

ODUM

ZAKŁAD USŁUGOWY s.c.

ul. MOSTOWA 9 64-800 CHODZIEŻ
odum@onet.pl

TEL. 67 282-74-35, 281-09-84 FAKS 67 281-23-67
regon 300521296, NIP 6070036549

**Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu
sporządzona zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 03 października
2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego
ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz
o ocenach oddziaływania na środowisko
(t.j.: Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.)**

**DOTYCZY: przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku
Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie,
w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.**

Opracowała:

mgr Oriana Drzastwa

Sprawdził:

mgr Adam Dymek

Chodzież, październik 2016 r.

1. Cel i podstawa sporządzenia opracowania.	3
2. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.	4
3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, obiektu budowlanego. Dotychczasowy oraz planowany sposób wykorzystania nieruchomości i pokrycie szatą roślinną.....	8
4. Ogólna charakterystyka terenu inwestycji.	11
4.1. Położenie geograficzne.	11
4.2. Budowa geologiczna.	11
4.3. Jakość powietrza.	12
4.4. Gleby.....	13
4.5. Wody powierzchniowe.....	13
4.6. Wody podziemne.....	17
4.7. Klimat akustyczny.....	20
5. Rodzaj technologii.....	21
6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.	22
7. Przewidziana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.....	23
8. Rozwiązania chroniące środowisko.....	24
9. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.....	25
10. Wpływ przedsięwzięcia na zmiany klimatu, ewentualne rozwiązania łagodzące te zmiany oraz odporność przedsięwzięcia na przewidywane zmiany klimatu.....	27
11. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.	28
12. Informacja o obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j.: Dz. U. z 2015, poz. 1651 ze zm.), znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.	29

1. Cel i podstawa sporządzenia opracowania.

Wnioskodawca:

Powiatowy Zarząd Dróg w Złotowie
ul. Za Dworcem 3a
77-400 Złotów

Niniejsza Karta Informacyjna, określana w dalszej części opracowania jako Karta, stanowi załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo Wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.

Zakres Karty określony został na podstawie art. 3 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j: Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.).

Planowaną inwestycję zakwalifikowano zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 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) jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, ze względu na to, iż jest to droga o nawierzchni twardej, o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inna niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 niniejszego rozporządzenia, która jest zlokalizowana 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 (t.j.: Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.).

2. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej 1037P Mały Buczek – Wielki Buczek na odcinku 3450 m, o szerokości 5 m, w kilometrażu od 2+590 km do 6+040 km. Prace obejmą wyłącznie przebudowę nawierzchni - mechaniczne oczyszczenie powierzchni oraz skropienie jej emulsją asfaltową, a następnie wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno – asfaltowej.

Jest to droga powiatowa, na której średnie natężenie ruchu w zależności od pory doby kształtuje się następująco:

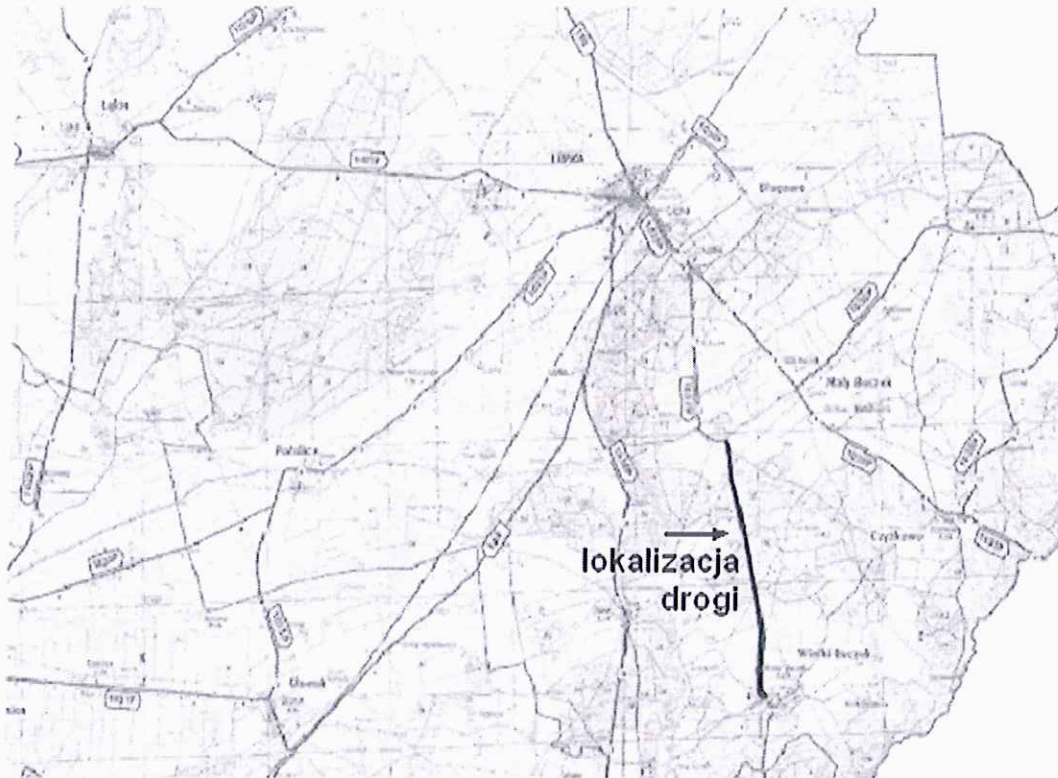
- dla samochodów osobowych:
 - dzień – 86 (ogólnie)
 - noc – 17 (ogólnie)
- dla samochodów ciężarowych:
 - dzień – 5 (ogólnie)
 - noc – 0.

Realizacja planowanej inwestycji nie będzie obejmowała budowania bądź przebudowywania chodników, poboczy, rowów melioracyjnych oraz innych systemów odwadniających. Droga dotychczas posiada nawierzchnię asfaltową, jest położona w terenie niezabudowanym. Na odcinku planowanym do realizacji nie są zlokalizowane mosty.

Prace budowlane będą polegać wyłącznie na mechanicznym oczyszczeniu drogi z istniejącej powierzchni asfaltu oraz skropieniu nawierzchni emulsją asfaltową i wykonaniu warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno – asfaltowej. Tak zaplanowana przebudowa nie będzie związana ze znaczącym oddziaływaniem na powierzchnię ziemi w obszarze drogi oraz sąsiednich poboczy. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zostanie przeprowadzona wycinka drzew.

Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia znajduje się w województwie wielkopolskim. Miejscowości, które łączy droga planowana do przebudowy zlokalizowane są tuż przy jego granicy z województwem kujawsko-pomorskim. Wieś Mały Buczek położona jest ok. 8 km od granicy Wielkopolski z województwem pomorskim, ok. 18 km na północny-wschód od miejscowości Złotów. Miejscowości Wielki Buczek oraz Mały Buczek są położone w powiecie złotowskim, w południowej części gminy Lipka. Początkowy odcinek drogi planowanej do przebudowy - kilometraż 2+590 znajduje się w miejscowości Mały Buczek, końcowy - 6+040 km we wsi Wielki Buczek. Inwestycja obejmnie działki ewidencyjne o numerach 2/2, 93, 94 oraz 202.

Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.

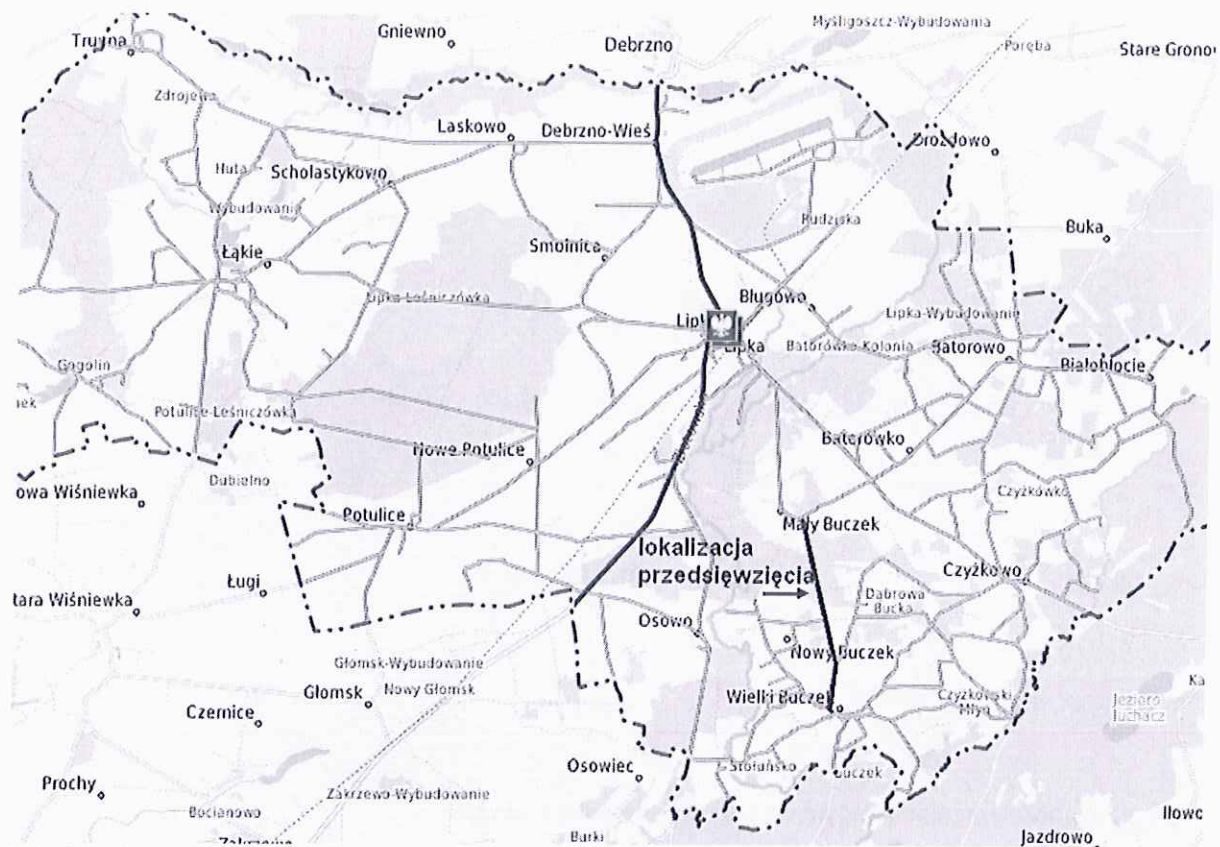


Mapa z zaznaczonym planowanym do realizacji odcinkiem drogi.

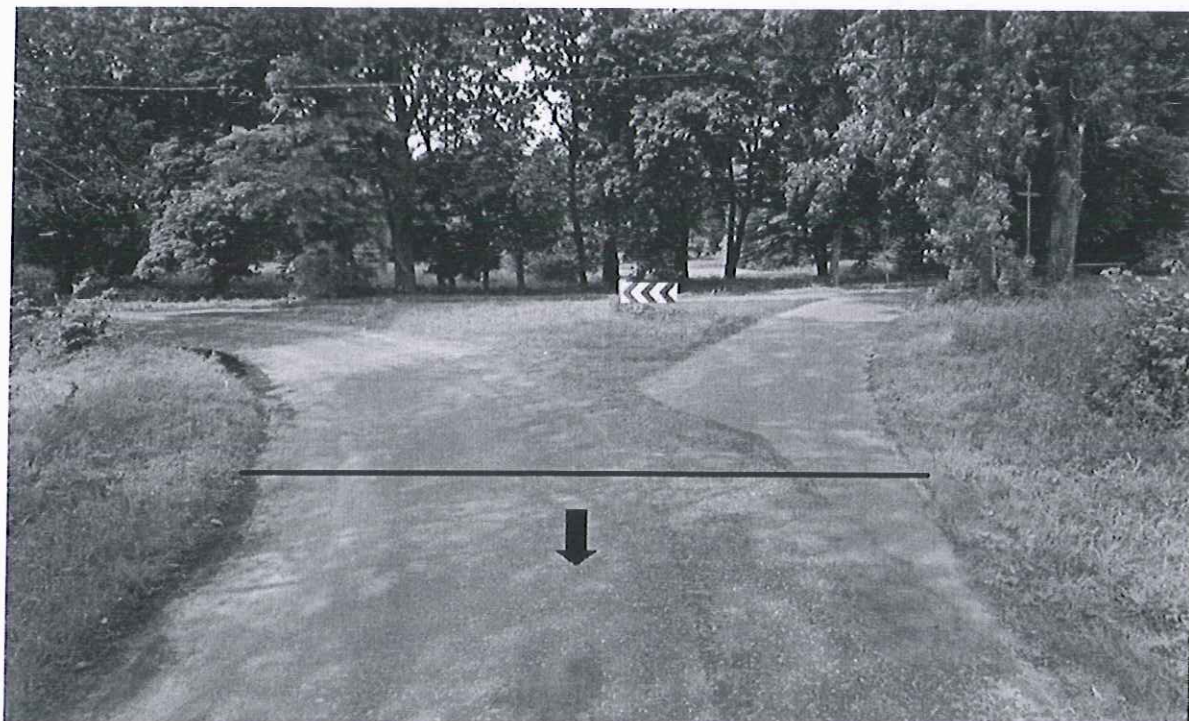


Lokalizacja przedsięwzięcia na północny wschód od miejscowości Złotów (www.google.maps.pl).

Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.



Lokalizacja przedsięwzięcia na mapie gminy Lipka (www.lipka.e-mapa.net)



Odcinek początkowy – kilometr 2+590 w miejscowości Mały Buczek (www.google.pl/maps).

Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.



Odcinek końcowy, przebiegający równo z linią przystanku, kilometraż 6+040 km, w miejscowości Wielki Buczek (www.google.pl/maps).

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

Planowane przedsięwzięcie zakłada przebudowę drogi powiatowej na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, o długości 3450 m – 3,45 km o szerokości 5 m, (powierzchnia 17250 m²), która dotychczas posiada w całości nawierzchnię asfaltową. Pobocza na różnych odcinkach drogi są gruntowe, bądź porośnięte niską, pospolitą trawą. Nie planuje się ich przebudowy, w związku z czym nie przewiduje się ingerencji w szatę roślinną obszarów przyległych.

Dotychczasowy sposób zagospodarowania powierzchni inwestycji przedstawiają poniższe fotografie z wizji terenowej.



Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.



Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.



4. Ogólna charakterystyka terenu inwestycji.

4.1. Położenie geograficzne.

Według podziału Polski na regiony fizyczno – geograficzne J. Kondrackiego gmina Lipka, na terenie której planuje się realizować przebudowę drogi powiatowej objętej niniejszym opracowaniem położona jest w mezoregionie Pojezierza Krajeńskiego. Jest to część składowa makroregionu oraz podprowincji Pojezierza Południowopomorskiego, na obszarze prowincji Niziny Środkowoeuropejskiej.

4.2. Budowa geologiczna.

Na terenie gminy Lipka wykonano kilka głębokich otworów hydrogeologicznych, dzięki czemu budowa geologiczna obszaru została dobrze rozpoznana i udokumentowana. Gmina jest zlokalizowana na styku platformy prekambryjskiej i bruzdy kujawskiej. Utwory odnotowane w najniższych częściach odwiertów zalegały na głębokości 2 – 3 km p.p.t. i pochodzą z dewonu, permu i triasu. Jest to strefa stwarzająca możliwości płytkiego zalegania osadów syluru, w którym przewiduje się występowanie węglowodorów w złożach niekonwencjonalnych. Powyżej triasu zalegają utwory jury i kredy, o miąższości ok. 500 – 600 m. Na głębokości ok. 200 m p.p.t., na erozyjnym stropie kredy znajdują się piaski oligocenowe, które z kolei przykrywa warstwa piasków kwarcowych z domieszką węgla brunatnych (głębokość ok. 100 m p.p.t.). Na skutek zlodowaceń i odpływu peryglacialnego osady czwartorzędowe są podzielone na fluwioglacjalne, w wysoczyznowym obszarze gminy i fluwialne, na obszarze sandrowym. Pierwsze z nich są zbudowane głównie z glin o miąższości ok. 60 m bądź piasków i glin sięgających do 98 m. Obszar sandru Łobżonki, do którego należał odwiert w miejscowości Wielki Buczek wykazuje większą miąższość piasków i żwirów, spoczywających na glinach i iłach, bez pokrycia ich powierzchni warstwą glin. Najmłodsze osady holocenu stanowią głównie torfy, organiczne namuły oraz osady pochodzące z degradacji zboczy, które występują na terenie zagłębień i dolin wytopiskowych. Torfy reprezentują typ niski, turzycowo-mszysty, w spągu z widocznymi śladami nierozłożonych roślin o miąższości do 4 m. Namuły organiczne występują tam, gdzie nie wykształciły się torfy, bądź w bezpośrednim sąsiedztwie torfów, wykształciły się głównie z osadów mineralno – organicznych. Składają się z mułków i piasków przewarstwionych bogatym w substancję organiczną poziomem humusowym. Osady denudacyjne powstały wskutek wynoszenia materiału okrucowego ze zbocza o są zbudowane z różnoziarnistego deluwium o miąższości sięgającej kilku metrów.

4.3. Jakość powietrza.

Inwestycję planuje się realizować na obszarze, który jest, zgodnie z podziałem Polski na strefy ustanowionym przez rozporządzenie Ministra środowiska z dnia 2.08.2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz. U. z 2012 r., poz. 914), zaklasyfikowany do strefy wielkopolskiej (PL3002). Zgodnie z art. 89 ustawy Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.) Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu wykonał dla opisanej strefy roczną ocenę jakości powietrza za rok 2015.¹

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

- dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenu węgla, benzenu, ołowiu, arsenu, kadmu i niklu – klasa A – oznacza to, że stężenia zbadane dla danych parametrów nie przekraczają poziomów dopuszczalnych lub docelowych
- dla pyłu PM 2,5 – klasa C1, ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego oraz prognozę do roku 2020
- dla pyłu PM 10 – klasa C, ze względu na przekroczenie stężenia dopuszczalnego oraz częstości przekroczeń
- dla benzo(a)pirenu – klasa C, ze względu na przekroczenie poziomu docelowego
- dla ozonu dla poziomu docelowego – klasa A
- dla ozonu dla poziomu długoterminowego w 2020 – klasa D₂.

Pod względem ochrony roślin powietrze w strefie wielkopolskiej przydzielono do następujących klas:

- dla dwutlenku siarki – do klasy A
- dla tlenków azotu – do klasy A
- dla ozonu:
 - dla poziomu docelowego – do klasy A
 - dla celu długoterminowego – do klasy D₂.

Główną przyczyną przekroczeń dla tego terenu jest emisja gazów i pyłów spowodowana ruchem pojazdów mechanicznych. Dwutlenek siarki, azotu, tlenek węgla oraz pyły powstają w skutek spalania paliw oraz ścierania nawierzchni jezdni i opon. Dotyczy to głównie największych – drogi krajowej i dróg wojewódzkich.

Przekroczenia dopuszczalnych poziomów emisji są spowodowane również indywidualnym ogrzewaniem budynków mieszkalnych, małych zakładów produkcyjnych i usługowych itp. z wykorzystaniem paliw stałych oraz ciekłych.

¹ Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim za rok 2015, Poznań, kwiecień 2016

4.4. Gleby.

Na obszarze gminy Lipka dominują gleby zakwalifikowane do klasy IV i niższych, gleby o wysokiej przydatności dla rolnictwa zajmują niewielki odsetek powierzchni – grunty klasy bonitacyjnej I i II praktycznie nie występują, a IIIa i IIIb zajmują zaledwie 3%. Najżyźniejsze gleby są zlokalizowane głównie w północnej części gminy. Głównym powodem niskiej jakości gruntów jest ich silne przekształcenie takie jak utwardzanie, połączenie z gruzem, wykopy nasypy oraz zanieczyszczenia komunikacyjne metalami ciężkimi oraz WWA wzdłuż głównych tras drogowych. Jako ważne zagrożenie dla gleb na obszarze gminy wskazuje się także eksploatację kruszywa i powstałe w jej wyniku wyrobiska.²

Przedsięwzięcie nie wpłynie niekorzystnie na gleby obszaru inwestycji, ponieważ przewiduje się wyłącznie ingerencję w warstwę gruntu znajdującą się tuż przy powierzchni planowanego do przebudowy asfaltu.

4.5. Wody powierzchniowe.

Przedsięwzięcie jest położone na terenie objętym arkuszem mapy hydrograficznej w skali 1:50 000 o numerze N-33-95-D, Więcbork. Obszar ten należy do dorzecza Łobżonki – prawego dopływu Noteci o powierzchni 5462,5 km², która płynie w kierunku południowym.³ Ciek ten charakteryzuje się krętym biegiem, w dolinie wciętej kilkanaście m w wysoczyznę morenową. Jej dopływy: Lubcza, Orla i Jelonek wypływają z zabagnionych obniżień, na gruntach organicznych, przepływają przez słabo wykształcone doliny, są silnie przekształcone przez człowieka - są odwadniane przez gęstą sieć rowów melioracyjnych na opisywanym obszarze. Poprzez połączenie rowów z małymi ciekami nastąpiła zmiana gęstości i przebiegu sieci hydrograficznej, a część drobnych cieków poprzez ich pogłębienie i wyprostowanie koryt zyskała obecnie charakter rowów melioracyjnych, odwadniających tereny podmokłe. Dopływy Łobżonki przepływają przez kilka jezior, które w związku z tym charakteryzują się wyrównanymi stanami i przepływami w ciągu roku. Na Łobżonce i jej dopływach, szczególnie przy wypływach z jezior, zbudowano liczne zastawki i jazy umożliwiające regulowanie poziomu wody w okresach niżówkowych. Ponadto ciek na opisywanym obszarze nierzadko mają umocnione brzegi koryt. Na obszarze objętym mapą hydrograficzną Więcbork występuje kilkadziesiąt jezior.⁴

² Prognoza oddziaływania na środowisko Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Lipka, Bydgoszcz, styczeń 2016

³ Mapa hydrograficzna w skali 1:50 000, Arkusz N-33-95-D Więcbork

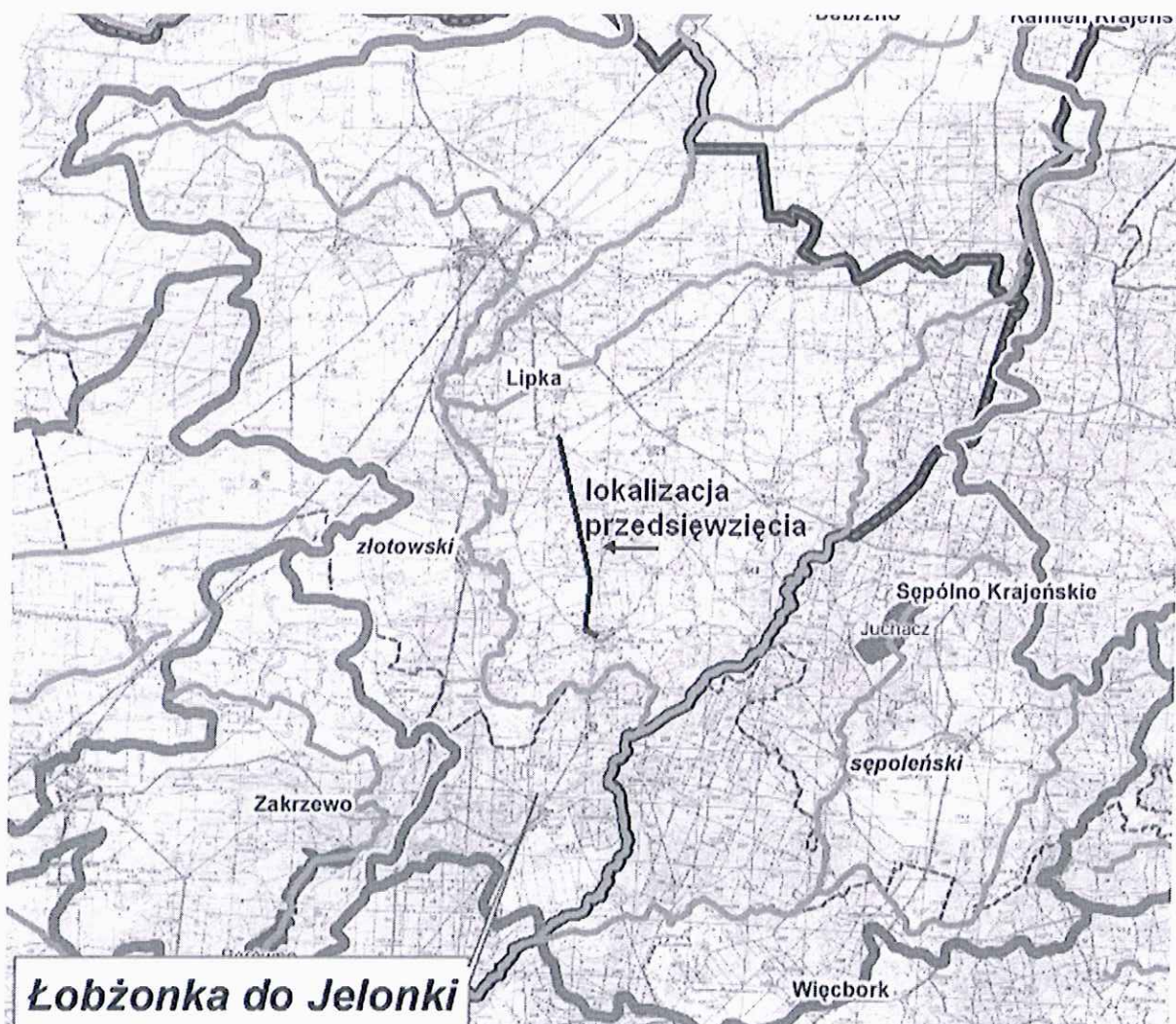
⁴ Komentarz do mapy hydrograficznej w skali 1:50 000, Arkusz N-33-95-D Więcbork

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (M.P. z 2011 r., nr 40, poz 451) w odniesieniu do wód powierzchniowych obszar, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia klasyfikuje się następująco:

- Nazwa JCWP – **Łobżonka do Jelonki**
 - Europejski kod JCWP – PLRW6000181884329 **RZEKI**
 - Scalona część wód – W1504
 - Obszar dorzecza Odry, kod 6000
 - Region wodny Warty
 - Ekoregion Równiny Centralne (14)
 - Typ – Potok nizinny żwirowy (18)
 - Status – silnie zmieniona
 - Ocena stanu – umiarkowany
 - Ocena ryzyka nieosiągnięci celów środowiskowych – zagrożona
 - Derogacje – 4(4) - 1 / 4(4) – 2
 - Derogacje czasowe – brak możliwości technicznych /derogacje czasowe - dysproporcjonalne koszty
 - Uzasadnienie derogacji – Silne zmiany morfologiczne (budowle piętrzące + melioracje) - derogacja czasowa z uwagi na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty związane z renaturyzacją cieku
 - Właściwy regionalny zarząd gospodarki wodnej – RZGW w Poznaniu;
-
- Nazwa JCWP – **Juchacz**
 - Europejski kod JCWP – PLLW10480 **JEZIORO**
 - Scalona część wód – W1504
 - Obszar dorzecza Odry, kod 6000
 - Region wodny Warty
 - Ekoregion Równiny Centralne (14)
 - Typ - Jeziora o wysokiej zawartości wapnia, o dużym wypływie zlewni, niestratyfikowane (3b)
 - Status – naturalne
 - Ocena stanu – dobry
 - Ocena ryzyka nieosiągnięci celów środowiskowych – niezagrożone
 - Derogacje – brak
 - Właściwy regionalny zarząd gospodarki wodnej – RZGW w Poznaniu.

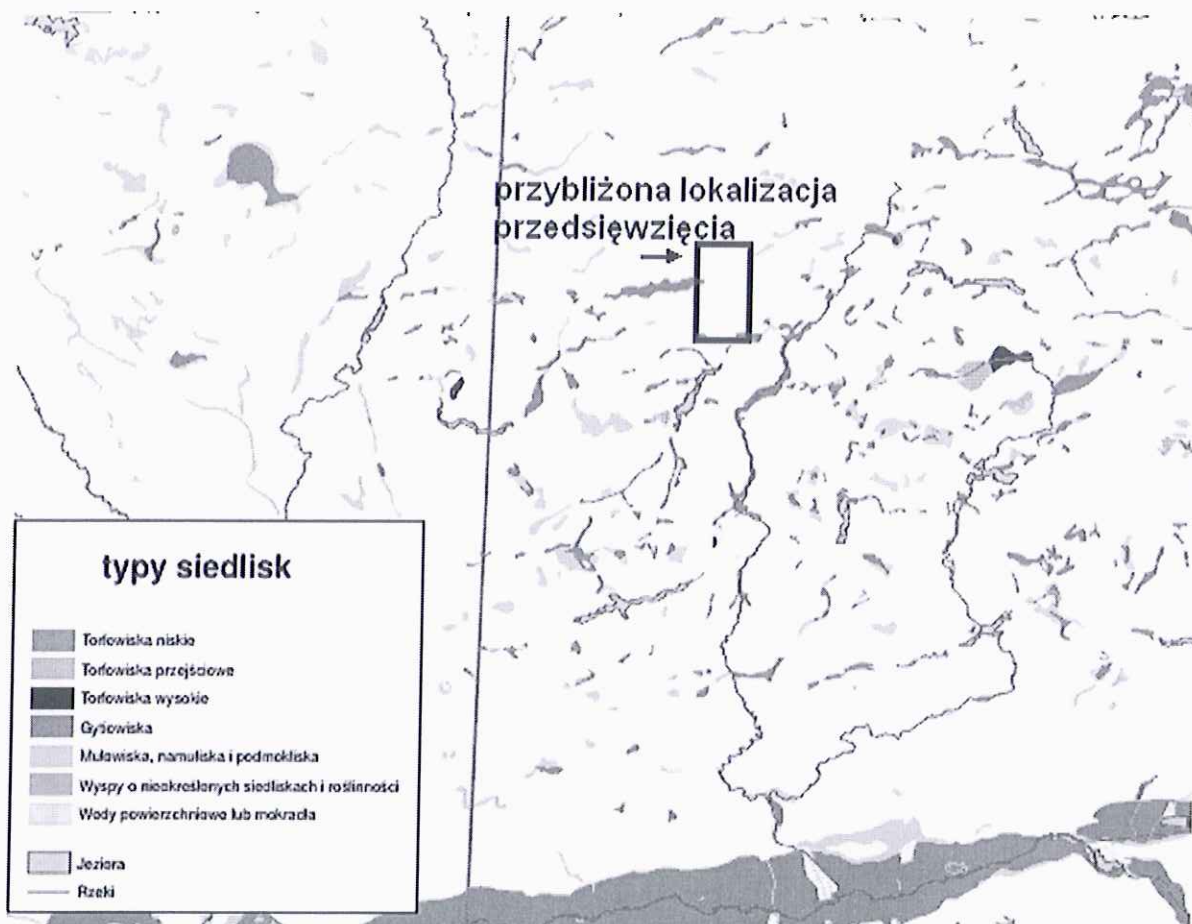
Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenach podmokłych.

Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.



Lokalizacja przedsięwzięcia na mapie JCWP (www.poznan.rzgw.gov.pl).

Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.



Lokalizacja przedsięwzięcia na mapie mokradel (www.gis-mokradla.info).

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenach objętych ryzykiem wystąpienia powodzi.⁵

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie przewiduje się oddziaływania na wody powierzchniowe – brak kanalizacji deszczowej oraz infrastruktury odwadniającej.

⁵ <http://mapy.isok.gov.pl/>

4.6. Wody podziemne.

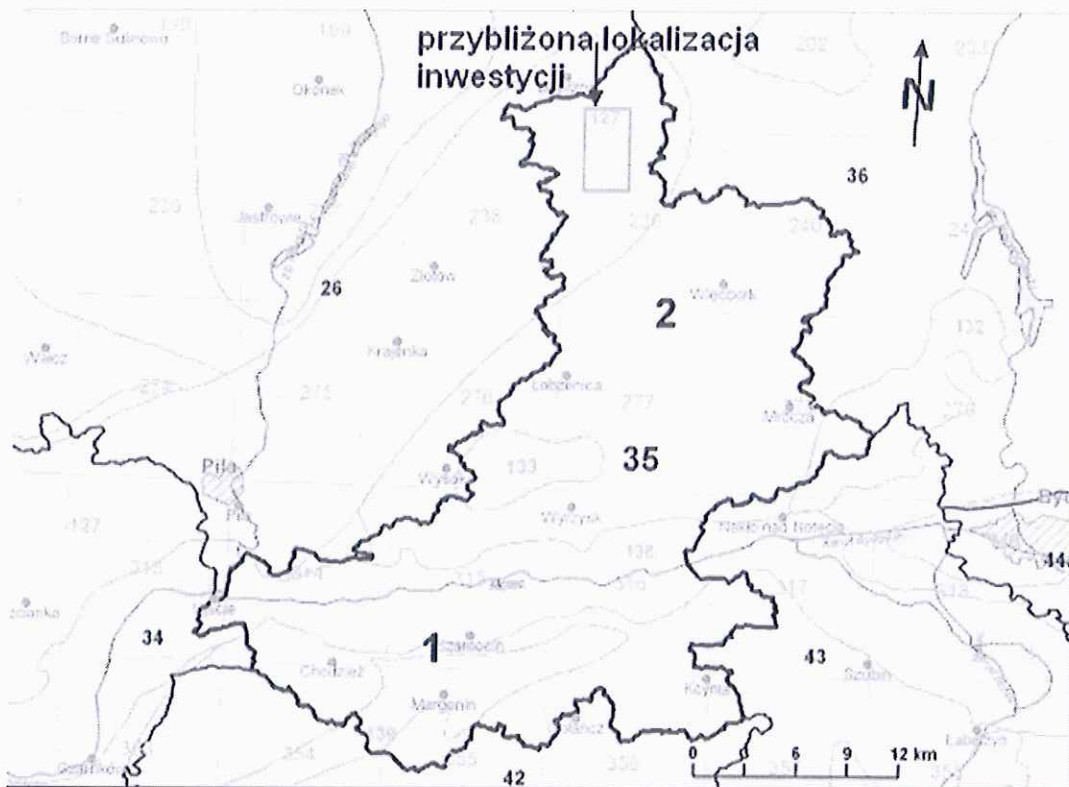
Obszar objęty arkuszem mapy hydrograficznej Więcbork znajduje się w Regionie Pomorsko - Kujawskim (III), w Podregionie Pomorskim (III 1), gdzie główne poziomy użytkowe występują w utworach czwartorzędu i trzeciorzędu, przeważnie miocenu, a czasem także w utworach oligocenu i paleocenu. W utworach czwartorzędu poziom użytkowy występuje na głębokości od kilku do 60 m, o miąższości sięgającej ok. 40 m, a jego wydajność wynosi od 10 do 70 m³/h. W warstwie trzeciorzędu (miocen) poziom użytkowy zalega we wschodniej części tego obszaru na głębokości 100 - 120 m, a w zachodniej na głębokości 120 - 140 m. Na ogół przeważają miąższości rzędu 10 - 20 m i wydajności od 10 do 30 m³/h. Na opisywanym terenie duże powierzchnie zajmują obszary z płytko 1 m występującymi wodami podziemnymi na głębokości mniejszej niż 1 m. Na obszarach sandrowych i w strefie pagórków czołowomorenowych przebieg stanów wód podziemnych ma charakter wyrównany, o amplitudach sięgających zazwyczaj ok. 1 m w ciągu roku. Wody podziemne charakteryzują się sezonowym, dość równomiernym reżimem zasilania – głównie podczas wiosennych roztopów, na skutek infiltracji obszarowej.

Klasyfikacja obszaru pod względem podziału Polski na jednolite części wód podziemnych (JCWPd) jest następująca:

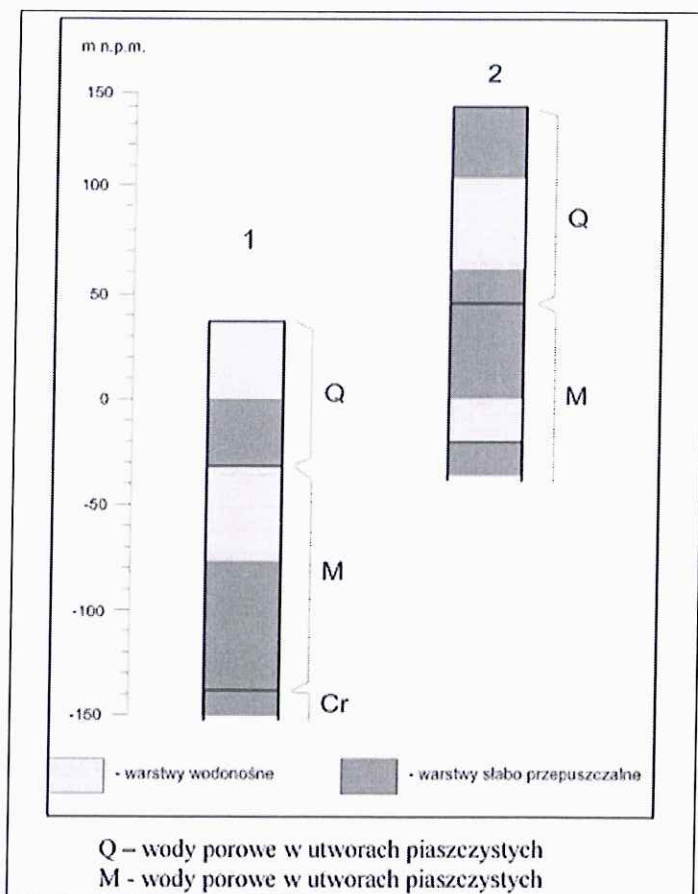
- Nazwa JCWPd – 35
- Europejski kod JCWPd – PLGW650036 W. PODZ
- Obszar dorzecza Odry, kod 6000
- Region wodny Warty
- Ekoregion Równiny Centralne (14)
- ocena stanu ilościowego – dobry
- ocena stanu chemicznego – słaby
- ocena ryzyka ilościowego – zagrożona
- ocena ryzyka chemicznego – zagrożona
- derogacje – 4(4) - 3 / 4(5) - 1
- derogacje czasowe - warunki naturalne/cele mniej rygorystyczne - brak możliwości technicznych
- uzasadnienie derogacji długi okres poprawy jakości wód podziemnych od wprowadzenia programu działań podstawowych na powierzchni terenu; stan JCWPd jest bezpośrednio uzależniony od stanu SJCW i ograniczenia presji z powierzchni (skład odpadów, ogniska zanieczyszczeń). Po zastosowaniu planu działania osiągnięcie dobrego stanu jest możliwe do 2021r.; plan eksploatacji złoża (węgiel brunatny) "Trzcianka"

Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.

- Właściwy regionalny zarząd gospodarki wodnej – RZGW w Poznaniu.



Lokalizacja przedsięwzięcia na mapie JCWPd (www.psh.gov.pl).



Profile JCWPd 35 (www.psh.gov.pl).

Karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu polegającym na przebudowy nawierzchni drogi powiatowej 1037P na odcinku Mały Buczek – Wielki Buczek, gmina Lipka, województwo wielkopolskie, w kilometrażu 2+590 km – 6+040 km.



Lokalizacja przedsięwzięcia na mapie Głównych Zbiorników Wód podziemnych (www.epsh.gov.pl)

Teren, na którym planuje się realizować przedsięwzięcie jest zlokalizowany w obszarze specjalnej ochrony wód podziemnych GZWP Subzbiornik Złotów – Piła – Strzelce Krajeńskie.

W 2012 roku na terenie powiatu złotowskiego zostały przeprowadzone przez Państwowy Instytut Geologiczny w Warszawie badania wód podziemnych. Próby pobrano dwa razy w roku, wiosną i jesienią w 3 punktach badawczych. Spośród nich najbliższym planowanego przedsięwzięcia jest punkt Lipka, w gminie Lipka. Jakość wód we wszystkich punktach mieściła się w granicach III klasy (wody zadowalającej jakości).⁶

Ocena jakości wód podziemnych na terenie powiatu złotowskiego w roku 2012, według PIG

Nr otworu	Lokalizacja otworu	Wody	Stratygrafia	JCWPd	Klasa jakości wód	Wskaźniki decydujące o klasie jakości wód	Użytkowanie terenu
378	Lipka gmina Lipka	W	Pg+Ng	36	III	niska zawartość tlenu, żelazo	Tereny przemysłowe

Objaśnienia do tabeli:

Wody: W – wgłębne

Stratygrafia: Pg- paleogen, Ng - neogen

Klasa wód: III wody zadowalającej jakości

⁶ Informacja o stanie środowiska i działalności kontrolnej Wielkopolskiego WIOŚ w Powiecie Złotowskim w roku 2012, Piła, listopad 2013

Nie przewiduje się jakiegokolwiek wpływu przedsięwzięcia na stan wód podziemnych, nie przewiduje się ingerencji, takiej jak pobór bądź lokalizowanie nowego ujęcia wód podziemnych.

4.7. Klimat akustyczny.

Na obszarze gminy Lipka nie przeprowadzono dotychczas analiz akustycznych. Uznano, iż jedyne możliwe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu mogą występować wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 188. Jest ona zlokalizowana w odległości ok. 2,5 km od planowanego przedsięwzięcia. Jako jedyne źródła hałasu przemysłowego na obszarze gminy Lipka wymienia się stacjonarne oraz ręczne sieci i urządzenia energetyczne, klimatyzatory, wentylatory oraz obiekty działalności gastronomiczno-rozrywkowej, gdyż na jej terenie nie istnieją duże zakłady przemysłowe.⁷

Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat akustyczny nastąpi podczas prowadzenia prac realizacyjnych, jednakże emisja hałasu będzie krótkotrwała i ustanie po zakończeniu etapu przebudowy.

⁷ Prognoza oddziaływania na środowisko Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Lipka, Bydgoszcz, styczeń 2016

5. Rodzaj technologii.

Realizacja inwestycji polegać będzie na wymianie nawierzchni drogi powiatowej na odcinku 3450 m i będzie obejmować następujące etapy:

- mechaniczne usunięcie dotychczasowej nawierzchni;
- skropienie powierzchni emulsją asfaltową;
- wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno – asfaltowej.

6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Inwestor nie zakłada realizacji przedsięwzięcia w wariantach innych niż opisany w niniejszym opracowaniu, ponieważ nie znajdują one uzasadnienia zarówno w aspekcie ekonomicznym jak i lokalizacyjnym. Droga będzie przebiegać po tej samej osi, a jej szerokość pozostanie niezmienną, zmianie ulegnie wyłącznie nawierzchnia.

7. Przewidziana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Przedsięwzięcie będzie polegało na wykonaniu jednej warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-asfaltowej na powierzchni 17250 m², o grubości 3 cm. Oznacza to wykorzystanie 517,5 m³ mieszanki mineralno-asfaltowej, w przybliżeniu ok. 880 ton asfaltu.

Ponadto realizacja przedsięwzięcia będzie związana z wykorzystaniem paliw ciekłych w silnikach spalinowych pojazdów transportowych i ciężkiego sprzętu budowlanego oraz niewielkich ilości wody dla obsługi socjalno-bytowej pracowników.

Etap eksploatacji nie będzie wiązać się z zapotrzebowaniem na wodę, surowce, materiały bądź energię.

W czasie użytkowania drogi woda może być ewentualnie wykorzystywana podczas wykonywania prac związanych z czyszczeniem nawierzchni.

8. Rozwiązania chroniące środowisko.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zaplanowano następujące rozwiązania mające na celu ochronę środowiska:

- prace realizacyjne prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, według określonego harmonogramu i ustaleń z inwestorem;
- powierzchnie dróg dojazdowych oraz służące do magazynowania zostaną utwardzone i odpowiednio zabezpieczone przed przedostawaniem się substancji szkodliwych takich jak związki ropopochodne;
- roboty budowlane będą wykonywane przez wyspecjalizowanych i odpowiednio przeszkolonych pracowników, przy użyciu sprawnych technicznie maszyn;
- ścieki bytowe powstałe podczas realizacji przedsięwzięcia będą magazynowane w szczelnych zbiornikach sanitarnych i wywożone przez odpowiednie podmioty poza teren inwestycji;
- odpady powstałe podczas prac budowlanych będą magazynowane w specjalnie przygotowanych miejscach, gdzie zostaną zabezpieczone przed roznoszeniem ich po terenie inwestycji oraz sąsiednich, w miarę możliwości ponownie wykorzystane, bądź wywiezione przez uprawnionych odbiorców;
- po zakończeniu prac uprzątnięcie terenu inwestycji.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia ochrona środowiska będzie realizowana przez:

- poprawę nawierzchni, co polepszy warunki jezdne, które będą sprzyjały zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń;
- zmniejszy się także ilość zanieczyszczeń pochodzących ze ścierania nawierzchni oraz ogumienia pojazdów;
- utwardzenie powierzchni drogi zmniejszy ilość przenikających do gleby zanieczyszczeń;
- użytkowanie drogi nie będzie związane z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii.

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

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje emisję hałasu do otoczenia, powstałą podczas transportu materiałów i wywozu odpadów oraz pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, jednakże będą to oddziaływania krótkotrwałe i ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

Podczas eksploatacji nie przewiduje się emisji hałasu powyżej poziomów dopuszczalnych, ze względu na niewielkie natężeniu ruchu.

Emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza, podczas prowadzenia prac budowlanych będzie związana, podobnie jak w przypadku hałasu z transportem oraz użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego. Oddziaływanie to ustanie po zakończeniu etapu realizacji.

Nie prognozuje się zwiększania emisji pochodzącej z ruchu drogowego, gdyż nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu, inwestycja obejmuje wyłącznie przebudowę nawierzchni, bez poszerzania oraz zmiany charakteru drogi. Zmiana nawierzchni zwiększy efektywność poruszania się pojazdów, co przełoży się na zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko powietrzne.

Ścieki bytowe powstałe podczas realizacji przedsięwzięcia będą magazynowane i wywożone poza teren inwestycji do oczyszczalni ścieków.

Dla przebudowywanej drogi nie planuje się realizacji infrastruktury odwadniającej, jak np. kanalizacja deszczowa, w związku z czym nie przewiduje się powstawania ścieków na etapie eksploatacji przedsięwzięcia. Zmiana nawierzchni zmniejszy ilość zanieczyszczeń spływających do gruntu wraz z opadami, związanych ze ścieraniem ogumienia samochodowego oraz powierzchni asfaltu.

Emisja odpadów będzie związana przede wszystkim z mechanicznym oczyszczeniem istniejącej nawierzchni, powstaną głównie odpady o kodzie 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg, które w miarę możliwości zostaną zagospodarowane na terenie planowanego przedsięwzięcia, pozostałe będą magazynowane w odpowiednich, specjalnie przygotowanych w tym celu miejscach i zabezpieczone przed ich roznoszeniem, a następnie wywożone poza obszar inwestycji przez wyspecjalizowane podmioty. Ponadto mogą powstać odpady z różnego typu opakowań, a także odpady komunalne pochodzące z obsługi socjalno-bytowej pracowników budowy, które również będą gromadzone i odbierane przez uprawnione do tego podmioty. Ich emisja ustanie po zrealizowaniu przedsięwzięcia.

Eksploatacja planowanego do przebudowy odcinka drogi nie będzie związana z wytwarzaniem odpadów. Do ewentualnych odpadów związanych z ruchem drogowym można zaliczyć padłe zwierzęta oraz zagrażające bezpieczeństwu konary i gałęzie znajdujące się na lub przy drodze, których uprzątnięcie zalicza się do obowiązków zarządcy drogi. Mogą powstać także odpady pochodzące ze drogowych takie jak substancje niebezpieczne, które będą zabezpieczane i usuwane przez odpowiednie podmioty.

10. Wpływ przedsięwzięcia na zmiany klimatu, ewentualne rozwiązania łagodzące te zmiany oraz odporność przedsięwzięcia na przewidywane zmiany klimatu.

Ze względu na skalę oraz charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się jego wpływu na zmiany klimatu, ponieważ nie jest to duże przedsięwzięcie infrastrukturalne, a ma na celu wyłącznie poprawę warunków drogowych na analizowanym odcinku drogi powiatowej. Inwestycja nie wiąże się z ryzykiem powstania poważnej awarii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nastąpi krótkotrwałą emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do atmosfery, jednakże oddziaływanie to ustanie po zakończeniu przebudowy. Podczas użytkowania drogi prognozuje się zachowanie dotychczasowego poziomu emisji bądź jej zmniejszenie możliwe wskutek usprawnienia ruchu pojazdów.

Dzięki modernizacji zmniejszy się również zanieczyszczenie przydrożnych powierzchni pochodzące ze ścierania nawierzchni oraz opon samochodowych.

Realizacja opisywanej w niniejszej Karcie inwestycji jest wyłącznie przebudową istniejącej infrastruktury, wobec czego nie spowoduje dalszej fragmentacji siedlisk.

W aspekcie odporności przedsięwzięcia na przewidywane zmiany klimatu, założenia inwestycyjne oraz zaproponowany do użycia materiał należą do powszechnie stosowanych dla tego typu inwestycji, a przebudowa nawierzchni drogi i jej utwardzenie pozwoli na wzmocnienie jej odporności na zmienne warunki klimatyczne jak opady atmosferyczne, czy niskie i wysokie temperatury a także wpływ silnego wiatru.

Inwestycja zgodnie z informacją zawartą w punkcie 4.5. nie jest zlokalizowana na obszarach zalewowych. Lokalizacja przedsięwzięcia nie jest narażona na ryzyko wystąpienia klęsk żywiołowych.

11. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia oraz jego oddalenie od granic kraju nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, na środowisko.

12. Informacja o obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j.: Dz. U. z 2015, poz. 1651 ze zm.), znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja nie znajduje się w granicach obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.) tj:

1. parków narodowych
2. rezerwatów przyrody
3. parków krajobrazowych
4. obszarów Natura 2000
5. pomników przyrody
6. stanowisk dokumentacyjnych
7. użytków ekologicznych
8. zespołów przyrodniczo-krajobrazowych
9. roślin, zwierząt, grzybów objętych ochroną gatunkową.



Lokalizacja przedsięwzięcia na mapie obszarów chronionych (www.geoserwis.gdos.gov.pl)

Odcinek drogi, którą planuje się przebudowywać zlokalizowany jest w pobliżu form ochrony przyrody jak:

- obszar chronionego krajobrazu Dolina Łobżonki i Bory Kujawskie – w odległości ok. 0,02 km w kierunku południowym od krawędzi planowanej drogi w miejscowości Wielki Buczek;
- obszar Natura 2000 Dolina Łobżonki – 1,4 km na wschód od drogi powiatowej 1037P;
- park krajobrazowy Krajeński Park Krajobrazowy – ok. 1,8 km w kierunku wschodnim;
- użytek ekologiczny – w odległości 2 km na wschód od południowej granicy inwestycji;
- rezerwat przyrody Dęby Krajeńskie – 7,3 w kierunku wschodnim;
- pomniki przyrody, najbliższy pomnik bez nazwy w odległości ok. 0,05 km.