wody dobrego stanu wg rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz.U. z 2016 poz. 85). Zgodnie z powyższym cele środowiskowe są reprezentowane przez wartości progowe, określone dla klasy III jakości wód podziemnych, przy jednoczesnym uwzględnieniu przepisów mówiących, że stan chemiczny uznaje się za dobry w przypadku gdy przekroczenia wartości progowych dla dobrego stanu chemicznego występują, ale są one związane z naturalnie podwyższonym tłem niektórych jonów lub ich wskaźników.

Głównym wyznacznikiem dobrego stanu ilościowego dla JCWPd jest zapewnienie zasobów wód podziemnych dostępnych do zagospodarowania przy długoterminowej średniorocznej wartości poboru z ujęć wód podziemnych.

Dodatkowymi parametrami, które uwzględniane są w wyznaczaniu celów środowiskowych są:

- poziom wód podziemnych nie podlega takim wahaniom, które mogłyby doprowadzić do:
  - niespełnienia celów środowiskowych przez wody powierzchniowe,
  - wystąpienia znacznych obniżenń zwierciadła wód podziemnych,
  - wystąpienia szkód w ekosystemach lądowych zależnych od wód podziemnych,
- kierunki zmian krążenia wód podziemnych nie powodują intruzji wód słonych.

Analizując specyfikę przedsięwzięcia oraz rozwiązania technologiczne planowane do zastosowania na terenie planowanego układu drogowego stwierdza się, że w trakcie normalnej eksploatacji nie wystąpią uwolnienia zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego mogące wpłynąć w sposób istotny na stan jakościowy wód podziemnych.

Droga charakteryzuje się stosunkowo niewielkim natężeniem ruchu, stąd wody opadowe i roztopowe pochodzące z jej powierzchni nie powinny cechować się znaczącym ładunkiem zanieczyszczeń. Wody, które odprowadzane będą do szczelnych systemów kanalizacyjnych, na wyjściu do odbiornika spełniać będą musiały wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U., poz. 1800).

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie także wpływać na stan ilościowy wód podziemnych. Przedsięwzięcie na etapie eksploatacji może jedynie wpłynąć na nieznaczne zmniejszenie infiltracji wód opadowych do gruntu na skutek uszczelnienia nowych powierzchni związanej z realizacją jezdni, chodników. Z uwagi na charakter liniowy inwestycji, nieznaczną powierzchnię przekształcenia i lokalizację układu drogowego w sąsiedztwie stref drenażu jakimi są doliny cieków, uznaje się, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie wpływać w sposób istotny na stan ilościowy wód podziemnych.

Ze względu na głębokość zalegania pierwszego poziomu wód gruntowych, i realizację prac konstrukcyjnych w zakresie mostu na stosunkowo niewielkich głębokościach nie zakłada się

możliwości stosowania odwodnień budowlanych w szerokim zakresie. Oddziaływanie w to może mieć jedynie niewielką skalę i ograniczone będzie wyłącznie do czasu budowy i nie będzie dotyczyć poziomów użytkowych wód podziemnych.

Reasumując należy podkreślić, że z uwagi na charakter przedsięwzięcia i rodzaj zastosowanych rozwiązań technologicznych, nie przewiduje się by mogło ono powodować nieosiągnięcia celów środowiskowych dla wód podziemnych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” oraz celów wymienionych w art. 59 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz.U. z 2018 r. poz. 2268 ze zm.).

Teren inwestycji znajduje się w granic Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) RW600020188479 „Łobżonka od Jelonki do Orli”. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, której stan oceniono w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry jako zły i która jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWP będzie osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego.

Analizując specyfikę przedsięwzięcia oraz rozwiązania technologiczne planowane do zastosowania na terenie planowanego układu drogowego, stwierdza się, że w trakcie budowy i normalnej eksploatacji nie wystąpią uwolnienia zanieczyszczeń do wody i gleby mogące wpłynąć w sposób istotny na jakość wód powierzchniowych.

Na etapie budowy inwestycji planuje się realizację głównego zaplecza budowy poza obszarem doliny rzeki Łobżonka, magazynowanie substancji o dużym potencjale zagrożeń dla środowiska wodnego (np. farb) w szczelnych pojemnikach ustawionych na stabilnym podłożu oraz stosowanie sprzętu wyłącznie sprawnego technicznie. Rozwiązania te pozwolą na maksymalne ograniczenie ryzyka zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych.

Wody opadowe i roztopowe zebrane w szczelne systemy kanalizacyjne na wejściu do odbiornika będą musiały spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. poz. 1800). Zgodnie z rozporządzeniem wody opadowe i roztopowe ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z dróg zaliczanych do dróg klasy G wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha.

## **19. Wpływ realizacji inwestycji na zmiany klimatu i odporność przedsięwzięcia na przewidywane zmiany klimatu**

### **Wpływ przedsięwzięcia na zmiany klimatu**

Inwestycja będąca układem drogowym nie jest w stanie w znaczący sposób wpłynąć na klimat w tym na zmienność stanów pogodowych, czas okresu wegetacji, istotną zmianę ilości opadów, wilgotności powietrza, zachmurzenie, wiatry czy nasłonecznienie. Realizacja inwestycji będzie miała wpływ na lokalne warunki klimatyczne (nasłonecznienie, oddziaływanie wiatru, spływy wody). Wspomniane zmiany mogą wystąpić w wyniku inwestycji, jednakże ich skala będzie na tyle znikoma, że będzie oddziaływać jedynie lokalnie (miejscowo) i nie wpłynie na szeroko rozumiane zmiany klimatyczne.

Trzeba także zauważyć, że najistotniejszy element oddziaływania na powietrze (spośród wszystkich związanych z drogami), czyli emisja zanieczyszczeń, nie jest efektem przeprowadzenia inwestycji drogowej (i to niezależnie od tego, czy dotyczy działań na drodze istniejącej, czy też budowy całkowicie nowej drogi), gdyż inwestycje drogowe poprawiają bezpieczeństwo i komfort jazdy, ale nie powodują ogólnej zmiany ilości pojazdów, a tym samym wielkości emisji, gdyż jej źródłem jest spalanie paliw w silnikach, a nie sama droga. Działania związane z samym prowadzeniem prac budowlanych nie powodują wyraźnego wzrostu emisji, ani też emisji o charakterze trwałym i dlatego w odniesieniu do długookresowych zmian branie ich pod uwagę nie jest uzasadnione.

### **Odporność przedsięwzięcia na przewidywane zmiany klimatu**

Podstawowymi elementami warunków klimatycznych mającymi znaczenie dla omawianej inwestycji są:

- temperatura,
- opady.

Wpływ wspomnianych wyżej elementów klimatu, czyli warunków pogodowych uśrednionych dla wielolecia jest uwzględniany w projektach, a tym samym w doborze materiałów budowlanych i wykonawstwie. Dobór materiałów do budowy dróg i mostów oraz sposób ich projektowania i wykonania wynikają z wieloletnich doświadczeń, które uwzględniają możliwe do przewidzenia zmiany warunków pogodowych. Zapewniają one odporność na wsiąkanie wody i przemarzanie oraz na możliwe do przewidzenia ekstrema temperaturowe, które mogłyby wpłynąć na mechaniczne właściwości konstrukcji i powierzchni budowli.

Należy podkreślić, że zmiany klimatu dotyczą okresu znacznie dłuższego niż przewidziana żywotność projektowanych konstrukcji, a tym samym – uwzględniając poznane dotychczas prawidłowości dotyczące zmian klimatu – można stwierdzić, że ewentualne zmiany klimatyczne nie wpłyną na ocenianą inwestycję. Tym samym na etapie obecnej oceny oddziaływania na środowisko nie ma potrzeby proponowania rozwiązań alternatywnych, ukierunkowanych na ochronę przed zmianami klimatu.

Przy obecnym stanie wiedzy i techniki, nie istnieją budowle i obiekty budowlane ani drogi, całkowicie odporne na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne, celem jest jednak budowa inwestycji zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg w tym regionie Polski.

Droga została zaprojektowana zgodnie z obecnym stanem prawa, wiedzy i techniki.

## 20. Materiały źródłowe

- 1) Ustawa z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, o udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.)
- 2) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.)
- 3) Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701)
- 4) Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2018 r. poz. 2268 ze zm.)
- 5) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 ze zm.)
- 6) Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2017 r. poz. 2187 ze zm.)
- 7) Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1496 ze zm.)
- 8) Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71)
- 9) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 8 czerwca 2018 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2018 poz. 1119)
- 10) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. poz. 1031),
- 11) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87)

- 12) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824)
- 13) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112)
- 14) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 85)
- 15) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. poz. 1800)
- 16) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 1923)
- 17) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin. (Dz. U. 2014 poz. 1409)
- 18) Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku
- 19) Dyrektywy Unii Europejskiej dotyczące norm emisji EURO I (Dyrektywa 91/441/EC i 93/59/EEC), EURO II (Dyrektywa 94/12/EC i 96/69/EC), EURO III i EURO IV (Dyrektywa 98/69/EC i 2002/80/EC), EURO V i EURO VI (Dyrektywa 2007/715/EC).
- 20) Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, (Dz. U z 2016 r., poz. 1967)
- 21) Zarządzenie nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11 maja 2009 r. w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań, dodatkowych zaleceń do sporządzania prognoz ruchu na lata 2008-2040 wraz z załącznikami nr 1, nr 2, nr 3
- 22) Degórski M. 2004. Formalnoprawne uwarunkowania planowania krajobrazu w Unii Europejskiej. (W) M. Kistowski (red.), Studia ekologiczno-krajobrazowe w programowaniu rozwoju zrównoważonego. Przegląd polskich doświadczeń u progu integracji z Unią Europejską, 2004, Gdańsk, s. 19–27.
- 23) Kondracki J., 1998, Geografia regionalna Polski, Wydawnictwo Naukowe PWN Warszawa
- 24) Makarewicz R., 1996, Hałas w środowisku, OWN Poznań
- 25) Makarewicz R., 2009, Dźwięk i fale, Wyd. UAM Poznań
- 26) Mapa hydrograficzna Polski w skali 1:50 000, ark. N-33-107-B Łobżenica
- 27) Mapa hydrograficznego podziału Polski.
- 28) Mapa sozologiczna Polski w skali 1:50 000, ark. N-33-107-B Łobżenica

- 29) Mapy topograficzne w skali 1:50 000
- 30) Mapy topograficzne w skali 1:10 000
- 31) Szczegółowa Mapa geologiczna Polski, ark. 277 „Łobzenica”
- 32) Zasady Ochrony Środowiska w Drogownictwie. Tom III, Dział 10 – Ochrona przed zanieczyszczeniami drogowymi. Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa, 1999;
- 33) [www.google.pl/maps](http://www.google.pl/maps)
- 34) [www.codgik.gov.pl](http://www.codgik.gov.pl)
- 35) [www. geoportal.gov.pl](http://www.geoportal.gov.pl)
- 36) [www.geoserwis.gdos.gov.pl/](http://www.geoserwis.gdos.gov.pl/)
- 37) <http://web3.pgi.gov.pl/>
- 38) <http://geoportal.kzgw.gov.pl/imap/>
- 39) <http://poznan.wios.gov.pl/>
- 40) <http://bazagis.pgi.gov.pl/>
- 41) <http://epsh.pgi.gov.pl/epsh/>
- 42) <http://mapy.isok.gov.pl/imap/>
- 43) <https://regionwielkopolska.pl/>