

Karta informacyjna przedsięwzięcia

„Przebudowa i budowa dróg gminnych wraz z oświetleniem i kanalizacją deszczową oraz parkingiem w miejscowości Trzebiele na terenie działek numer 2/10, 2/13, 3/4, 5/3 obr. 0128 Brzeźnica gm. Biały Bór pow. Szczecinecki”

Inwestor: Gmina Biały Bór
ul. Słupska 10, 78-425 Biały Bór

Autor opracowania: Daniel Hubert
INSANIT Pracownia Projektowa Daniel Hubert
ul. Obrońców Tobruku 22, 75-646 Koszalin

Koszalin, sierpień 2020 r.

Wstęp

Niniejsza karta informacyjna przedsięwzięcia pn. „Przebudowa i budowa dróg gminnych wraz z oświetleniem i kanalizacją deszczową oraz parkingiem w miejscowości Trzebiele na terenie działek numer 2/10, 2/13, 3/4, 5/3 obr. 0128 Brzeźnica gm. Biały Bór pow. Szczecinecki” została opracowana w celu ubiegania się inwestora, tj. Gminę Biały Bór z siedzibą przy ul. Słupskiej 10, 78-425 Biały Bór o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która jest niezbędna do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Stosowanie do zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 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 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

W przedmiotowym dokumencie odnosząc się m.in. do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*, zbadano: rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem skali przedsięwzięcia, wielkości zajmowanego terenu powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych; zakres robót związanych z realizacją przedsięwzięcia; wykorzystanie zasobów naturalnych, w tym gleby, wody, i powierzchni ziemi; przewidywane ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko, w przypadku gdy planuje się ich powstawanie, wielkość emisji i uciążliwości wynikających z realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz zagrożenia dla zdrowia ludzi; usytuowanie przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie i budowie dróg gminnych wraz z oświetleniem i kanalizacją deszczową, zakres której przedstawiają rysunki nr D1.1 i D1.2 - branżowy Projekt Zagospodarowania Terenu.

W ramach opracowania zaprojektowano trzy główne odcinki dróg oznaczone jako A-B, C-D oraz E-F. Oprócz tego zaprojektowano zespół miejsc postojowych wraz z dojazdem G-H.

Odcinek E-F będzie służył jedynie dojazdowi do pól uprawnych i dwóch posesji. W związku z powyższym zakłada się szerokość 3,5 m dla ruchu w obu kierunkach. Ponad to zakłada się wykonanie mijanek o szerokości 3,0 m.

Parking będzie obejmował 11 miejsc postojowych wraz z dojazdem o szerokości 5,0 m. Droga manewrowa przy miejscach postojowych będzie miała 6,0 m.

Do każdej posesji zaprojektowano zjazd oraz dojścia w miejscach gdzie występują ogrodzenia z furtkami. Zjazdy będą miały szerokość od 3,0 do 5,0 m, a dojścia 1,0 m.

Nawierzchnia będzie wygradzona krawężnikami najazdowymi. Połączenie nawierzchni będzie wykonane za pomocą krawężnika najazdowego ustawionego ze światłem +2 cm.

Inwestycja nie obejmuje przebudowy skrzyżowania z DK20. Połączenie zostanie wykonane w granicach działek objętych inwestycją.

Odwodnienie dróg odbywać się będzie za pomocą wpustów ulicznych.

Parametry techniczne:

- odcinki A-B i C-D:

- klasa techniczna: D (dojazdowa)
- szerokość: 2x2,5m + obustronne pobocze po 0,75 m
- prędkość projektowa: 30 km/h
- spadek: daszkowy 2%

- odcinek E-F:

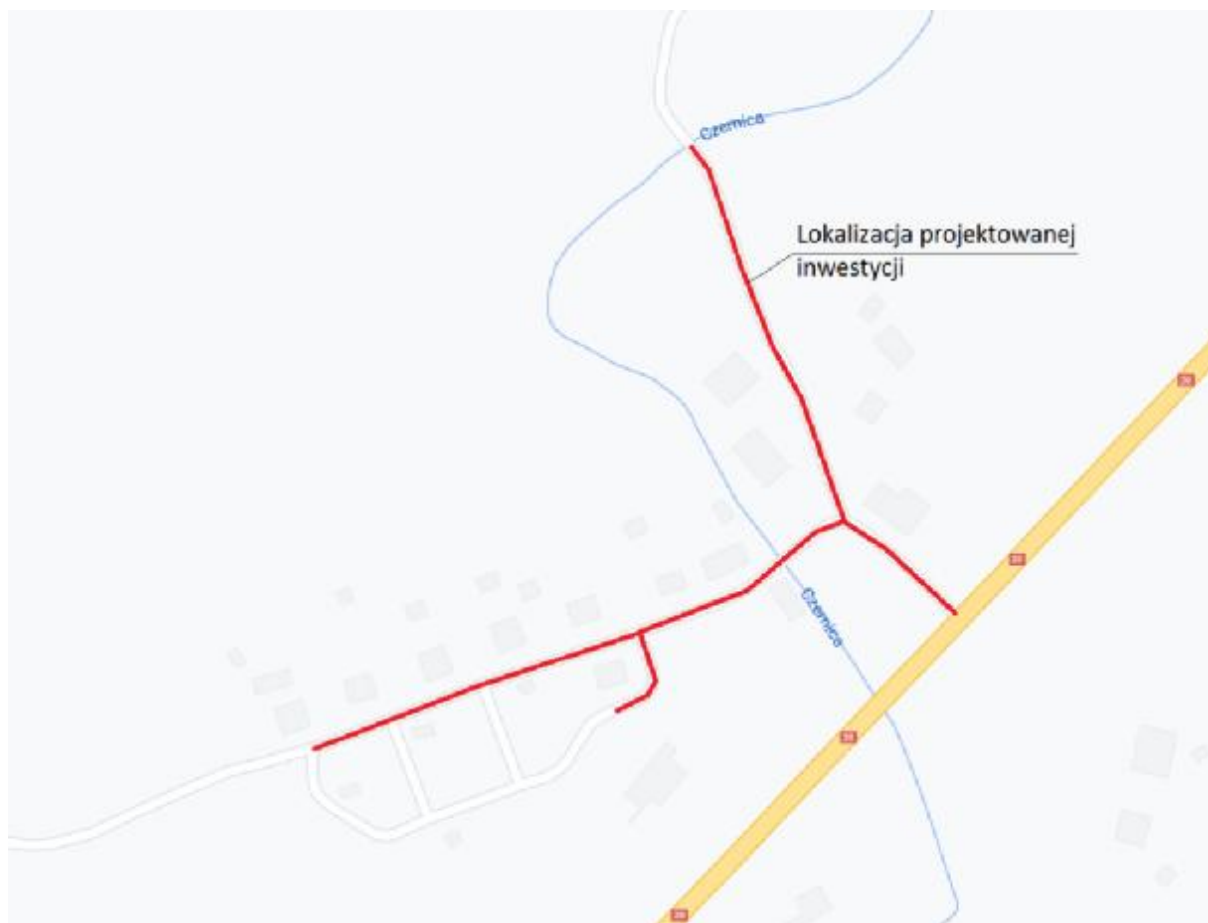
- klasa techniczna: D (dojazdowa)
- szerokość: 3,5 m + obustronne pobocze po 0,75 m
- prędkość projektowa: 30 km/h
- spadek: jednostronny 2%

Spadki podłużne będą w granicach od 0,5 do 5,0%. Spadek poprzeczny będzie daszkowy na odcinkach A-B i C-D, a jednostronny na odcinkach E-F i G-H o wartości 2%. Wszelkie powstałe skarpy należy kształtować wartością 1:1,5.

Obszar objęty projektem zagospodarowania terenu zlokalizowany jest na działkach numer 2/10, 2/13, 3/4, 5/3 obr. 0128 Brzeźnica w miejscowości Trzebiele. Teren inwestycji obejmuje układ komunikacyjny całej miejscowości Trzebiele (na północ od DK20). Układ zaczyna się skrzyżowaniem z Droga Krajową nr 20. Inwestycja obejmuje działki numer 2/10, 2/13, 3/4, 5/3 obr. 0128. Działka numer 5/3 stanowi ciek wodny, który jest przeprowadzony przepustem pod istniejącą jezdnią.

W obecnej chwili nawierzchnia dróg gminnych wykonana jest z mieszanki cementowej. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami. Teren ma ukształtowanie ze spadkiem w kierunku północno-wschodnim. Obszar jest wysoce zurbanizowany. Przez obszar przebiega podziemne i nadziemne uzbrojenie terenu.





Rys. 1, 2. Lokalizacja inwestycji

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną

Planowana do realizacji inwestycja polegająca na przebudowie i budowie dróg gminnych wraz z oświetleniem i kanalizacją deszczową oraz parkingiem w miejscowości Trzebiele zlokalizowana będzie na działkach numer 2/10, 2/13, 3/4, 5/3 obr. 0128 Brzeźnica w miejscowości Trzebiele. Powierzchnię oraz właścicieli przedstawiono w tabeli poniżej:

Lp.	Numer działki	Właściciel	Powierzchnia [ha]
1.	2/10	Gmina Biały Bór z siedzibą przy ul. Słupska 10, 78-425 Biały Bór	0,2733
2.	2/13	Gmina Biały Bór z siedzibą przy ul. Słupska 10, 78-425 Biały Bór	0,0561
3.	3/4	Gmina Biały Bór z siedzibą przy ul. Słupska 10, 78-425 Biały Bór	0,5
4.	5/3	Skarb Państwa; wykonawca prawa własności: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie z siedzibą przy ul. Grzybowska 80/82, 00-844 Warszawa, adres do korespondencji: RZGW w Bydgoszczy przy ul. Aleja Adama Mickiewicza 15, 85-071 Bydgoszcz	0,2087

Teren inwestycji obejmuje układ komunikacyjny całej miejscowości Trzebiele (na północ od DK20). Układ zaczyna się skrzyżowaniem z Drogą Krajową nr 20. Inwestycja obejmuje działki numer 2/10, 2/13, 3/4, 5/3 obr. 0128. Działka numer 5/3 stanowi ciek wodny, który jest przeprowadzony przepustem pod istniejącą jezdnią.

W obecnej chwili nawierzchnia dróg gminnych wykonana jest z mieszanki cementowej. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami. Teren ma ukształtowanie ze spadkiem w kierunku północno-wschodnim. Obszar jest wysoce zurbanizowany. Przez obszar przebiega podziemne i nadziemne uzbrojenie terenu.

Działka numer 5/3 obr. Brzeźnica stanowiąca ciek wodny – rzeka Czernica. Nieruchomość ta porośnięta roślinnością niską, typowo łąkową oraz roślinnością wysoką – drzewa i krzewy. Nie przewiduje się, że realizacja przedsięwzięcia będzie wymagać wycinki drzew.





Zdj. 1, 2. Rzeka Czernica (czerwiec 2020 r.)

W oparciu o ogólnodostępne dane ustalono, że w miejscu przewidzianym pod inwestycję oraz w zasięgu jej oddziaływania, nie zinwentaryzowano gatunków roślin i zwierząt z załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG i załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz innych chronionych gatunków roślin i zwierząt.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane w obszarze Natura 2000 – obszary ptasie o nazwie Ostoja Drawska.



Rys. 3. Lokalizacja obszarów chronionych

Teren objęty wnioskiem zlokalizowany jest poza obszarami: wybrzeża, przylegającymi do jezior, górkami, uzdrowisk i ochron uzdrowiskowej. Na analizowanym terenie nie występują również obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Z przeprowadzonej w przedmiotowym dokumencie analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko wynika, że projektowana inwestycja nie wpłynie na przekroczenie standardów jakości środowiska.

Po zrealizowaniu planowanej inwestycji (budowa i przebudowa dróg gminnych) warunki akustyczne na przedmiotowym terenie nie ulegną zmianie ponieważ w chwili

obecnej są one i będą w przyszłości kształtowane w głównej mierze przez ruch pojazdów poruszających się po drodze.

Powierzchnie działek pod planowaną inwestycję są zestawione w załącznikach, tj. uproszczonych wypisach z rejestru gruntów. Planowana do realizacji inwestycja w większości przypadków nie obejmuje swoim zakresem całości wyżej wymienionych działek lecz tylko ich część.

2.1. Wpływ planowanego przedsięwzięcia na krajobraz

Wnioskowana inwestycja nie wpłynie znacząco negatywnie na krajobraz, w tym nie wprowadzi dysharmonii w krajobrazie już poddanym przekształceniom antropogenicznym. Planowana inwestycja zlokalizowana jest w sąsiedztwie drogi krajowej i nie będzie stanowić dominanty w krajobrazie, tym samym nie będzie miała znaczącego wpływu na jego wizualne pogorszenie.

2.2. Analiza ryzyka klimatycznego

W przedmiotowej dokumentacji przeprowadzono analizę ryzyka klimatycznego, z której wynika, iż projektowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji. Z uwagi na niewielką skalę planowanych prac budowlanych oddziaływanie inwestycji na klimat, w okresie jej realizacji, będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny, w szczególności nie spowoduje zmian temperatury, opadów, prędkości wiatrów czy nasilenia intensywności burz. Przedmiotowe przedsięwzięcie ponadto charakteryzuje się wysokim poziomem odporności na zmiany klimatu, w tym nie znajduje się na obszarze istotnie narażonym na jego zmiany.

3. Rodzaj technologii

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie i budowie dróg gminnych wraz z oświetleniem i kanalizacją deszczową, zakres której przedstawiają rysunki nr D1.1 i D1.2 - branżowy Projekt Zagospodarowania Terenu.

W ramach opracowania zaprojektowano trzy główne odcinki dróg oznaczone jako A-B, C-D oraz E-F. Oprócz tego zaprojektowano zespół miejsc postojowych wraz z dojazdem G-H.

Odcinek E-F będzie służył jedynie dojazdowi do pół uprawnych i dwóch posesji. W związku z powyższym zakłada się szerokość 3,5 m dla ruchu w obu kierunkach. Ponad to zakłada się wykonanie mijanek o szerokości 3,0 m.

Parking będzie obejmował 11 miejsc postojowych wraz z dojazdem o szerokości 5,0 m. Droga manewrowa przy miejscach postojowych będzie miała 6,0 m.

Do każdej posesji zaprojektowano zjazd oraz dojścia w miejscach gdzie występują ogrodzenia z furtkami. Zjazdy będą miały szerokość od 3,0 do 5,0 m, a dojścia 1,0 m.

Nawierzchnia będzie wygradzona krawężnikami najazdowymi. Połączenie nawierzchni będzie wykonane za pomocą krawężnika najazdowego ustawionego ze światłem +2 cm.

Inwestycja nie obejmuje przebudowy skrzyżowania z DK20. Połączenie zostanie wykonane w granicach działek objętych inwestycją.

Odwodnienie dróg odbywać się będzie za pomocą wpustów ulicznych.

Parametry techniczne:

- odcinki A-B i C-D:

- klasa techniczna: D (dojazdowa)
- szerokość: 2x2,5m + obustronne pobocze po 0,75 m
- prędkość projektowa: 30 km/h
- spadek: daszkowy 2%

- odcinek E-F:
 - klasa techniczna: D (dojazdowa)
 - szerokość: 3,5 m + obustronne pobocze po 0,75 m
 - prędkość projektowa: 30 km/h
 - spadek: jednostronny 2%

Spadki podłużne będą w granicach od 0,5 do 5,0%. Spadek poprzeczny będzie daszkowy na odcinkach A-B i C-D, a jednostronny na odcinkach E-F i G-H o wartości 2%. Wszelkie powstałe skarpy należy kształtować wartością 1:1,5.

Ze względu na zaleganie w podłożu gruntów spoistych – zakwalifikowano je jako kategorię G4. Przyjęto, że Kategoria Ruchu na projektowanych odcinkach będzie wynosić KR2. W związku z powyższym przyjęto następujące rozwiązania konstrukcyjne:

- nawierzchnia głównych jezdni:

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC8S 35/50 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC16W 50/70 gr. 8 cm
- podbudowa zasadnicza – kruszywo 0/31,5 C90/3 stabilizowane mechanicznie ($E_{v2}=130$ MPa) - dopuszcza się wykonanie z przekruszu betonowego z rozbiórki nawierzchni - gr. 20 cm
- [odcinkowo w części podbudowy] geosiatka dwukierunkowa co najmniej 40/40 kN
- warstwa mrozoochronna – mieszanka stabilizowana cementem C1,5/2 ($R_m < 4,0$ MPa) gr. 30 cm

Sprawdzenie mrozoodporności:

- $H_k = 0,62$ m
- $H_z = 0,8 \times 0,65$ m = 0,52 m
- $H_k > H_z$ – warunek spełniony

- konstrukcja nawierzchni zjazdów, miejsc postojowych i mijanek:

- warstwa ścieralna – kostka betonowa gr. 8 cm

- warstwa wiążąca – podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane 0/31,5 C90/3 stabilizowane mechanicznie do $E_{v2}=130$ MPa gr. 20 cm
- warstwa mrozochronna – mieszanka stabilizowana cementem C1,5/2 ($R_m < 4,0$ MPa) gr. 30 cm

- oporniki:

- nawierzchnia będzie ograniczona krawężnikami najazdowymi ustawionymi na ławie betonowej C12/15 za pomocą podsypki cementowo-piaskowej 1:4.

Roboty budowlane związane z oświetleniem będą polegały na demontażu istniejących starych masztów oświetleniowych wraz z oprawami o wysokości 6 m wzdłuż przebudowywanej drogi, demontaż opraw z wysięgnikami na istniejących słupach energetycznych i posadowienie nowych masztów wraz z oprawami.

Przewiduje się zastosowanie opraw wykonanych w technologii LED o mocy 60 W wzdłuż przebudowywanej drogi oraz przy parkingu. Temperatura barwowa użytych diod wynosi nie więcej niż 4500 K. Odporność na uderzenia o stopniu IK 08 lub wyższym. Oprawa wykonana w I lub II klasie ochronności elektrycznej, napięcie zasilania 230V 50Hz, min IP65. Oprawa będzie wyposażona w system optymalnego odprowadzenia ciepła oraz czujnik termiczny zapobiegający przypadkowemu przegrzaniu. Każda oprawa będzie wyposażona w uniwersalny uchwyt pozwalający na montaż zarówno na wysięgniku jak i bezpośrednio na słupie, a także pozwalający na zmianę kąta nachylenia oprawy.

Oprawy powinny umożliwiać redukcję mocy w godzinach późnonocnych (oświetlenie całonocne) kiedy ruch na ulicy jest niewielki (o około 50% w stosunku do mocy znamionowej).

Projektowane słupy oświetleniowe będą stalowe o wysokości 7 m wzdłuż drogi, oraz 7 m przy parkingu. Grubość blachy słupa minimum 3 mm, stal ocynkowana (zgodnie z normą EN ISO 1461). Zaleca się zabezpieczenie dolnej części słupa

nieporowatą, elektrycznie izolacyjną masą bitumiczną lub innym materiałem zapewniającym ten sam stopień zabezpieczenia. Przewidywane długości wysięgnika dla poszczególnych wysokości słupów :

- h=7m / wysięgnik dł. 1,0m - Z1
- h=5m / bez wysięgnika –Z2

Zaprojektowane poziomy oświetlenia:

- jezdnia: klasa oświetlenia CE5, 7,5lx
- parkingi min7,5lx.

Odprowadzenie wód deszczowych i roztopowych z projektowanej nawierzchni drogowej i parkingu nastąpi projektowaną siecią kanalizacji deszczowej wraz z systemem podczyszczania, w skład którego będzie wchodził separator z osadnikiem za pomocą wylotu betonowego do rzeki Czernica.

Kanalizacja deszczowa zostanie wykonana z rur i kształtek litych klasy „S” SDR34 SN8 PVC-U o połączeniach kielichowych z uszczelką gumową (EPDM, TPE) – zgodnie z normą PN-EN 1401 lub betonowych.

Studnie rewizyjno-włazowe wykonane będą w technologii prefabrykowanych kręgów betonowych łączonych na uszczelkę gumową. Studnię wykonać z elementów prefabrykowanych dostarczanych w postaci monolitycznego dna z kinetą przeznaczoną do przepływu ścieków oraz płyty studziennej z otworem pod właz. W celu zapobiegnięcia zapadaniu się włazów zastosowane zostaną żelbetowe pierścienie odciążające. Natomiast do regulacji wysokości osadzenia włazu żeliwnego pierścienie dystansowe. Szczelność przejścia króćców przyłączeniowych przez ściany betonowe studni zapewniać będą uszczelki gumowe, tzw. przejścia szczelne. Włazy do studni rewizyjnych włazowych dla kanalizacji deszczowej zaprojektowano klasy min. D400 z pokrywą wypełnioną betonem. Studnia powinna być wykonana z elementów betonowych odpowiadających normie PN-B/10729 :1999 i EN476 :1997. Zwieńczenia studzienek zgodnie z PN-EN 124 i EN 476. Elementy betonowe powinny posiadać aprobatę techniczną.

Wpusty uliczne wykonane zostaną z elementów betonowych. Wpusty instalowane będą z pierścieniami odciążającymi zabezpieczającymi przed ich osiadaniem. Elementem wlotowym wód opadowych do studzienki będą wpusty ściekowe klasy D400. Króciec wlotowy, którymi ścieki napływają do studni wykonać z typowej kształtki PVC (adaptera). Poszczególne elementy wpustu łączyć na zasadzie pióro-wpust na wodoszczelnej zaprawie betonowej. Wysokość osadnika we wszystkich wpustach wynosić będzie minimum 1000 mm.

Włazy studni rewizyjnych i kraty wpustów ulicznych będą wykonane jako ryglowane.

Jako jeden z elementów podczyszczających wody opadowe i roztopowe został dobrany separator koalescencyjny z osadnikiem. Będzie on oddzielał substancje ropopochodne z wód płynących w systemie kanalizacji deszczowej oraz zatrzymywał zawieszinę ogólną.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego

Inwestor nie przewiduje wariantowania przedmiotowej inwestycji pod względem lokalizacyjnym. W związku z powyższym uznano, że wariantowanie przedsięwzięcia pod kątem lokalizacyjnym oraz technologicznym jest bezzasadne. Ponadto, odstąpiono od wariantowania przedsięwzięcia ponieważ z informacji zawartych w przedmiotowym dokumencie jednoznacznie wynika, że przedsięwzięcie jest projektowane w miejscu już istniejącego szlaku komunikacyjnego.

Projektowana inwestycja nie wpłynie na przekroczenie standardów jakości środowiska. Oddziaływania związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia zamkną się w granicach terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia (brak czynników oddziaływania przedsięwzięcia) inwestycja nie pociąga za sobą modyfikacji fizycznych charakterystyk części wód powierzchniowych lub zmiany poziomu części wód podziemnych. Ponadto, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan

jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016., poz. 1967 z późn. zm.).

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych. Zapotrzebowanie na wodę, surowce oraz materiały będzie wynikało z rodzaju przyjętej technologii realizacji robót budowlanych. Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z wykorzystaniem zasobów naturalnych.

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie związany z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Podczas realizacji wykorzystywane zostaną materiały, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Wykorzystanie wody ograniczać się będzie do zapewnienia właściwej wilgotności gruntu. Wykorzystanie energii elektrycznej i paliw płynnych odbywać się będzie w zakresie niezbędnym do pracy maszyn koniecznych przy realizacji inwestycji. Wszelkie potrzeby w tym zakresie zostaną zapewnione przez Wykonawcę robót.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Oddziaływania inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji zamkną się w granicach terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny. W celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji w przedmiotowym dokumencie określono istotne warunki korzystania ze środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w następującym zakresie:

- etap realizacji:

- 1) zaplecze budowy oraz miejsce postoju sprzętu budowlanego zorganizować na utwardzonym terenie, zabezpieczonym przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego;
- 2) tankowanie, naprawę i przeglądy techniczne sprzętu budowlanego przeprowadzać poza terenem inwestycji;
- 3) w przypadku rozlewu substancji ropopochodnych z maszyn i pojazdów należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostanie się szkodliwych substancji do ziemi (zastosowanie sorbentów o odpowiedniej chłonności);
- 4) gospodarowanie odpadami będzie odbywało się na zasadach określonych w aktualnych przepisach. Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z powstawaniem typowych odpadów budowlanych;
 - odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady niebezpieczne przekazywać uprawnionym odbiorcom, a miejsca ich magazynowania oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt;
 - odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach, ustawionych w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania;
- 5) masy ziemne pozyskane z wykopów chronić przed ich zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi i wykorzystać do wyrównania terenu inwestycyjnego;
- 6) zaplecze budowy zostanie zlokalizowane na terenie inwestycyjnym;

- 7) dla zapewnienia warunków sanitarnych pracujących osób, zostaną zapewnione kabiny sanitarne z bezodpływowymi zbiornikami do gromadzenia ścieków sanitarnych, których nieczystości będą opróżniane za pośrednictwem podmiotów posiadających odpowiednie uprawnienia;
- 8) podczas realizacji przedsięwzięcia może zaistnieć konieczność odwodnienia wykopów. Jednakże odwodnienie wykopów będzie prowadzone jedynie w niezbędnym zakresie zapewniającym utrzymanie wykopów bez wody stojącej oraz w sposób ograniczający oddziaływanie odwodnień na tereny sąsiednie;
- 9) celem ograniczenia uciążliwości akustycznych wszelkie prace wykonywane będą wyłącznie w porze dnia, tj. od 6:00-22:00.

- etap eksploatacji:

z uwagi na swój charakter (droga o małej intensywności) na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności stosowania dodatkowych środków chroniących środowisko.

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

Uciążliwości akustyczne wystąpią na etapie realizacji przedsięwzięcia i będą powodowane pracą sprzętu i narzędzi budowlanych. Będzie to jednak oddziaływanie lokalne, krótkotrwałe i odwracalne, występujące w godzinach 6:00 – 22:00. Na etapie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić niewielka emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia robót budowlanych). Źródłem emisji substancji do powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne. W trakcie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia źródłem emisji nieorganizowanej będą pojazdy poruszające się po obszarze zainwestowania. Emisję tę należy uznać za pomijalną, nie mającą istotnego wpływu na stan jakości powietrza w rejonie

zainwestowania. Droga w obrębie robót będzie odwadniana poprzez nadanie jezdni odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Woda z nawierzchni będzie spływała istniejących rowów przydrożnych – grawitacyjnie. Zastosowanie rowów otwartych pozwoli na odprowadzenie wód opadowych bez ich oczyszczania, naturalny spływ i przesiek wody do gruntu. Dla zapewnienia warunków socjalnych ekipy budowlanej przewidziano przenośne sanitariaty typu toi toi, których nieczystości będą wywożone przez uprawnione jednostki. W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki technologiczne.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Planowana inwestycja realizowana będzie w całości na terytorium kraju Rzeczypospolitej Polskiej. Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa, należy wykluczyć ewentualne transgraniczne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na poszczególne elementy przyrodnicze.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Planowanej przedsięwzięcie jest zlokalizowane w granicach obszaru Natura 2000 (obszary ptasie) pn. „ Ostoja Drawska” (kod PLB320019). Analizując zakres projektowanej inwestycji oraz lokalizację przedsięwzięcia uznano, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wpisuje się w katalog zagrożeń dla ww. obszarów Natura 2000, ponieważ będzie ono realizowane na już przetworzonym przez człowieka terenie, tj. na istniejących drogach. Uwzględniając powyższe informacje, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym bioróżnorodność, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedlisk. Realizacja inwestycji nie wpłynie także na obszary

chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki zwierząt i ich siedliska, dla których ochrony został wyznaczony ww. obszar Natura 2000. Planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na integralność i spójność ekologiczną Natura 2000, a także nie powinna spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów naturalnych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych. Wnioskowana inwestycja nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na funkcję ekosystemu.

W granicach obszaru objętego inwestycją nie znajdują się gatunki roślin, grzybów i zwierząt objęte ochroną gatunkową, wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, a także gatunki z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. U. L 206 z 22.7 1992, str. 7) – tzw. Dyrektywy Siedliskowej oraz gatunki zagrożone wyginięciem lub rzadkie.

10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

Ze względu na charakter inwestycji polegającej na przebudowie i budowie dróg gminnych wraz z oświetleniem i kanalizacją deszczową oraz parkingiem w miejscowości Trzebiele na terenie działek numer 2/10, 2/13, 3/4, 5/3 obr. 0128 Brzeźnica gm. Biały Bór nie zachodzi potrzeba określania wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

11. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące 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 oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz parametry i warunki eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się znaczącego negatywnego kumulowania oddziaływań projektowanej sieci z innymi przedsięwzięciami znajdującymi się w rejonie zainwestowania lub w obszarze oddziaływania przedmiotowej inwestycji.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Eksploatacja przedsięwzięcia nie jest związana z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanej technologii. Ponadto, przedsięwzięcie będzie odporne na ewentualne zmiany klimatu, tj. będzie dostosowane do rejestrowanych maksymalnych zmian temperatur letnich, ale także do rejestrowanych najniższych temperatur. Przedsięwzięcie będzie również odporne na ewentualne utrzymujące się susze, a także wykonane będzie z odpowiednich materiałów odpornych na oddziaływanie termiczne i obciążenia statyczne oraz odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Zamierzenie inwestycyjne będzie odporne na utrzymujące się opady śniegu lub deszczu.

13. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą magazynowane w sposób selektywny, zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami. Pojemniki i sposób magazynowania odpadów będzie uwzględniać właściwości fizyczne i chemiczne odpadów oraz zagrożenia, które odpady mogą powodować. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w

szczelnych i oznakowanych pojemnikach, w miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich. Odpady przekazywane będą uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania. Podczas budowy powstaną odpady o kodzie: 17 09 04 - zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż w 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03 oraz o kodzie 17 04 05 - żelazo i stal. Należy zaznaczyć, że Inwestor będzie wymagał odpowiedniego, wymaganego prawem, gospodarowania odpadami od Wykonawcy budowy.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Prace rozbiórkowe dotyczyć będą istniejącego układu drogowego, który ma być zastąpiony przez planowaną do realizacji inwestycję polegającą na przebudowie i budowie dróg gminnych wraz z oświetleniem i kanalizacją deszczową oraz parkingiem w miejscowości Trzebiele na terenie działek numer 2/10, 2/13, 3/4, 5/3 obr. 0128 Brzeźnica gm. Biały Bór.

W związku z powyższym w ramach niniejszej inwestycji nie przewiduje się prowadzenia prac rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Kartę informacyjną przedsięwzięcia pracował:

mgr inż. Daniel Hubert

Data dokumentu: Koszalin, dnia 31.08.2020 r.