



ABEKO Wojciech Rybarczyk

64 – 700 Czarnków, ul. Siedmiogóra 9/24, tel. kom.: 662728361
e-mail: pracowniawr@interia.pl
NIP: 763-190-59-32

REGON 300562183

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

PRZEDSIĘWZIĘCIE:	„Przebudowa istniejącej drogi leśnej przeciwpożarowej nr 8 w Nadleśnictwie Podanin.”
OBIEKT:	Droga leśna przeciwpożarowa nr 8.
LOKALIZACJA:	Województwo: Wielkopolskie; Powiat: Chodzieski; Gmina: Margonin obręb Młynary i Laskowo. RDLP Piła, Nadleśnictwo Podanin, Leśnictwo Margonin i Piłka.
INWESTOR:	Nadleśnictwo Podanin, Podanin 65 64-800 Chodzież
BRANŻA:	Przyroda

**EGZ NR
1**

STANOWISKO	IMIĘ NAZWISKO	PODPIS
Specjalista ds. Ochrony Środowiska	mgr inż. Wojciech Rybarczyk	

CZARNKÓW, 29 sierpnia 2023 r.

Karta informacyjna przedsięwzięcia

sporządzona zgodnie z art. 3 ust 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu 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 tekst jednolity).

Nazwa zadania:

„Przebudowa istniejącej drogi leśnej przeciwpożarowej nr 8 w Nadleśnictwie Podanin”

1) Rodzaj, skala (np. zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi leśnej i pożarowej zlokalizowanej w województwie Wielkopolskim; Powiat: Chodzieski; Gmina: Margonin obręb Młynary i Laskowo dz. ewid nr wg tabeli 1.

Tabela 1.

Odcinek	Dz. ewid. nr	Kilometraż	Długość [m]	Szerokość [m]	Pow. [m ²]
1	Obręb ewidencyjny Młynary, 8294; 8184/3; 8142/4; 8141/3 oraz obręb ewidencyjny Laskowo, działki 8143/1; 8066/6;	0+000 – 1+100	1100,00	3,5	3850,00
A		0+000 – 0+539	539,28	3,5	1887,48
2		1+100 – 2+102	1002,00	3,5	3507,00
3		2+102 – 3+530	1428,00	3,5	4998,00
4		3+530 – 4+700	1170,00	3,5	4095,00
5		4+700 – 6+326,18	1626,18	4,0	6504,72
RAZEM			6865,46	-----	24842,20

(wg załączonej mapy).

Łączna długość dróg do przebudowy wynosi **6865,46 m o pow. 24842,20 m²**,

pobocza 2x0,75x6865,46 = 10298,19 m²

ilość mijanek 27 sztuk długości 25 m i szer. 2,5 m powierzchnia łącznie około 2868,75 m².

Całkowita powierzchnia około 3,8 ha.

Celem niniejszego opracowania jest umożliwienie przeprowadzenia zakresu robót budowlanych wyznaczonych odcinków dróg, dla dostosowania parametrów geometrycznych trasy oraz nawierzchni jezdni do przenoszenia obciążeń pojazdów wysokotonażowych uczestniczących w ruchu transportu leśnego oraz udostępnienia terenów leśnych w razie zagrożenia pożarowego dla pojazdów i sprzętu gaśniczego.

Rodzaj przedsięwzięcia wg rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) – **§ 3 ust. 1 pkt 62** „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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”.

2) Dane dotyczące działek (nr, obręb, ark., powierzchnia w m², właściciel: imię nazwisko, adres):

Właścicielem terenu objętego przedsięwzięciem jest: Skarb Państwa Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, w zarządzie Nadleśnictwa Podanin (Podanin 65, 64-800 Chodzież).

W załączeniu wypisy z ewidencji gruntów.

3) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną:

Obszary leśne Nadleśnictwa Podanin zakwalifikowane zostały do I kategorii - dużego zagrożenia pożarowego lasu. Na powyższą kwalifikację wpływ ma fakt, że głównym gatunkiem lasotwórczym w Nadleśnictwie jest sosna rosnąca w jednogatunkowych monolitach na suchych, ubogich siedliskach. Ponadto duże zagrożenie pożarowe związane jest z intensywnym ruchem turystycznym na obszarze Nadleśnictwa w okresie najwyższego zagrożenia pożarami lasu – latem.

System monitorowania zagrożenia pożarowego oraz wykrywania pożarów w Nadleśnictwie oparty jest na ustalaniu stopnia zagrożenia pożarowego oraz obserwacji terenów leśnych. Stopień zagrożenia pożarowego w skali od 0 do III ustalany jest w istniejącej przy Nadleśnictwie Leśnej Stacji Meteorologicznej na podstawie aktualnie panujących warunków meteorologicznych. W zależności od stopnia zagrożenia pożarowego podejmowane są w Nadleśnictwie określone środki mające na celu szybkie zlokalizowanie ewentualnego pożaru oraz ugaszenie ognia przy udziale jednostek Straży Pożarnej.

Obserwacja terenów leśnych Nadleśnictwa Podanin odbywa się z wieży obserwacyjnej w której obserwator wyposażony w niezbędne środki w przypadku powstania pożaru określa jego kierunek oraz szacunkową odległość od wieży i alarmuje dyżurnego w Punkcie Alarmowo Dyspozycyjnym w Nadleśnictwie gdzie podejmowane są kroki mające na celu szybkie ugaszenie powstałego pożaru.

Jak ogromnym problemem jest duże zagrożenie pożarowe w lasach na terenie Puszczy Noteckiej obrazują fakty jakie miały tu miejsce latem 1992 r., kiedy to na granicy Nadleśnictw Wronki i Potrzebowice, w ciągu kilku godzin spłonęło 4.500 ha lasu. Niech ta tragedia będzie przestrogą dla wszystkich mających na co dzień styczność z obszarami leśnymi.

Na całym projektowanym odcinku drogi nawierzchnia jest w złym stanie technicznym, występują liczne spękania, nierówności podłużne i poprzeczne, wymaga remontu i odbudowy. Szerokość jezdni jest zmienna od 3,5÷4,0m. Na całym odcinku, stan nawierzchni kwalifikuje ją do odbudowy i wzmocnienia. Nie stwierdzono występowania wody gruntowej. Ponadto występuje szereg skrzyżowań z drogami leśnymi i zjazdów które to również wymagają przebudowy i remontu.

Po dokonaniu obserwacji terenowych i dokumentacji fotograficznej oraz zasięgnięciu informacji od pracowników Nadleśnictwa i leśniczych należy stwierdzić, że **na odcinkach drogi przewidzianych do modernizacji nie występują gatunki roślin i zwierząt które byłyby objęte ochroną.** Nie występują one także w bezpośredniej bliskości z obszarem oddziaływania inwestycji. Sama droga i pobocza pozbawiona jest roślinności (nawierzchnia drogi asfaltowa), w niektórych miejscach poboczy występują trawy i roślinność ruderalna typowa dla siedlisk przydrożnych m. in.:

- babka zwyczajna (*Plantago major*)
- bylica pospolita (*Artemisia vulgaris*)
- karmnik rozesłany (*Sagina procumbens*)
- konyza kanadyjska (*Conyza canadensis*)
- łoboda szara (*Atriplex tatarica*)
- łączyga pospolita (*Lapsana communis*)
- miłka drobna (*Eragrostis minor*)
- mniszek pospolity (*Taraxacum campylodes*)
- nawłóć kanadyjska (*Solidago canadensis*)
- nawłóć późna (*Solidago gigantea*)
- perz właściwy (*Elymus repens*)
- rdest ptasi (*Polygonum aviculare*)
- stokłosa dachowa (*Bromus tectorum*)
- trzcinnik piaskowy (*Calamagrostis epigejos*)
- warzucha duńska (*Cochlearia danica*)
- winobluszcz zaroślowy (*Parthenocissus inserta*)
- żółtlica drobnokwiatowa (*Galinsoga parviflora*)
- życica trwała (*Lolium perenne*)
- pokrzywa zwyczajna (*Urtica dioica* L.),
- nerecznica samcza (*Dryopteris filix-mas* (L.) Schott),

W dalszej odległości występuje drzewostan sosnowy (typ: bór świeży – Bśw i bór mieszany świeży BMśw) w różnym wieku (od upraw i młodników po drzewostany rębne). Sporadycznie występują inne gatunki liściaste. W pasie przewidywanych prac drogowych nie występują drzewa kolidujące z zakresem inwestycji które mogłyby stanowić siedlisko rozrodcze ptaków. Nie stwierdzono siedlisk żadnych gatunków zwierząt na samej drodze i poboczu. Na obszarach przyległych występują gatunki zwierząt typowe dla obszarów leśnych w tym liczne gatunki ptaków, które przechodzą (przelatują) w różne rejony drzewostanów.

Świat zwierząt reprezentowany jest przez gatunki zwierzyny łownej takie jak jeleń europejski, sarna, dzik, lis, zając oraz inne gatunki padalec, zaskroniec, jaszczurka zwinka, kuna leśna, jeż, ryjówki aksamitna i malutka a także ptaki (zięba, sikory sosnówka, bogatka, czubatka, modra, sówka, kruk, myszołów, pełzacz leśny, kowalik, dzięcioł średni i inne gatunki leśne); owady – głównie szkodniki leśne oraz mrówki i biedronki.

4) Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Projektowane odcinki do przebudowy pokazano na załączonych mapach.

Projektowaną drogę wpisano maksymalnie w obecny pas drogowy. Niwele projektowanej drogi zaprojektowano po terenie, w celu zminimalizowania robót ziemnych. Trasę wyznaczono w osi pasa wylesionego.

Istniejąca droga na przebudowywanym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 3,5 - 4 m. Jezdnia o przekroju drogowym, z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 0,75 m. Na przebudowywanym odcinku występują lokalnie rowy. Zjazdy na drogi boczne są wykonane z kruszywa lub gruntowe. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna posiada liczne spękania poprzeczne, podłużne oraz siatkowe. Występują koleiny oraz ubytki nawierzchni. Pobocza są zarośnięte i zawyżone. Istniejące rowy są zarośnięte i zamulone.

Do projektowania przyjęto następujące parametry :

Wszelkie wymagania dotyczące materiałów są określone w STWiORB.

- Kategoria drogi - droga leśna wewnętrzna
- Prędkość projektowa - $V = 30 \text{ km/h}$
- Obciążenie ruchem - rzeczywista liczba pojazdów o nacisku $100 \text{ kN} = 4 \div 7$,
lub porównawczych $6 \div 13$, na dobę.

Założono jezdnię szerokości $3,50 - 4,0 \text{ m}$ z poboczami o szerokości $2 * 0,75 \text{ m}$. Spadek poprzeczny dwustronny $2-3\%$, na poboczach $6-8\%$. Na łukach jezdni szerokości $4,00 \text{ m}$, poszerzenie wewnętrzne przechodzące na prostej przejściowej długości 25 m . Spadek poprzeczny jednostronny 4% .

W celu zapewnienia bezkolizyjnego ruchu pojazdów transportu leśnego projektuje się mijanki z uwzględnieniem warunków terenowych. Długość pasa postojowego mijanki $23 - 25 \text{ m}$; szerokość $3,0 \text{ m}$.

Odcinek pierwszy rozpoczyna się od km $0+000$ i kończy w km $1+100$. Jest to odcinek o istniejącej nawierzchni bitumicznej, szerokości $3,5 \text{ m}$. Posiada obustronne pobocza o szerokości $0,75 \text{ m}$. Na tym odcinku projektuje się wykonanie lokalnych napraw nawierzchni, wykonanie powierzchniowego utwardzenia na całej powierzchni, wykonanie ścinki poboczy i wykonanie poboczy gruntowych oraz odmulienie rowów. Na przedmiotowym Odcinku pierwszym drogi przewidziano wykonanie **7 mijanek**. Szerokość nawierzchni w miejscach mijanek wynosi $6,0 \text{ m}$. Długość mijanki wynosi 25 m (lokalnie 23 m .) oraz skosy $1:7$. Lokalizacja mijanek jest wskazana na planie sytuacyjnym.

Konstrukcja nawierzchni dla Odcinka pierwszego km $0+000$ do km $1+100$:

- rozebranie istniejącej nawierzchni na głębokość 9 cm ,
- ewentualne usunięcie korzeni wrosniętych w drogę,
- dogęszczenie istniejącej podbudowy,
- ułożenie warstwy wiążącej AC 16 w – gr. 5 cm .,
- oczyszczenie i skropienie istniejącej nawierzchni,
- ułożenie warstwy ścieralnej AC 11 S – gr. 4 cm ,
- wykonanie powierzchniowego utwardzenia emulsją i grysami.

Konstrukcja poboczy:

- wykonanie ścinki zawyżonego istniejącego pobocza,
- wykonanie poboczy gruntowych z materiału z wykonanego koryta lub wykopów gr. 5 cm .

Konstrukcja zjazdów na drogi poprzeczne oraz mijanek:

- wykonanie koryta – 20 cm .,
- wykonanie nawierzchni zjazdów lub mijanek z mieszanki kruszywa niezwiązanego $0/31,5 \text{ gr. } 20 \text{ cm}$.

Odcinka A wynosi $539,28 \text{ m}$. Odcinek A rozpoczyna się od km $0+000$ i kończy w km $0+539,28$. Jest to odcinek o istniejącej nawierzchni kamiennej, szerokości $3,5 \text{ m}$. Posiada obustronne pobocza o szerokości $0,75 \text{ m}$. Na tym odcinku projektuje się wymianę nawierzchni kamiennej i wykonanie poboczy gruntowych.

Konstrukcja nawierzchni dla Odcinka A km $0+000$ do km $0+539,28$:

- wykonanie koryta na gł. 20 cm .,
- zagęszczenie podłoża,
- wykonanie nawierzchni kamiennej z mieszanki kruszywa niezwiązanego $0/31,5 \text{ gr. } 20 \text{ cm}$.

Konstrukcja poboczy:

- wykonanie poboczy gruntowych z materiału z wykonanego koryta lub wykopów gr. 5 cm .

Konstrukcja zjazdów na drogi poprzeczne oraz mijanek:

- wykonanie koryta – 20 cm.,
- wykonanie nawierzchni zjazdów z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 20 cm.

Odcinek drugi rozpoczyna się od km 1+100 i kończy w km 2+102. Jest to odcinek o istniejącej nawierzchni bitumicznej, szerokości 3,5 m. Posiada obustronne pobocza o szerokości 0,75 m. Na tym odcinku projektuje się wykonanie lokalnych napraw nawierzchni, wykonanie powierzchniowego utwardzenia na całej powierzchni, wykonanie ścinki poboczy i wykonanie poboczy gruntowych.

Na przedmiotowym Odcinku drugim drogi przewidziano wykonanie **5 mijanek**. Szerokość nawierzchni w miejscach mijanek wynosi 6,0 m. Długość mijanki wynosi 25 m oraz skosy 1:7. Lokalizacja mijanek jest wskazana na planie sytuacyjnym. Konstrukcja nawierzchni dla Odcinka drugiego km 1+100 do km 2+102:

- rozebranie istniejącej nawierzchni na głębokość 9 cm.,
- ewentualne usunięcie korzeni wrosniętych w drogę,
- dogęszczenie istniejącej podbudowy,
- ułożenie warstwy wiążącej AC 16 w – gr. 5 cm.,
- oczyszczenie i skropienie istniejącej nawierzchni,
- ułożenie warstwy ścieralnej AC 11 S – gr. 4 cm.,
- wykonanie powierzchniowego utwardzenia emulsją i grysami.

Konstrukcja poboczy:

- wykonanie ścinki zawyżonego istniejącego pobocza,
- wykonanie poboczy gruntowych z materiału z wykonanego koryta lub wykopów gr. 5 cm.

Konstrukcja zjazdów na drogi poprzeczne oraz mijanek:

- wykonanie koryta – 20 cm.,
- wykonanie nawierzchni zjazdów lub mijanek z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 20 cm.

Odcinek trzeci rozpoczyna się od km 2+102 i kończy w km 3+530. Jest to odcinek o istniejącej nawierzchni bitumicznej, szerokości 3,5 m. Posiada obustronne pobocza o szerokości 0,75 m. oraz lokalnie obustronne rowy. Na tym odcinku projektuje się wykonanie lokalnych napraw nawierzchni, wykonanie powierzchniowego utwardzenia na całej powierzchni, wykonanie ścinki poboczy i wykonanie poboczy gruntowych oraz oczyszczenie zamulonych istniejących rowów.

Na przedmiotowym Odcinku trzecim drogi przewidziano wykonanie **8 mijanek**. Szerokość nawierzchni w miejscach mijanek wynosi 6,0 m.

Długość mijanki wynosi 25 m (lokalnie 23 m.) oraz skosy 1:7.

Lokalizacja mijanek jest wskazana na planie sytuacyjnym.

Konstrukcja nawierzchni dla Odcinka trzeciego km 2+102 do km 3+530:

- rozebranie istniejącej nawierzchni na głębokość 9 cm.
- dogęszczenie istniejącej podbudowy.
- ewentualne usunięcie korzeni wrosniętych w drogę.
- ułożenie warstwy wiążącej AC 16 w – gr. 5 cm.,
- oczyszczenie i skropienie istniejącej nawierzchni,
- ułożenie warstwy ścieralnej AC 11 S – gr. 4 cm.
- wykonanie powierzchniowego utwardzenia emulsją i grysami.

Konstrukcja poboczy:

- wykonanie ścinki zawyżonego istniejącego pobocza,
- wykonanie poboczy gruntowych z materiału z wykonanego koryta lub wykopów gr. 5 cm.

Konstrukcja zjazdów na drogi poprzeczne oraz mijanek:

- wykonanie koryta – 20 cm.,
- wykonanie nawierzchni zjazdów lub mijanek z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 20 cm.

Odcinek czwarty rozpoczyna się od km 3+530 i kończy w km 4+700. Jest to odcinek o istniejącej nawierzchni bitumicznej, szerokości 3,5 m. Posiada obustronne pobocza o szerokości 0,75 m. oraz lokalnie rowy. Na tym odcinku projektuje się wykonanie lokalnych napraw nawierzchni, wykonanie powierzchniowego utwardzenia na całej powierzchni, wykonanie ścinki poboczy i wykonanie poboczy gruntowych oraz oczyszczenie zamulonych istniejących rowów. Na przedmiotowym Odcinku czwartym drogi przewidziano wykonanie **7 mijanek**. Szerokość nawierzchni w miejscach mijanek wynosi 6,0 m. Długość mijanki wynosi 25 m oraz skosy 1:7. Lokalizacja mijanek jest wskazana na planie sytuacyjnym.

Konstrukcja nawierzchni dla Odcinka czwartego km 3+530 do km 4+700:

- rozebranie istniejącej nawierzchni na głębokość 9 cm.,
- ewentualne usunięcie korzeni wrosniętych w drogę,
- dogęszczenie istniejącej podbudowy,
- ułożenie warstwy wiążącej AC 16 w – gr. 5 cm.,
- oczyszczenie i skropienie istniejącej nawierzchni,
- ułożenie warstwy ścieralnej AC 11 S – gr. 4 cm.,
- wykonanie powierzchniowego utwardzenia emulsją i grysami.

Konstrukcja poboczy:

- wykonanie ścinki zawyżonego istniejącego pobocza,
- wykonanie poboczy gruntowych z materiału z wykonanego koryta lub wykopów gr. 5 cm.

Konstrukcja zjazdów na drogi poprzeczne oraz mijanek:

- wykonanie koryta – 20 cm.,
- wykonanie nawierzchni zjazdów lub mijanek z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 20 cm.

Odcinek piąty rozpoczyna się od km 4+700 i kończy w km 6+326,18. Jest to odcinek o istniejącej nawierzchni bitumicznej, szerokości 4 m. Posiada obustronne pobocza o szerokości 0,75 m. oraz lokalnie rowy. Na tym odcinku projektuje się wykonanie lokalnych napraw nawierzchni, wykonanie powierzchniowego utwardzenia na całej powierzchni, wykonanie ścinki poboczy i wykonanie poboczy gruntowych oraz oczyszczenie zamulonych istniejących rowów.

W związku z występującymi licznymi spękaniami poprzecznymi biegnącymi przez całą szerokość jezdni, zaprojektowano wymianę nawierzchni wzdłuż spękania podłużnego na całej szerokości jezdni na długości 2 m. Na przedmiotowym Odcinku piątym drogi przewidziano wykonanie 8 mijanek. Szerokość nawierzchni w miejscach mijanek wynosi 6,0 m. Długość mijanki wynosi 25 m oraz skosy 1:7. Lokalizacja mijanek jest wskazana na planie sytuacyjnym. Konstrukcja nawierzchni dla odcinka piątego km 4+700 do km 6+326,18:

- rozebranie istniejącej nawierzchni na głębokość 9 cm.
- dogęszczenie istniejącej podbudowy.
- ewentualne usunięcie korzeni wrosniętych w drogę.

- ułożenie warstwy wiążącej AC 16 w – gr. 5 cm.,
- oczyszczenie i skropienie istniejącej nawierzchni,
- ułożenie warstwy ścieralnej AC 11 S – gr. 4 cm.
- wykonanie powierzchniowego utwardzenia emulsją i grysami.

Konstrukcja poboczy:

- wykonanie ścinki zawyżonego istniejącego pobocza,
- wykonanie poboczy gruntowych z materiału z wykonanego koryta lub wykopów, gr. 5 cm.

Konstrukcja zjazdów na drogi poprzeczne oraz mijanek:

- wykonanie koryta – 20 cm.,
- wykonanie nawierzchni zjazdów lub mijanek z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 20 cm.

Droga w przekroju podłużnym.

Niweleta na całej długości pozostaje bez zmian. Zostanie wykonane tylko powierzchniowe utwardzenie. Niwelety mijanek dopasować do niwelety istniejącej jezdni. Niwelety zjazdów na drogi poprzeczne dowiązać wysokościowo do nawierzchni drogi, a od strony drogi zjazdowej do nawierzchni gruntowej drogi.

Odwodnienie drogi.

Odwodnienie drogi powierzchniowe przez spadki poprzeczne i podłużne na przyległe tereny zielone oraz do istniejących rowów. Istniejące rowy należy odmulić i wyprofilować, nadając im kształt rowów trapezowych, nachylenie skarp wynosi 1:1,5, a szerokość dna 0,4 m. Głębokość rowu oraz spadek podłużny rowu dostosować do warunków terenowych. Materiał pozyskany z oczyszczenia i profilowania rowów, po wykonaniu właściwych badań i spełnieniu warunków określonych w STWiORB dla nasypów, projektuje się wykorzystać do wykonania poboczy gruntowych oraz nasypów, a nadmiar materiału należy rozplantować wzdłuż modernizowanej drogi.

Przekroje normalne wraz z projektowaną konstrukcją nawierzchni pokazano na Rys. nr 3.

5) Opis ewentualnych wariantów przedsięwzięcia:

Do realizacji niniejszej inwestycji nie zachodzi możliwość wariantowania zakresu prac pod względem lokalizacyjnym trasa drogi przebiega po istniejącej drodze. Na obecnym etapie dopuszcza się zastosowanie wariantowych technologii wykonania niektórych prac. Przyjęcie szczegółów konkretnej technologii będzie następowało na kolejnych etapach przygotowania i realizacji inwestycji. Przyjmowanie różnych wariantów technologicznych nie będzie wpływało na zmianę zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

6) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Zużycia wody z przyłącza wodociągowego – nie przewiduje się.

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię:

- elektryczną nie dotyczy
- ciepłą nie dotyczy
- gazową nie dotyczy

Materiały wykorzystywane w toku budowy to: woda, piasek, kruszywo, mieszanki mineralno asfaltowe, kruszywo naturalne, beton cementowy, itp.

Stosowane materiały kamienne (grysy, żwiry, piasek itp.) pochodzą będą ze źródeł kopalnianych spoza terenu budowy. Asfalt i cement pochodzą będzie z zakładów petrochemicznych i z cementowni. Stal z hut. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych i mostowych lub za zgodą zarządcy pobierana z sieci wodociągowej rozdzielczej. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio dostosowanym do przewożonych materiałów i wykorzystywanych tras transportu. Na obecnym etapie, przed ostatecznym opracowaniem projektu wykonawczego, nie są znane przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót. Ponadto ilości te zależne będą również pośrednio od przyszłego Wykonawcy robót wyłonionego w trybie przetargowym (m.in. od sprzętu technicznego jakiego będzie używał, przyjętych technologii i organizacji robót).

Wszystkie użyte do budowy surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

Wszystkie użyte do budowy surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków).

Średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m² utrzymywanej powierzchni drogi. Ponadto wystąpi konieczność zużycia materiałów pędnych dla sprzętu mechanicznego – zgodnie ze standardami utrzymania dróg publicznych). Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej części dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę.

Na potrzeby remontów częściowych, okresowych i kapitalnego zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów podobnych jak dla etapu budowy. Ich ilości i szczegółowy zakres będzie zależał od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii określonych w projektach wykonawczych.

7) Rozwiązania chroniące środowisko:

Budowa drogi spowoduje poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Wpływ drogi na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi, pod względem :

- emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych; emisji hałasu oraz wibracji,
- wpływu na powierzchnię ziemi, w tym glebę

zmniejszy się w stosunku do stanu istniejącego. Zaprojektowana droga poprawi w sposób zdecydowany wpływ na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie, na wody powierzchniowe i podziemne. Budowa drogi nie ma wpływu na wielkość ruchu samochodowego.

Poprawi się bezpieczeństwo pożarowe tej części obszarów leśnych ponieważ dostęp zmodernizowaną drogą jednostek ratowniczych nastąpi w krótszym czasie.

1. Minimalizacja oddziaływań przedsięwzięcia w fazie budowy

Organizacja robót budowlanych i lokalizacja zaplecza budowy.

Uciążliwości i niekorzystne oddziaływania inwestycji w fazie budowy mogą być ograniczone i mają charakter tymczasowy. Uwarunkowane jest to odpowiednim prowadzeniem robót. Roboty budowlane, aby spełniać wymagania związane z ochroną środowiska, powinny być poprzedzone szczegółowym planem i harmonogramem robót uwzględniającym zabezpieczenia, w którym zapewni się odpowiednią organizację placu budowy, stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami.

Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi. Zaplecze budowy oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.

Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy będzie należała do obowiązków wykonawcy robót. Sprzęt i środki transportowe powinny być dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko (zużycie paliwa, jego rodzaj, ilość wydzielanych spalin, hałas, drgania jak również stan techniczny). Konieczna jest prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja sprzętu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi. W trakcie budowy drogi, tereny w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia są narażone na okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami transportującymi materiały budowlane i surowce. Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Ogólnie można stwierdzić, że uciążliwość akustyczna placu budowy może dochodzić do 50 m. W związku z powyższym zaleca się na etapie prowadzenia prac budowlanych:

- zaplanować wszelkie operacje z uszyciem ciężkiego sprzętu,
- stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym,
- czas budowy ograniczyć do pory dziennej,
- przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw.

Prace budowlane powinny być prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego. Należy wyposażyć maszyny budowlane w sorbenty sypkie oraz w postaci mat czy rękawów oraz wyposażyć w naczynia wychwytyjące ewentualne niespodziewany wycieki płynów hydraulicznych lub ropopochodnych i olejowych.

Należy indywidualnie zabezpieczyć istniejące zadrzewienia nie przeznaczone do usunięcia znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi podczas budowy.

Zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 27 kwietnia o odpadach (Dz.U. Nr 62, poz. 628 z późn. zm.) w trakcie wykonywania wszelkich prac budowlanych należy stosować takie surowce, materiały, techniki i technologie, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają na ograniczenie ich ilości,

negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Czasowe gromadzenie odpadów należy prowadzić zgodnie z przepisami prawa, w miejscach do tego wyznaczonych i odpowiednio zorganizowanych, tak aby minimalizować ich negatywny wpływ na środowisko. Minimalizacja w zakresie środowiska przyrodniczego podczas realizacji inwestycji polegać będzie przede wszystkim na minimalizacji czasookresu trwania budowy.

Zabezpieczenia placu budowy przed możliwością wtargnięcia drobnej fauny

W celu ograniczenia możliwości wtargnięcia fauny na teren placu budowy, pas robót na szlakach migracji zwierząt należy zawęzić do niezbędnego minimum. W miejscach bytowania płazów (np. terenach podmokłych, zbiornikach i ciekach wodnych) prace budowlane należy prowadzić z niezwykłą starannością, tak aby nie doprowadzić do powstawania zastoisk wodnych. Dodatkowo należy w tych miejscach zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające płazom przedostanie się na plac budowy poprzez ogrodzenie terenu siatką (częściowo zagłębiona w ziemi o wysokości około 40 cm i wielkości oczka nie większej niż 0,5 cm x 0,5 cm).

Wpływu na zachowanie migracji zwierząt na etapie budowy

Na analizowanym terenie (planowany przebieg drogi) nie zidentyfikowano szlaków migracji zwierząt wskazanych w dokumentach formalnych. Należy się jednak spodziewać, że na przestrzeniach w pobliżu terenów zalesionych i w obrębie doliny rzeki Margoninki, mogą zdarzyć się wędrówki zwierząt.

Na etapie budowy będą miejscowe i krótkotrwałe zakłócenia w trasach ewentualnych wędrówek zwierząt, które nie powinny mieć wpływu na zmianę przyzwyczajzeń zwierząt.

Zasady postępowania ze zdjętą na skutek robót budowlanych wierzchnią warstwą gleby.

Zgodnie z Art. 2.3) Ustawy o odpadach z dn. 14 grudnia 2012 r. nadmiarową, niezanieczyszczoną glebę uzyskaną ze zdjęcia humusu z terenu prowadzenia robót budowlanych, która zostaje wywożona poza teren inwestycji, należy traktować jako odpad, natomiast odpadem nie będzie ten sam materiał wykorzystany do celów budowlanych na terenie na którym został wydobyty. Nadmiar gleby należy w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do humusowania skarp nasypów, wykopów, rowów oraz wyrównania terenu) lub przekazać jako odpad odpowiednim odbiorcom. Zdjętą glebę można zagospodarowywać tylko wtedy, gdy nie jest zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi. Zdjęty humus przeznaczony do późniejszego wykorzystania należy składować w regularnych przyzmacach, których wysokość nie powinna przekraczać 1,5 m. Powierzchnię przyzma przez okres składowania należy chronić przed zachwaszczeniem i nasłonecznieniem np. przez przykrycie matami słomianymi. Miejsca składowania humusu powinny być przez wykonawcę tak dobrane, aby humus był zabezpieczony przed zanieczyszczeniem, a także najeżdżaniem przez pojazdy. Nie należy zdejmować humusu w czasie intensywnych opadów i bezpośrednio po nich, aby uniknąć zanieczyszczenia gliną lub innym gruntem nieorganicznym.

2. Minimalizacja oddziaływań przedsięwzięcia w fazie eksploatacji

2.1. Klimat akustyczny

Wartości dopuszczalnych poziomów dźwięku (równoważnych, oznaczanych L_{Aeq}) w środowisku, zarówno dla pory dnia jak i pory nocy sprecyzowane są w tabelach – załączniku do obwieszczenia Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014r. poz. 112). Poziomy te odnoszą się wyłącznie do terenów wymagających ochrony przed hałasem. W raportach oddziaływania na środowisko, zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Środowiska bierze się pod uwagę dopuszczalne poziomy dźwięku w odniesieniu do jednej doby, pokazuje to tabela poniżej.

Tabela. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez linie elektroenergetyczne wyrażone wskaźnikami L_{AeqD} i L_{AeqN} , które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalenia i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby.

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe ¹⁾		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		L_{AeqD} przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	L_{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	L_{AeqD} przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	L_{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży ²⁾ c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczyn- kowe ²⁾ d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65	56	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ³⁾	68	60	55	45

Objaśnienia:

- ¹⁾ Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych.
- ²⁾ W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.
- ³⁾ Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

W niniejszym Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia przyjęto dla rozpatrywanego obszaru następujący zestaw poziomów dopuszczalnych:

- LAeq D = 61 dB / 65 dB (w zależności od rodzaju terenu),
- LAeq N = 56 dB.

2.1.3. Klimat akustyczny otoczenia

W fazie eksploatacji źródłem emisji hałasu do środowiska będzie ruch samochodowy po przebudowanej drodze. Do oceny klimatu akustycznego przyjęto 2 punkty odbioru (istniejące budynki):

Jeden istniejący budynek mieszkalny znajdujący się w niewielkiej odległości od przebiegu drogi usytuowany jest przy odcinku pierwszym (budynek leśniczówki) oraz budynek mieszkalny w osadzie Marcinek.

2.2. Środowisko gruntowo-wodne

Minimalizacja wpływu na środowisko przyrodnicze płynącego z analizowanego odcinka drogi będzie prowadzona w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego, wód podziemnych i powierzchniowych poprzez wprowadzenie do projektu odpowiedniego systemu odwodnienia drogi, z ewentualnym zastosowaniem urządzeń podczyszczających wody opadowe do wymaganych wartości, przed wlotem do odbiorników w sytuacji zorganizowanego odprowadzania wód. Nie dotyczy to odprowadzania powierzchniowego do przydrożnych rowów.

2.3. Powietrze atmosferyczne

Eksploatacja drogi nie stworzy zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego. Zakładany obszar ponadnormatywnego zanieczyszczenia terenu w sąsiedztwie projektowanej drogi mieści się w zakładanych liniach rozgraniczających inwestycji. Obecnie i docelowo tereny przylegające do drogi są obciążone w sposób stały hałasem, generowanym przez pojazdy korzystające z drogi. Dlatego prowadzenie na drodze prac budowlanych, co ograniczy, zwolni i utrudni ruch pojazdów, na pewno nie przyniesie wzrostu emisji hałasu w miejscu prowadzenia prac – a zasadniczo, w dłuższym, normatywnym okresie czasu jakimi są 16 godzin dnia i 8 godzin nocy hałas wokół drogi, w miejscu prowadzenia robót – spadnie.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie pasa drogi będzie zanedbywalnie mała. Praca kilku maszyn napędzanych silnikami diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Można oszacować, że emisja podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych wynosi na dobę, z 1 km:

- tlenków azotu – kilka kg/dobę,
- niespalonych węglowodorów – poniżej 1 kg/dobę,
- benzen – poniżej 1 kg/dobę.

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby przebudowy drogi, w czasie 8 godzin na dobę może być oszacowana na:

- tlenki azotu – około 1 kg na 8 godzin pracy,
- niespalone w silniku węglowodory – około 0,1 kg na 8 godzin pracy,
- benzen z niespalonego paliwa – około kilkanaście gramów na dobę.

Oznacza to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę, których ilość oszacowano na średnio 5 szt. stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza ze strumienia pojazdów.

Emisja ze strumienia pojazdów dodatkowo się zmniejszy z uwagi, na częściowe i czasowe ograniczenie ruchu w obrębie przebudowywanej drogi. Ponadto, ciągły postęp w technice silników, w tym silników diesla, w które wyposażone są pojazdy ciężkie, wprowadzanie nowych regulaminów dla pojazdów – owocują stałym i konsekwentnym, zauważalnym przez „sąsiadów” drogi - spadkiem emisji z silników do powietrza.

Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni asfaltowej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie drogi żadne nadmierne skażenia powietrza.

2.4. Drgania od ruchu pojazdów

Wykonanie nawierzchni drogi zgodnie z obowiązującymi standardami o konstrukcji dostosowanej do prognozowanego obciążenia ruchem drogowym nie spowoduje wpływu negatywnego drgań na otaczający teren. Dodatkowo w bezpośredniej bliskości drogi nie ma istniejącej zabudowy.

Na etapie eksploatacji, w celu maksymalnego ograniczenia drgań wywoływanych przez pojazdy poruszające się po drodze, w pierwszej kolejności należy zadbać o utrzymanie jej nawierzchni w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji. Utrzymanie właściwej równości nawierzchni to najważniejszy środek minimalizujący generowanie drgań drogowych, który w pełni zapewnia odpowiednią minimalizację przenoszenia drgań drogowych.

2.5. Analiza wpływu realizacji projektowanej inwestycji na zachowanie migracji zwierząt.

W związku ze wzrostem zagęszczenia w rejonie inwestycji sieci infrastruktury drogowej oraz istniejącymi i projektowanymi w celu zachowania migracji przejściami dla zwierząt Na analizowanym terenie (planowany przebieg drogi) nie zidentyfikowano szlaków migracji zwierząt wskazanych w dokumentach formalnych. Należy się jednak spodziewać, że na terenach zalesionych i w obrębie doliny rzeki Margoninki, mogą zdarzyć się wędrówki zwierząt. W trakcie wizji lokalnych (wiosna – jesień 2023r.) zidentyfikowano ślady bytowania jeleni, dzików i saren w rejonie sąsiednim do doliny rzeki.

Droga jest prowadzona w poziomie istniejącego terenu. Nie przewiduje się stosowania dodatkowych ciągów ogrodzeń, wygradzeń i barier, które mogłyby zakłócić wędrówki zwierząt. Prognozowany ruch drogowy nie powinien wpływać na znaczne ograniczenie możliwości migracji przez wybudowaną drogę.

8) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

a) Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:

W czasie realizacji inwestycji dla pracowników ustawione zostaną przenośne kontenery socjalne oraz przenośne toalety z zamkniętym obiegiem wody. Odbiorem nieczystości płynnych i odpadów stałych gromadzonych w specjalnie wydzielonych pojemnikach zajmie się specjalistyczna firma.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych:

W przypadku opisywanej inwestycji ścieki technologiczne nie występują.

c) Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Odprowadzenie wód opadowych z nawierzchni drogi zaprojektowano spadkami podłużnymi i poprzecznymi w kierunku przyległego terenu.

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

Odpady powstawać mogą jedynie na etapie realizowania inwestycji. Będą to odpady komunalne gromadzone w specjalnych pojemnikach 240l wewnątrz mobilnych pomieszczeń socjalnych. Odbiorem odpadów zajmie się Przedsiębiorstwo Komunalne we Wronkach.

e) Ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń:

W przypadku opisywanej inwestycji nie planuje się zainstalowania żadnych urządzeń ani maszyn.

9) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Planowana inwestycji nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

10) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

Obszar chronionego krajobrazu

Nazwa: Dolina Noteci

Data wyznaczenia: 1989-07-01

Powierzchnia [ha]: 68840,0000

Nie zidentyfikowano kolizji i wpływu planowanego przedsięwzięcia na inne obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. Najbliżej położone obszary to:

Rezerwaty

Nazwa	[km]
<u>Torfowisko Kaczory</u>	18.46
<u>Zielona Góra</u>	18.90
<u>Dębina</u>	20.64
<u>Źródłiska Flinty - otulina</u>	21.74
<u>Źródłiska Flinty</u>	21.90
<u>Grocholin</u>	22.09
<u>Borek</u>	25.90

Parki krajobrazowe

Brak obszarów

Parki narodowe

Brak obszarów

Obszary chronionego krajobrazu

Nazwa	[km]
<u>Dolina Noteci</u>	w obszarze
<u>Dolina Welny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka</u>	14.63
<u>Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie)</u>	21.04
<u>Nadnotecki</u>	22.02
<u>Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie</u>	22.32

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Brak obszarów

Natura 2000 Obszary specjalnej ochrony

Nazwa	[km]
<u>Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001</u>	6.09
<u>Puszcza nad Gwdą PLB300012</u>	16.02
<u>Nadnoteckie Łęgi PLB300003</u>	24.51
<u>Puszcza Notecka PLB300015</u>	27.19

Natura 2000 Specjalne obszary ochrony

Nazwa	[km]
<u>Dolina Noteci PLH300004</u>	6.09
<u>Jezioro Kaliszańskie PLH300044</u>	10.82
<u>Struga Białośliwka PLH300054</u>	12.17
<u>Dębowa Góra PLH300055</u>	17.20
<u>Ostoja Pilska PLH300045</u>	17.89
<u>Dolina Łobżonki PLH300040</u>	21.67
<u>Dolina Welny PLH300043</u>	25.10
<u>Lisi Kąt PLH040026</u>	28.11

Stanowiska dokumentacyjne

Brak obszarów

Użytek ekologiczny

Nazwa	[km]
<u>brak nazwy</u>	9.47
<u>brak nazwy</u>	10.39

<u>Grodzisko</u>	11.48
<u>Ostoja za figurą</u>	12.21
<u>Kocewskie Zarośla</u>	12.55
<u>Staw Szulca</u>	13.25
<u>brak nazwy</u>	14.07
<u>Zgniłe Jezioro</u>	14.68
<u>Linki</u>	15.80
<u>Bagno Ustronie</u>	15.88
<u>Torfowisko Żurawiniec</u>	16.20
<u>Niezychowo przy kolejce</u>	16.86
<u>brak nazwy</u>	17.23
<u>Czerwone Bagna</u>	17.32
<u>Czarne Jezioro</u>	17.79
<u>Torfniaki Solnówskie</u>	18.51
<u>brak nazwy</u>	19.43
<u>brak nazwy</u>	20.11
<u>brak nazwy</u>	21.18
<u>Wągrowiecka ostoja</u>	21.63
<u>brak nazwy</u>	21.68
<u>Śmieszka</u>	22.09
<u>Zakole</u>	23.17
<u>brak nazwy</u>	23.39
<u>wielogatunkowy las liściasty powstały w wyniku naturalnej sukcesji w Dolinie Noteci</u>	23.74
<u>brak nazwy</u>	24.62
<u>brak nazwy</u>	24.62
<u>brak nazwy</u>	24.73
<u>brak nazwy</u>	24.76
<u>Bagna Zacisze</u>	25.06
<u>Śródpolna ostoja</u>	25.09
<u>Bagna Zacisze</u>	25.10
<u>Bagna Zacisze</u>	25.11
<u>Bagna Zacisze</u>	25.25
<u>Bagna Zacisze</u>	25.40
<u>Bagna Zacisze</u>	25.49
<u>Bagna Zacisze</u>	25.49
<u>Linki</u>	25.84
<u>Stare Bagno</u>	25.97
<u>Żuraw</u>	27.38
<u>Bobrowe Bagno</u>	27.65
<u>brak nazwy</u>	27.91
<u>brak nazwy</u>	28.00
<u>brak nazwy</u>	28.20

<u>brak nazwy</u>	28.35
<u>brak nazwy</u>	28.78
<u>Uroczyska Głomi</u>	28.85
<u>Uroczyska Głomi</u>	28.99
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.04
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.05
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.06
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.07
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.17
<u>brak nazwy</u>	29.18
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.18
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.55
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.56
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.58
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.62
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.62
<u>brak nazwy</u>	29.67
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.70
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.70
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.83
<u>Uroczyska Głomi</u>	29.95

Pomnik przyrody liczne, najbliższe:

Nazwa	[km]
<u>brak nazwy</u>	2.18
<u>brak nazwy</u>	2.87

Granice tych obszarów przedstawiono na załączonych mapach.

- 11) Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu?

Nie planuje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

12) Informacja o możliwości znacząco negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000:

- a) Czy i jak przedsięwzięcie może pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000?

Inwestycja nie pogorszy stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000.

- b) Czy i jak przedsięwzięcie może wpłynąć na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000?

W wyniku obserwacji i analiz, ustalono że na terenie oddziaływania inwestycji brak jest gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych które mogłyby zostać zniszczone w czasie realizacji i eksploatacji inwestycji.

- c) Czy i w jakim zakresie przedsięwzięcie może pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami?

Inwestycja nie naruszy integralności wyznaczonych obszarów Natura 2000 oraz nie naruszy jego powiązań z innymi obszarami.

Miejscowość i data:

Sporządził:

Czarnków 29.08.2023r.

SPECIALISTA
ds. Ochrony Środowiska
[Signature]
mgr inż. Wojciech Rybarczyk

.....

Inne załączniki, których załączenie może wpłynąć na przyspieszenie prowadzenia postępowania:

- ☐ Mapa pogładowa z naniesioną lokalizacją inwestycji
- ☐ Mapa pogładowa z zakreślonym terenem inwestycji i obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
- ☐ Mapa obszaru chronionego krajobrazu
- ☐ Mapy obszarów natura 2000
- ☐ Dokumentacja fotograficzna.