

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227)

Kwalifikacja przedsięwzięcia zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z 9.11.2010r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 213 poz.1397 z późn. zm.)

### **–§ 3 ust.1, pkt. 60**

*–§ 3 ust.1 „Sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko mogą wymagać następujące rodzaje przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko: pkt. 60: 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;*

### **1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.**

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1494P Rutki-Sypniewo.

W ciągu projektowanej inwestycji obecnie znajduje się zagospodarowany pas drogowy. Na trasie inwestycji zlokalizowana jest jezdnia o nawierzchni bitumicznej z nieuregulowaną oberwaną krawężnią, ciągi pieszo rowerowe oraz gruntowe wjazdy na posesje. Istniejąca droga posiada pobocza gruntowe oraz wydzielone rowy przydrożne w miejscach gdzie nie występują ciągi pieszo-rowerowe..

Teren pokryty jest roślinnością niską (trawniki, krzewy) oraz wysoką (drzewa).

Nie planuj się wycinki drzew.

W ramach inwestycji projektuje się przebudowę pasa drogowego poprzez modernizację bitumicznej istniejącej nawierzchni drogi, wydzielenie poboczy utwardzonych kruszywem oraz regulację i udroźnienie istniejących rowów przydrożnych i skarp, wykonanie zjazdów na posesje o nawierzchni z betonowej kostki brukowej oraz wykonanie i odnowa ciągów pieszo-rowerowych..

Inwestycja obejmuje drogę powiatową publiczną na długości łącznej 5 574,00 mb.

Inwestycja zlokalizowana jest w gminie Margonin, powiat chodzieski, województwo wielkopolskie.

Realizacja inwestycji obejmuje działki przeznaczone pod budowę dróg, oznaczone wg katastru nieruchomości numerami i położone w:

- jednostce ewidencyjnej Margonin Miasto:

- obręb 0001 Miasto Margonin: działki nr ewid.: 780, 782/2, 782/1, 783, 781, 784, 990, 989, 991

- jednostka ewidencyjna Margonin – obszar wiejski:

- obręb 0002 Kłotyldzin: działki nr ewid.: 47, 318/11, 318/12, 318/13, 257, 45/6, 36/35, 40/2, 36/13, 317, 50/20, 49, 50/36, 340, 51/11, 51/8, 51/49, 51/47, 51/45, 51/43, 51/4

- obręb 0012 Sypniewo: działki nr ewid.: 97, 115/2, 96/33, 133/2, 87/1, 86/1, 86/3, 267/1, 84/1, 83/32, 83/34, 82/25, 81/64, 81/42, 226/3, 121/1, 123/1, 17, 37/46, 156/4

gmina Margonin, powiat chodzieski, województwo wielkopolskie.

## **2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób jego wykorzystywania, pokrycie szatą roślinną.**

W ciągu projektowanej inwestycji obecnie znajduje się zagospodarowany pas drogowy. Na trasie inwestycji istnieje droga powiatowa nr 1494P publiczna o nawierzchni bitumicznej, zlokalizowana w pasie drogowym o szerokości od 6,0m do 15,0m. Teren pokryty jest roślinnością niską (trawniki, krzewy) oraz wysoką (drzewa) Na terenie inwestycji nie występuje żadna roślinność prawnie chroniona.

Cały zakres inwestycji obejmie powierzchnię ok. 76 501,00 m<sup>2</sup>, z czego zabudowane zostanie około 51 507,00 m<sup>2</sup>, na pozostałym obszarze, tj. 24 994,00 m<sup>2</sup> nie planuje się wykonywania robót. Długość planowanej inwestycji liniowej wynosi 5 574,00 mb.

- **powierzchnia drogi (przebudowa nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej)**

powierzchnia zajmowana : 31 850 m<sup>2</sup>

- **powierzchnia poboczy**

powierzchnia zajmowana: 10 630 m<sup>2</sup>

- **powierzchnia ciągów pieszo-rowerowych (odbudowa nawierzchni )**

powierzchnia zajmowana: 8 180 m<sup>2</sup>

- **powierzchnia wjazdów indywidualnych z betonowej kostki brukowej**

powierzchnia zajmowana: 847 m<sup>2</sup>

Teren inwestycji łączy ze sobą komunikacyjnie miejscowości Margonin ( od drogi wojewódzkiej nr 193) i Sypniewo ( do granicy Gminy Margonin).

Po przebudowie drogi odległość najbliższych domostw od krawędzi jezdni nie ulegnie zmianie i wyniesie nie mniej niż 4,0 mb.

Na odcinku, na którym zaplanowano inwestycję przeprowadzany będzie głównie ruch pojazdów osobowych, z nieznacznym procentem samochodów ciężarowych.

Szacunkowo dobowy ruch pojazdów nie przekroczy 800 pojazdów na dobę. Należy przyjąć, iż 90% tego ruchu (720 samochodów) odbywa się w dzień a 10% (80 pojazdów) w porze nocnej.

#### Warunki gruntowo-wodne

Na obszarze planowanej inwestycji występują grunty niewysadzinowe. Nie stwierdzono występowania zwierciadła wody przy odwiertach geotechnicznych do głębokości 2,0m. p.p.t. Na obszarze inwestycji występują proste warunki gruntowo-wodne, grunty przepuszczalne.

#### Parametry techniczne drogi po realizacji inwestycji:

- klasa dróg - Z
- kategoria ruchu - KR3
- szerokość jezdni - 5,50m
- pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe - 2,00%
- przekrój - drogowy
- szerokość poboczy - 1,00 m
- spadek poprzeczny poboczy - 8%
- szerokość rowów przydrożnych - 2,00m
- typ rowów przydrożnych - trójkątne
- głębokość rowów przydrożnych - 0,5m
- prędkość projektowa -  $V_p = 50$  km/h
- prędkość miarodajna -  $V_m = 60$  km/h
- szerokość ciągów pieszych i rowerowych - 2,40 m
- pochylenie poprzeczne ciągów pieszych i rowerowych - 2,00%

## Nawierzchnie:

- jezdnia

Nową konstrukcję nawierzchnię jezdni zaprojektowano jako bitumiczną, konstrukcja podatna. Warstwę ścieralną stanowić będzie warstwa betonu asfaltowego AC11S 50/70 grubości 5 cm po zagęszczeniu, układana na podbudowie zasadniczej z betonu asfaltowego AC16P 50/70 grubości 13 cm po zagęszczeniu. Podbudowę pomocniczą pod drogę stanowić będzie warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5mm grubości 20cm po zagęszczeniu. Pod warstwą podbudowy z kruszywa zaprojektowano wykonanie warstwy stabilizacji cementem o  $R_m=2,5$  MP grubości 15cm.

W celu wykonania nakładki bitumicznej należy istniejącą nawierzchnię bitumiczną miejscach gdzie to konieczne sfrezować. Zakłada się frezowanie na średnią głębokość 4cm. Następnie należy ułożyć warstwę wyrównawczą z MMA grubości średnio 4 cm oraz warstwę ścieralną z AC11S 50/0 grubości 4 cm.

- Pobocza

Pobocza należy wykonać z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm grubości 20cm.

- Regulacja rowów

Rowy należy wykonać jako rowy trójkątne o głębokości 50 cm i nachyleniu skarp 1:1,5.

- Ciągi piesze i rowerowe

Ciągi piesze i rowerowe zaprojektowano o nawierzchni z betonowej kostki brukowej wibroprasowanej grubości 8 cm, koloru szarego, układanej na podsypce cementowo piaskowej grubości 5 cm na podbudowie z piasku średnioziarnistego grubości 15cm.

- Wjazdy indywidualne

Wjazdy indywidualne zaprojektowano o nawierzchni z betonowej kostki brukowej wibroprasowanej grubości 8 cm, układanej na podsypce cementowo piaskowej grubości 5 cm na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5mm grubości 15cm.

Chodnik i zjazdy od strony posesji w miejscach wskazanych na planie sytuacyjnym należy spiąć obrzeżami betonowymi 8x30cm na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15. W przypadku występowania od strony posesji cokołu betonowego nie ma potrzeby wykonywania obrzeża betonowego. Chodnik należy doprowadzić bezpośrednio do cokołu.

Krawężnik betonowy 15x30x100 cm spinający projektowaną nawierzchnię należy wynieść ponad poziom projektowanej nawierzchni o 10 cm. Na wjazdach wyniesienie krawężnika powinno wynosić 4 cm, natomiast na przejściach dla pieszych. Na wjazdach należy zastosować krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 mm.

### **3) Rodzaj technologii.**

Przewiduje się wykonanie robót ziemnych mechanicznie oraz ręcznie, materiały jakie zostaną użyte do budowy to: mieszanka bitumiczna, betonowa kostka brukowa, piasek, tłuczeń, chudy beton, kruszywo. Rura PEHD spiralnie karbowana DN 400mm/DN 600/DN 800mm zastosowana przy remoncie przepustów, rury drenarskie PVC.

Wszystkie materiały użyte do budowy będą posiadać wszelkie wymagane prawem Aprobaty Techniczne oraz certyfikaty jakości.

### **4) Warianty przedsięwzięcia.**

Wariant zerowy – nie podjęcie inwestycji. Uwarunkowania środowiskowe pozostają bez zmian, brak nawierzchni jezdni, brak umocnionych poboczy w dalszym ciągu stanowiąc będą zagrożenie. Pojazdy poruszające się po nierównej drodze będą w dalszym ciągu emitowały nadmierny hałas.

Wariant pierwszy (wnioskowany) – podjęcie inwestycji. Ma pozytywny wpływ na środowisko, nastąpi zmniejszenie zapylenia, zmniejszenie emisji spalin i redukcja hałasu, dzięki usprawnieniu ruchu, poprawie przyczepności i szorstkości nawierzchni, wyrównaniu nawierzchni. Prawidłowe odwodnienie powierzchniowe zapewni dobry stan nawierzchni poprzez odprowadzenie wód opadowych i roztopowych poza nawierzchnię jezdni, przez co zwiększy się bezpieczeństwo na drodze, wpłynie to również na znaczne wydłużenie żywotności nawierzchni.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstaną niewielkie uciążliwości związane ze zwiększeniem hałasu i zanieczyszczenia od pracujących maszyn i urządzeń budowlanych (pilarki, spawarki, koparki, rozkładarki masy bitumicznej, walce, samochody samowyladowcze), które jednak ustąpią natychmiast po zakończeniu robót budowlanych.

Wariant drugi (alternatywny) – brak wariantów alternatywnych. Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu, spełnienie aktualnie obowiązujących warunków technicznych oraz istniejący stan utwardzonej nawierzchni jezdni, wykonanie przedstawionych robót jest konieczne.

Alternatywnie dopuszcza się jedynie użycie innych materiałów niż przewidziano w projekcie (np. pobocza, etc.)

**5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii.**

Zapotrzebowanie:

a/ woda: 1 500 m<sup>3</sup>

b/ olej napędowy: 3 500 kg

Z uwagi na charakter inwestycji nie przewiduje się (poza okresem budowy) wykorzystywania wody, surowców, materiałów i paliw.

Do wykonania robót wykorzystane zostaną następujące podstawowe surowce i materiały budowlane:

- piasek, w ilości ok. 660 m<sup>3</sup>
- mieszanka mineralno-bitumiczna, w ilości ok. 2 520 ton
- kruszywo, w ilości ok. 550 m<sup>3</sup>
- rury PEHD spiralnie karbowane, w ilości około 240,0 mb
- cement do stabilizacji podłoża, w ilości ok. 22,5 ton

**6) Rozwiązania chroniące środowisko.**

**a) na etapie realizacji inwestycji**

**• ochrona powietrza, gleby i wód**

Przewiduję się wyłącznie zastosowanie materiałów budowlanych posiadających certyfikaty bezpieczeństwa oraz odpowiednie aprobaty i atesty. Maszyny budowlane, sprzęt i środki transportu także będą posiadać odpowiednie certyfikaty dopuszczające je do użycia. Przy realizacji przedsięwzięcia zarówno Wykonawca jak i Inwestor zwrócą szczególną uwagę na ograniczenie zużycia wody oraz paliw: maszyny i sprzęt będą włączane tylko na czas ich pracy, woda będzie używana tylko, gdy zajdzie potrzeba jej użycia. Wszelkie materiały sypkie niezbędne do realizacji inwestycji (np. kruszywo, piasek) będą przewożone odpowiednimi samochodami z zabezpieczeniem materiału (przed osuwaniem) na czas transportu poprzez przykrycie go np. plandeką.

Ewentualne zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi spływać będą powierzchniowo na okoliczne drogi, które posiadają odwodnienie w postaci kanalizacji deszczowej. Z uwagi na fakt, iż wszelkie maszyny i sprzęt budowlany muszą spełniać standardy w zakresie ochrony środowiska (m.in. posiadać aktualne przeglądy techniczne, posiadać katalizatory) ilość zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi nie przekroczy wartości dopuszczalnych odpowiednimi przepisami w zakresie ochrony środowiska, tj. 100mg/dm<sup>3</sup> zawiesin ogólnych oraz 15mg/dm<sup>3</sup> substancji ropopochodnych. Wykonawca robót zorganizuje zaplecze budowy, które nie naruszy i nie przyczyni się do pogorszenia stanu środowiska.

Nie przewiduje się zajęcia terenu pod park maszyn. Maszyny budowlane wymagane do celów realizacji inwestycji (tj. koparko-ładowarki, samochody

samowyladowcze, piły tarczowe, zagęszczarki płytowe) będą dojeżdżały na miejsce budowy zgodnie z harmonogramem prowadzenia prac z użyciem odpowiedniego sprzętu i po zakończonym dniu pracy będą odwożone do siedziby Wykonawcy bądź wynajmującego (jeśli sprzęt będzie wypożyczony). Materiały budowlane będą dowożone na miejsce w budowaniu na bieżąco zgodnie z postępowaniem robót. Palety, na których dowiezione zostaną materiały budowlane (tj. rury przepustowe, galanteria betonowa – kostki, krawężniki, etc.) są odpadami zwrotnymi i na bieżąco będą przekazywane przez Wykonawcę do punktu skupu palet.

Po wykonanych robotach budowlanych teren budowy zostanie uporządkowany. Wszelkie odpady i zanieczyszczenia powstałe podczas budowy zostaną usunięte.

- **ochrona przed hałasem, emisją spalin, drgań**

Przewiduje się jednozmianowy cykl pracy.

Prace wykonywane będą w godzinach, gdy większość mieszkańców przebywać będzie poza mieszkaniem, czyli od godziny ok. 6.00 do 16.00 aby zminimalizować uciążliwość dla mieszkańców związane z emisją spalin i hałasu od pracujących maszyn budowlanych. Wszystkie maszyny budowlane i pracujący sprzęt, środki transportu będą posiadały aktualne przeglądy techniczne i będą spełniały wszelkie standardy w zakresie ochrony środowiska, w tym w zakresie emisji dopuszczalnego poziomu hałasu

- **ochrona istniejącego drzewostanu**

Roboty ziemne w sąsiedztwie istniejącego drzewostanu prowadzone będą ręcznie, tak by nie doszło do uszkodzenia systemu korzeniowego.

**b) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia**

- **ochrona powietrza, gleby i wód**

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni jezdni, oraz pobocza chłonne z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

- **ochrona przed hałasem, emisją spalin, drgań**

Po wykonaniu robót odległość krawędzi jezdni od budynków mieszkalnych nie przekroczy wartości określonych odpowiednimi przepisami (m.in. warunki techniczne jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie). Zastosowanie zieleni izolacyjnej znacznie ograniczy ewentualny hałas. Poziom hałas i drgań nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Teren inwestycji nie jest objęty zaostrzonymi normami poziomu dopuszczalnego hałasu.

**7) Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.**

**a) faza realizacji inwestycji**

Użyty sprzęt będzie posiadał aktualne przeglądy techniczne oraz certyfikaty dopuszczające do użytku i ilość wprowadzonych zanieczyszczeń, zarówno do gruntu jak i do atmosfery nie przekroczy wartości dopuszczalnych.

Na etapie realizacji inwestycji może wystąpić emisja hałasu i zanieczyszczeń powietrza pochodząca od pracujących maszyn oraz sprzętu budowlanego.

- maksymalna emisja hałasu podczas prac budowlanych nie przekroczy 53dB w odległości 10m od planowanych robót.
  
- przewidywana maksymalna emisja zanieczyszczeń od spalin maszyn budowlanych i samochodów:
  - benzen 0,061 kg/rok
  - tlenki azotu 3,6 kg/rok
  - dwutlenek siarki 0,031 kg/rok
  - ołów 0,000671 kg/rok
  - pył ogółem 0,078 kg/rok
  - tlenek węgla 5,8 kg/rok
  - amoniak 0,21 kg/rok
  - węglowodory alifatyczne 2,66 kg/rok
  - węglowodory aromatyczne 0,76 kg/rok

**a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:**

Ilość ścieków socjalno-bytowych nie przekroczy 1m<sup>3</sup>/miesiąc na pracownika. Wykonawca robót zapewni tymczasowe obiekty sanitarne (np. typu Toi Toi), które będą opróżniane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

**b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych**

Brak

**c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych**

Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego w ilości ok. 12 000,0 m<sup>3</sup>/rok odprowadzane będą powierzchniowo oraz przez system drenaży (melioracje szczegółowe) do przydrożnych rowów.

**d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami**

Przewidywane ilości odpadów:

- ziemia – 2000m<sup>3</sup> - oznaczenie wg katalogu odpadów 17.05.06
- gruz budowlany – 800m<sup>3</sup> - oznaczenie wg katalogu odpadów 17.01.01
- ścieki socjalno-bytowe – 4m<sup>3</sup>/tydzień - nie ujęte w katalogu odpadów



Na etapie realizacji inwestycji nie będa powstawać odpady uważane za niebezpieczne. Ziemię pozostałą po wykonanych robotach ziemnych nie nadającą się do ponownego wykorzystania Wykonawca robót odwiezie na składowisko posiadające wymagane prawem zezwolenia. Wszelkie odpady powstające w trakcie budowy, między innymi:

\* opakowania po dowiezionych materiałach budowlanych, kod odpadów 15.01.02 – opakowania z tworzyw sztucznych (folia z opakowań kostki brukowej około 2600m<sup>2</sup>), kod odpadów 15.01.03 – opakowania z drewna (palety zwrotne po dowiezionych materiałach w ilości około 700 sztuk.)

\* betonowe odpady i resztki materiałów użytych do wykonania robót nie nadające się do dalszego wykorzystania (np. resztki galanterii betonowej – krawężników, kostki betonowej, obrzeży, mieszanki betonowej), kod odpadów 17.01.01 – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów (resztki galanterii betonowej użytej do realizacji prac, w ilości około 15m<sup>3</sup>)

\* odpady drewniane - drewniane szalunki po wykonanych robotach betonowych, odeskowanie wykopów, kod odpadów 17.02.01 drewna (w ilości około 5m<sup>3</sup>)  
wykonawca robót posortuje i odwiezie na składowisko odpadów komunalnych posiadające wymagane prawem zezwolenia na składowanie materiałów pobudowlanych.

Ścieki ze zbiornika tymczasowych sanitariatów odbierane będą przez zakład gospodarki komunalnej i utylizowane będą w najbliższej oczyszczalni ścieków.

e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń  
Brak

#### **b) faza eksploatacji inwestycji**

Na etapie eksploatacji inwestycji może wystąpić emisja hałasu i zanieczyszczeń powietrza pochodząca od poruszających się po drodze pojazdów

- maksymalna emisja hałasu ze względu na normatywną odległość od zabudowań nie przekroczy norm ustalonych odrębnymi przepisami.
- maksymalna emisja zanieczyszczeń od spalin samochodów, które obligatoryjnie muszą być wyposażone w katalizatory wynosi nie więcej niż 170g/km/1 pojazd (wg danych producentów pojazdów na rynek europejski i norm narzuconych przez UE), co przy założeniu maksymalnego dobowego natężenia ruchu daje wartość około 34kg/km od wszystkich pojazdów

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:

Brak

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Brak

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego w ilości ok. 12 000m<sup>3</sup>/rok odprowadzane będą powierzchniowo do gruntu.

d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

Przewidywane ilości odpadów:

- liście, trawa, błoto, ziemia, darń – ok. 1,5 tony/ rok, oznaczenie wg katalogu odpadów 20.03.03 odpady z czyszczenia ulic i placów.

Na etapie eksploatacji inwestycji, w normalnych warunkach eksploatacyjnych nie będą powstawać odpady uważane za niebezpieczne.

Liście i darń usuwane z pasa drogowego przewożone będą do kompostowni. Piasek i ziemia wykorzystywane będą do rekultywacji terenu. Ewentualne odpady stałe (np. fragmenty opon, śmieci z uszkodzonych lub przepełnionych koszy na śmieci) usuwane będą przez osoby odpowiedzialne za utrzymanie dróg i przewożone na składowisko odpadów komunalnych.

Środki umożliwiające usuwanie odpadów zostaną zabezpieczone przez zarządzającego drogą. Za usuwanie odpadów z drogi i terenów do niej przyległych będą odpowiedzialne służby wyznaczone przez zarządcę drogi a w przypadkach zaistnienia sytuacji nadzwyczajnych (np. kolizja drogowa, awaria i wyciek substancji szkodliwych – oleju, benzyny, płynów samochodowych) przez wyspecjalizowane jednostki Straży Pożarnej. W związku z powyższym zagrożenie zanieczyszczenia środowiska odpadami w trakcie eksploatacji inwestycji z wyjątkiem sytuacji nieprzewidywalnych (wypadek komunikacyjny) ocenia się jako minimalne.

e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

brak

## **8) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.**

Inwestycja nie leży na obszarze przygranicznym. Oddziaływanie inwestycji ma znaczenie jedynie lokalne. Nie będzie miało miejsca transgraniczne oddziaływanie inwestycji.

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

- Obszar chronionego krajobrazu – Dolina Noteci – zlokalizowany bezpośrednio przy inwestycji, od strony wschodniej. Inwestycja nie obejmuje w/w obszaru.
- Obszar Specjalnej Ochrony – Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego – w odległości 8,5 km od inwestycji kierunku północnym,
- Specjalne obszary ochrony – Dolina Noteci– w odległości 8,5 km od inwestycji kierunku północnym
- Specjalne obszary ochrony – Jezioro Kaliszańskie– w odległości 5,0 km od inwestycji kierunku południowo-wschodnim
- Planowana inwestycja przebiega na obszarze korytarza ekologicznego o nr GKPnC-7E – Puszcza Notecka – Puszcza Zielonka

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa inwestycja jest jedynie przebudową drogi powiatowej publicznej w śladzie istniejącej nawierzchni bitumicznej, uwarunkowania środowiskowe pozostaną bez zmian.

Nadto inwestycja pozytywnie wpłynie na środowisko naturalne poprzez usprawnienie ruchu na danym obszarze.

**10) Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.**

Skala i rodzaj planowanej inwestycji oraz zastosowanie planowanych rozwiązań technicznych i technologicznych nie spowodują niemożności dotrzymania standardów jakości środowiska.

**11) Opis wpływu planowanej inwestycji na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych, dla jednolitych części wód podziemnych oraz dla obszarów chronionych.**

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zarówno dla jednolitych części wód podziemnych (PLGW 600035) jak i dla jednolitych części wód powierzchniowych (PW 600023188569) dla terenu objętego inwestycją jest niezagrażona. Ocena stanu ilościowego i chemicznego wód powierzchniowych i podziemnych jest dobra. Nie stwierdzono występowania jakichkolwiek przyczyn stanowiących zagrożenie nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Planowana inwestycja wpłynie pozytywnie na osiągnięcie celów środowiskowych oraz obszary chronione. Przebudowa w/w drogi w zakresie ułożenia nowej nawierzchni jezdni w miejscu spękanej nawierzchni bitumicznej, wykonanie poboczy gruntowych, regulacja i udroźnienie rowów przydrożnych wraz z przepustami pod wjazdami indywidualnymi, wykonanie ciągów pieszych i rowerowych wiąże się z poprawą warunków gruntowo-wodnych na terenie wzdłuż drogi poprzez regulację spływu wód opadowych i roztopowych.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa inwestycja jest jedynie przebudową drogi powiatowej publicznej w śladzie istniejącej nawierzchni bitumicznej, uwarunkowania środowiskowe pozostaną bez zmian.

Nadto inwestycja pozytywnie wpłynie na środowisko naturalne poprzez usprawnienie ruchu na danym obszarze.

*Opracował:*

*mgr inż. Radosław Formanowski*