

## **Karta informacyjna**

**następującego przedsięwzięcia:**

**Przebudowa i remont drogi gminnej nr 191123C Boniewo-Łąki  
Zwiastowe od km 0+000 do km 2+488**

**stanowiąca załącznik do wniosku  
o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**

*przedłożonego przez*

**Gminę Boniewo  
ul. Szkolna 28  
87-851 Boniewo**

### **1. Rodzaj przedsięwzięcia.**

Przebudowa i remont drogi gminnej nr 191123C Boniewo – Łąki Zwiastowe od km 0+000 do km 2+488, tj. na długości 2,488 km, o nawierzchni z betonu asfaltowego.

Przedsięwzięcie planowane jest do realizacji przez Gminę Boniewo, ul. Szkolna 28, 87-851 Boniewo.

Przedmiotowe przedsięwzięcie wyszczególnione jest w § 3 ust. 1 pkt 56) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowaniach związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z późniejszymi zmianami), a więc zgodnie z przepisami tego rozporządzenia zaliczone jest do przedsięwzięć, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane. W związku z powyższym zgodnie z art. 173 ust. 2 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), do czasu wydania nowych przepisów za przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określone w ustawie 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, uważa się określone w dotychczasowych przepisach przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być stwierdzony.

Biorąc powyższe pod uwagę, przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, planowana realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia związanego z przebudową drogi wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Kategoria drogi: droga gminna.

Klasa drogi: droga lokalna (L).

Planowana konstrukcja nawierzchni: KR1 o dopuszczalnym nacisku 80 kN/oś.

Planowany rodzaj nawierzchni: beton asfaltowy.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga dokonania zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.). Zgodnie z art. 72 ust. 1a 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 przed dokonaniem zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych wymagane jest wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

## **2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego, informacja o dotychczasowy sposobie ich wykorzystania i pokryciu szatą roślinną.**

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowie i remontowi poddana zostanie istniejąca droga gminna nr 191123C Boniewo – Łąki Zwiastowe od km 0+000 do km 2+488, tj. na długości 2,488 km, w miejscowości Boniewo i Łąki Zwiastowe.

Droga ta istnieje w wydzielonym pasie drogowym oznaczonym następującymi działkami:

- nr 188 (część), nr 52/1, nr 52/2, nr 83 (część) i nr 139 obręb Boniewo,
- nr 98 obręb Łąki Zwiastowe.

Działka nr 188 obręb Boniewo posiada całkowitą powierzchnię 0,29 ha i w części, tj. na powierzchni ok. 0,18 ha zajęta jest pod pas drogowy przedmiotowej drogi. Pozostała część działki zajęta jest pod pas drogowy innej drogi.

Działka nr 52/1 obręb Boniewo posiada całkowitą powierzchnię 0,05 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy przedmiotowej drogi.

Działka nr 52/2 obręb Boniewo posiada całkowitą powierzchnię 1,44 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy przedmiotowej drogi.

Działka nr 83 obręb Boniewo posiada całkowitą powierzchnię 0,60 ha i w części, tj. na powierzchni ok. 0,21 ha zajęta jest pod pas drogowy przedmiotowej drogi. Pozostała część działki zajęta jest pod pas drogowy innej drogi.

Działka nr 139 obręb Boniewo posiada całkowitą powierzchnię 0,02 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy przedmiotowej drogi.

Działka nr 98 obręb Łąki Zwiastowe posiada całkowitą powierzchnię 1,01 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy przedmiotowej drogi.

Całkowita powierzchnia istniejącego pasa drogowego planowej do przebudowy i remontu przedmiotowej drogi wynosi ok. 2,91 ha.

Wydzielony pas drogowy tej drogi posiada średnią szerokość ok. 11,7 m.

Przebudowa (w tym i remont) drogi zostanie przeprowadzona wyłącznie w tym pasie drogowym, a więc nie istnieje potrzeba poszerzenia istniejącego pasa drogowego o grunty przyległe do drogi.

Właścicielem nieruchomości stanowiących pas drogowy przedmiotowej drogi gminnej jest Gmina Boniewo.

W chwili obecnej planowana do przebudowy i remontu droga jest w bardzo złym stanie technicznym.

W km od 0+000 do km 0+744 istnieje zniszczona nawierzchnia bitumiczna. Na całej długości posiada liczne spękania, powierzchniowe wykruszenia, wyboje podłużne i poprzeczne. Konstrukcja drogi nie odpowiada najniższej kategorii ruchu tj. KR1. Nie

wykonanie w najbliższym czasie remontu tego odcinka drogi, w tym przede wszystkim nie wykonanie wzmocnienia konstrukcji, spowoduje całkowite zniszczenie drogi. Szerokość jezdni wynosi ok. 5,00 m.

Na pozostałym odcinku tj. od km od 0+744 do km 2+488 droga posiada nawierzchnię gruntową, z licznymi koleinami podłużnymi i poprzecznymi, ze znaczną ilością lokalnych zaniżeń.

Na całym odcinku drogi brak jest zapewnionego odpowiedniego odwodnienia nawierzchni drogi.

Planowana do przebudowy i remontu droga łączy się z jednej strony (początek drogi, km 0+000) z drogą powiatową nr 2914C Lubraniec – Boniewo - Cetty, a z drugiej strony (koniec drogi, km 2+488) z drogą powiatową nr 2931C Izbica Kujawska - Boniewo-Borzynie. Włączenie w drogę powiatową nr 2914C Lubraniec – Boniewo - Cetty nastąpi w obrębie działki oznaczonej nr 33 obręb Boniewo. W obrębie tej działki wykonane więc zostanie odpowiednie skrzyżowanie przedmiotowej drogi z drogą powiatową. Włączenie w drogę powiatową nr 2931C Izbica Kujawska – Boniewo - Borzynie nastąpi w obrębie działki oznaczonej nr 106 obręb Łąki Zwiastowe. W obrębie tej działki wykonane więc zostanie odpowiednie skrzyżowanie przedmiotowej drogi z drogą powiatową.

Do przedmiotowej drogi gminnej nr 191123C Boniewo – Łąki Zwiastowe dochodzą jeszcze drogi lokalne i dojazdowe. Włączenia tych dróg w przedmiotową drogę a więc skrzyżowania tych dróg, z reguły w formie zjazdów, wykonane zostaną odpowiednio w obrębie działek nr 46/2, nr 47/3, nr 50 i nr 189 obręb Boniewo oraz nr 86 obręb Łąki Zwiastowe.

Lokalnie po obu stronach drogi występują szczątkowe rowy przydrożne. Rowy te są zamulone, zasypane i zarośnięte. Nie są w stanie w sposób właściwy odprowadzać wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi.

W kilku miejscach pod droga poprowadzone są przepusty, których zadaniem było odprowadzanie wody opadowej i roztopowej z jednej strony skraja drogowego na drugą stronę. Znajdują się one w tych miejscach gdzie po jednego stronie drogi, z uwagi na ukształtowanie, nie było możliwości odprowadzania w obręb pobocza wód opadowych i roztopowych. Przepusty te są z reguły zarwane i nie są w stanie wypełniać swojej funkcji.

Lokalnie w pasie drogowym, w tym w obrębie rowów przydrożnych, występują zadrzewienia oraz zakrzaczenia.

### **3. Skala przedsięwzięcia.**

Przebudowa i remont drogi gminnej nr 191123C Boniewo – Łąki Zwiastowe zostanie przeprowadzona na długości 2,488 km.

Przebudowa i remont drogi zostanie przeprowadzona w wydzielonym liniami granicznymi istniejącym pasie drogowym, posiadającym średnią szerokość ok. 11,7 m.

Remontowi zostanie poddana istniejąca jezdnia o zniszczonej nawierzchni asfaltowej na długości 0,744 km. Przebudowie poddana zostanie istniejąca droga o nawierzchni gruntowej na długości 1,744 km.

W ramach planowanego remontu przedmiotowej drogi na wskazanym wyżej odcinku nastąpi wzmocnienie konstrukcji istniejącej nawierzchni bitumicznej na szerokości ok. 5,0 m.

W ramach planowanej przebudowy przedmiotowej drogi na wskazanym wyżej odcinku wykonana zostanie nowa konstrukcja drogi z jezdnią o nawierzchni z betonu asfaltowego (mieszanki mineralno-asfaltowej) o szerokości ok. 5,0 m.

Wykonane zostaną pobocza gruntowe o szerokości ok. 1,00 m z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej.

Ruch przebudowaną i wyremontowaną drogą odbywać się będzie dwustronnie.

Wykonane zostaną odpowiednie włączenia w drogi powiatowe oraz w pozostałe drogi lokalne i dojazdowe dochodzące do przedmiotowej drogi.

Ponadto po prawej stronie drogi wykonany zostanie chodnik o szerokości ok. 173 cm. Planowane jest wykonanie zatoki autobusowej.

Wykonane zostaną ulepszone zjazdy polne oraz utwardzone zjazdy do posesji.

Lokalnie występujące rowy przydrożne zostaną otworzone, a więc przywrócone do stanu pierwotnego.

Zniszczone, zarwane przepusty pod drogą zostaną odbudowane po to aby mogły odprowadzać wody opadowej i roztopowej z jednej strony skraja drogowego na drugą stronę.

Zaprojektowane zostanie odpowiednie oznakowanie.

Przebudowana droga wykorzystywana będzie przede wszystkim na potrzeby dojazdu do posesji i użytków rolnych zlokalizowanych wzdłuż drogi w miejscowości Boniewo i Łąki Zwiastowe oraz do posesji i użytków rolnych zlokalizowanych wzdłuż dróg lokalnych i dojazdowych dochodzących do przedmiotowej drogi. Droga wykorzystywana będzie także przez kierowców, którzy będą przemieszczać się pomiędzy drogami powiatowymi do których dochodzi przedmiotowa droga.

Przewiduje się, że średni dobowy ruch pojazdów w roku kształtować się będzie na poziomie do ok. 400 pojazdów na dobę, w tym głównie samochody osobowe i ciągniki rolnicze.

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia.

#### **4. Rodzaj technologii.**

W ramach projektowanego remontu przedmiotowej drogi, czyli na odcinku od km 0+000 do km 0+744, wykonana zostanie nowa nawierzchnia drogi z masy betonu asfaltowego (BA) na długości 744 mb i szerokości ok. 5,0 m z jednoczesnym zabezpieczeniem istniejącej nawierzchni przed całkowitą degradacją. W ten sposób wzmocniona zostanie konstrukcja drogi, poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa jak i komfort jazdy uczestników ruchu. W ramach robót przygotowawczych istniejąca nawierzchnia bitumiczna zostanie oczyszczona, a następnie odpowiednio wyprofilowana. Na przygotowaną starą nawierzchnię ułożona zostanie warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 5 cm na szerokość ok. 5,0 m. Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej.

W ramach projektowanej przebudowy przedmiotowej drogi, czyli na odcinku od km 0+744 do km 2+488, wykonana zostanie nowa konstrukcja drogi z nawierzchnią z masy betonu asfaltowego (BA) na długości 1744 mb i szerokości ok. 5,0 m. W ramach robót przygotowawczych podłoże zostanie wyprofilowane, wyrównane oraz zagęszczone na odpowiedniej szerokości pasa drogowego. Planuje się wykonać warstwę odsączającą o grubości ok. 15 cm z piasku na szerokości ok. 5,3 m. Podbudowa o grubości ok. 20 cm wykonana zostanie z pospółki stabilizowanej cementem na podobnej szerokości co warstwa odsączająca. Na podbudowie, na szerokości ok. 5,0 m, położona zostanie warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 3 cm, a na niej, na podobnej szerokości, położona zostanie warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA), także o grubości ok. 3 cm. Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej.

Po jednej i po drugiej stronie drogi wykonane zostaną gruntowe pobocza o szerokości ok. 1,0 m. Nadany zostanie odpowiedni spadek poboczy w kierunku rowów przydrożnych lub skraja drogowego, aby zapewnić możliwość odpowiedniego odwodnienia jezdni drogi.

Włączenia w drogi powiatowe oraz włączenia pozostałych dróg lokalnych i dojazdowe dochodzące do przedmiotowej drogi planuje się wykonać o nawierzchni bitumicznej.

W celu zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa ruchu drogowego na przebudowanej drodze istnieje potrzeba dokonania wycinki ok. 12 sztuk drzew (gatunek jesion), które porastają w pasie drogowym. Pozostawienie tych drzew zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu drogowemu. Drzewa te posiadają obwód przeważnie w przedziale od 50 do 70 cm, a więc średnicę od ok. 16 cm do 22 cm. Więc są to przeważnie młode, kilkunastoletnie drzewa.

Planowane jest wykonanie chodnika prawostronnego o szerokości ok. 1,73 m. W ramach robót ziemnych na potrzeby wykonania chodnika podłoże gruntowe zostanie wyprofilowane i zagęszczone. Na tak przygotowanym podłożu wyłożona zostanie warstwa odsączająca z piasku o odpowiedniej grubości. Chodnik wykonany zostanie z kostki betonowej o gr. ok. 6 cm, a kostka ułożona zostanie na podsypce cementowo-piaskowej.

Planowane jest wykonanie zjazdów do posesji oraz zjazdów polnych (na użytki rolne). W ramach robót ziemnych na potrzeby wykonania zjazdów podłoże gruntowe zostanie wyprofilowane i zagęszczone. Na tak przygotowanym podłożu zjazdy polne wykonane zostaną z nawierzchni tłuczniowej, a zjazdy do posesji z nawierzchni bitumicznej lub z nawierzchni z kostki betonowej.

Planowane jest wykonanie zatoki autobusowej. Wykonane zostanie profilowanie i zagęszczanie podłoża pod zatokę autobusową. Na odpowiednio wykonanej podbudowie ułożona zostanie w obrębie zatoki autobusowej nawierzchnia bitumiczna lub z kostki betonowej.

Lokalnie występujące po jednej i po drugiej stronie drogi rowy przydrożne zostaną otworzone, a więc przywrócone do stanu pierwotnego. Miejscowo porastające w rowach zakrzaczenia zostaną usunięte.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych zaprojektowane zostanie, z uwagi na brak kanalizacji deszczowej, do lokalnie występujących rowów przydrożnych przy

wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych. W miejscach w których nie będzie rowów przydrożnych odwodnienie jezdni odbywać się będzie poprzez pobocza gruntowe. Rowy i pobocza spełniać będą rolę miejsc chłonnych.

Zniszczone, zarwane przepusty rurowe pod drogą zostaną odbudowane po to aby mogły odprowadzać wody opadowej i roztopowej z jednej strony pasa drogowego na drugą stronę pasa drogowego.

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał (wykonanie koryta pod jezdnię, wykonanie koryta pod chodnik, zatokę autobusową, zjazdy, z odtwarzania rowów przydrożnych) tj. materiał ziemny, będzie mógł być w części wykorzystany na miejscu do profilowania, przez co ograniczy się ilość powstających odpadów z rozbiórki nawierzchni drogowej i zmniejszy się zużycie zasobów naturalnych.

Przy przebudowie drogi wykorzystany zostanie następujący ciężki sprzęt: równiarki, walce, skraparki, samochody ciężarowe dostarczające materiał na budowę, itp.

## **5. Usytuowanie planowanego przedsięwzięcia**

### **5.1. Nieruchomości na których będzie realizowane.**

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie istniejącego wydzielonego pasa drogowego oznaczonego następującymi działkami:

- nr 188 (część), nr 52/1, nr 52/2, nr 83 (część) i nr 139 obręb Boniewo,
- nr 98 obręb Łąki Zwiastowe.

Właścicielem nieruchomości stanowiących pas drogowy przedmiotowej drogi gminnej jest Gmina Boniewo.

Włączenie w drogę powiatową nr 2914C Lubraniec – Boniewo - Cetty nastąpi w obrębie działki oznaczonej nr 33 obręb Boniewo. Włączenie w drogę powiatową nr 2931C Izbica Kujawska – Boniewo - Borzymie nastąpi w obrębie działki oznaczonej nr 106 obręb Łąki Zwiastowe.

Włączenie dróg lokalnych i dojazdowych w przedmiotową drogę nastąpi w obrębie działek nr 46/2, nr 47/3, nr 50 i nr 189 obręb Boniewo oraz nr 86 obręb Łąki Zwiastowe.

### **5.2. Charakter terenu pod względem zagospodarowania i zabudowy.**

Planowana do przebudowy i remontu droga położona jest na obszarze z zabudową mieszkaniową jednorodzinną, zabudową zagrodową oraz na obszarze rolniczej przestrzeni produkcyjnej z terenami wykorzystywanymi pod prowadzenie praw rolnych (użytki rolne).

W pobliżu nie występują tereny produkcyjno-przemysłowe, składowe itp.

Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna zwarta. Zabudowa zagrodowa średnio zwarta. Bezpośrednio do drogi przylega około 45 posesji z zabudową mieszkaniową jednorodzinną i zabudową zagrodową. Najbliższe budynki mieszkalne znajdują się w odległości ok. 10-12 m od pasa drogowego planowanej do przebudowy drogi. Od planowanej do przebudowy drogi odchodzą inne drogi lokalne oraz dojazdowe.

Planowana do przebudowy i remontu droga łączy się z jednej strony (początek drogi, km 0+000) z drogą powiatową nr 2914C Lubraniec – Boniewo - Cetty, a z drugiej strony (koniec drogi, km 2+488) z drogą powiatową nr 2931C Izbica Kujawska - Boniewo-Borzymie.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia nie jest objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Gminy Boniewo.

Miejscowość Boniewo oraz Łąki Zwiastowe nie posiadają statusu miejscowości uzdrowiskowej, nie zostały także wyznaczone w obrębie tej miejscowości obszary ochrony uzdrowiskowej.

### **5.3. Charakter krajobraz naturalnego.**

W otoczeniu planowanego przedsięwzięcia występuje krajobraz młodoglacjalny, powstały podczas zlodowacenia Vistuliańskiego, wysoczyzny morenowej płaskiej i lekko falistej.

### **5.4. Ukształtowanie terenu.**

W miejscu planowanej inwestycji teren jest płaski i lekko falisty.

### **5.5. Warunki geologiczne**

Na terenie miejsca planowanego przedsięwzięcia występują wyłącznie osady czwartorzędowe reprezentowane przez utwory plejstoceniowe, składające się z głównie materiału gliniastego i gliny piaszczystej, z ilów oraz z piasków i żwirów z otoczkami. Bezpośrednio powierzchniową warstwę tworzy glina zwałowa piaszczysta. Miąższość tych utworów plejstoceniowych wynosi kilkadziesiąt metrów.

### **5.6. Warunki hydrologiczne**

Czwartorzęd jest głównym użytkowanym poziomem wodonośnym.

Pierwszy (oczywiście nieużytkowany) poziom wód podziemnych o swobodnym zwierciadle wody występują na głębokości poniżej 2 m.

Pierwszy użytkowy poziom wodonośny występuje na głębokości ok. 18-19 m ppt. Poziom wodonośny tworzą piaski średnioziarniste, występujące w warstwie o miąższości ok. 4 m. Z uwagi na występowanie na powierzchni utworów gliniastych o dużej miąższości, użytkowe poziomy wodonośne są w sposób pełny izolowane.

Najbliższe ujęcia wód znajdują się w miejscowości Boniewo. Studnie głębinowe tego ujęcia w Boniewie (czwartorzędowy poziom wodonośny) znajdują się w odległości przynajmniej kilkuset metrów od miejsca, na którym planowane jest przedsięwzięcie. Miejsce lokalizacji planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest poza strefami ochronnymi ustanowionymi dla tych ujęć. W pobliżu brak jest stref ochronnych ujęć wód podziemnych i powierzchniowych.

### **5.7. Warunki hydrograficzne**

Teren, na którym planowane jest przedsięwzięcie znajduje się w zlewni rzeki Zgłowiączki, stanowiącej lewobrzeżny dopływ rzeki Wisły.

Najbliżej położoną rzeką to rzeka Chodeczka, stanowiąca prawy dopływ rzeki Zgłowiączki. Rzeka ta przepływa w odległości ok. 2,5 km na wschód od miejsca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obszar znajdujący się w pobliżu przedsięwzięcia odwadniany jest poprzez system rowów i cieków melioracyjnych. Najbliższy taki ciek melioracyjny znajduje się w odległości ok. 100 m na północ od miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Najbliżej położone jezioro to niewielkie Jezioro Łąki Zwiastowe o powierzchni ok. 10 ha. Znajduje się ono w odległości ok. 220 m na południe od końcowego odcinka planowanej do przebudowy drogi. Inne bliżej położone jezioro to Jezioro Grójec o

powierzchni ok. 26 ha. Znajduje się ono w odległości ok. 2 km na zachód od początkowego odcinka planowanej do przebudowy drogi.

Miejsce lokalizacji planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych. W pobliżu również nie występują te obszary.

W bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji przedsięwzięcia nie występują oczka wodne. W okolicy, tj. w odległości od ok. 85 m na północ od miejsca planowanej inwestycji, występuje kilka niewielkich oczek wodnych o powierzchni do kilkunastu arów.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji brak jest obszarów bagienno-łąkowych. Niewielkie bagienno-szuwarowe nieużytki znajdują się w odległości od ok. 60 m na północ od miejsca planowanej inwestycji. Większe obszary bagienno-łąkowe nie występują w okolicy.

### **5.8. Warunki klimatyczne**

Średnia roczna temperatura powietrza na omawianym terenie wynosi ok. 8 °C. Średnia temperatura lipca to: +18,5°C, a stycznia to: – 2,4°C.

Roczna suma opadów wynosi niewiele ponad 500 mm.

Zdecydowanie przeważają wiatry z kierunku zachodniego i południowo-zachodniego.

### **5.9. Przyroda**

Na terenie nieruchomości, na której planowane jest przedsięwzięcie nie znajdują się pomniki przyrody czy też inne formy ochrony przyrody.

Lokalnie wzdłuż przedmiotowej drogi porastają drzewa przydrożne, głównie jesiony. Miejscami w rowach przydrożnych porastają zakrzewienia.

Na niektórych przylegających do przedmiotowej drogi posesjach występują mniejsze skupiska zadrzewień oraz drzewa i krzewy ozdobne.

W dwóch miejscach do przedmiotowej drogi przylegają niewielkie kompleksy leśne. Większych kompleksów leśnych brak w najbliższej okolicy.

Najbliżej położone obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody to:

- Obszar Chronionego Krajobrazu „Jeziora Modzerowskiego”, a więc znajdujący się w odległości ok. 10,0 km w kierunku południowo-zachodnim,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Jeziora Głuszyńskiego”, a więc znajdujący się w odległości ok. 13 km w kierunku zachodnim,
- Obszar Natura 2000 „Słone Łąki w Dolinie Zgłowiączki”, a więc znajdujący się w odległości ok. 7,5 km w kierunku zachodnim.

### **5.10. Środowisko kulturowe, historyczne.**

Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

### **5.11. Obszary wybrzeży.**

Nie występują w pobliżu miejsca realizacji planowanej inwestycji.

### **5.12. Obszary górskie.**

Nie występują w pobliżu miejsca realizacji planowanej inwestycji.

### **5.13. Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.**

Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. W pobliżu również nie występują takie obszary.

### **5.14. Inne przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko.**

Na obszarze, na który oddziaływać będzie przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajdują się inne przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko. Nie będą więc zachodziły okoliczności kumulowania się oddziaływań z przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

## **6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.**

Z uwagi na to, że przebudowa istniejącej drogi jest najkorzystniejszym rozwiązaniem pod względem ekonomicznym jak i pod względem stopnia oddziaływania na środowisko, nie przewiduje się budowy drogi w innym miejscu.

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

Na wykonanie warstwy odsączającej wykorzystanych zostanie ok. 1390 m<sup>3</sup> piasku.

Na wykonanie podbudowy wykorzystanych zostanie ok. 1820 m<sup>3</sup> pospółki (mieszaniny żwirowo-piaskowej) z cementem.

Na wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej wykorzystanych zostanie ok. 710 m<sup>3</sup> masy mineralno-asfaltowej (betonu asfaltowego).

Woda wykorzystywana będzie do skraplania masy mineralno-asfaltowej.

Ponadto na wykonanie chodników, zjazdów, zatoki autobusowej wykorzystanych zostanie pewne ilości piasku, cementu, kostki betonowej, betonu cementowego.

## **8. Rozwiązania chroniące środowisko oraz rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.**

### **8.1. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych**

Oddziaływanie podczas realizacji: nie wystąpi.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Średnio rocznie odprowadzanych będzie z nawierzchni drogi ok. 6350 m<sup>3</sup> wód opadowych i roztopowych.

Z uwagi na to, że brak jest kanalizacji deszczowej, odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni (odwodnienie jezdni) odbywać się będzie do odtworzonych podczas przebudowy rowów przydrożnych przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych. Tam gdzie nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych i roztopowych do rowów przydrożnych, wody te odprowadzane będą z jezdni na teren poboczy.

Dla tej klasy i kategorii drogi nie jest wymagane ujmowanie wód opadowych i roztopowych w system kanalizacyjny i nie jest wymagane zastosowanie urządzeń podczyszczających. Rowy przydrożne pełnić będą rolę odstożników i zbiorników chłonnych.

Z uwagi na stosunkowo niewielkie natężenie ruchu zanieczyszczenie wód opadowych i roztopowych substancjami ropopochodnymi oraz zawiesinami będzie niewielkie.

Zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane poprzez powierzchnie trawiaste rowów przydrożnych oraz powierzchnie trawiaste poboczy. Zebrana w rowach woda opadowa i roztopowa oraz woda odprowadzana na pobocza będzie parowała jak i częściowo przenikała do gruntu. Przed przeniknięciem do gruntu zostanie poddana podczyszczeniu z substancji ropopochodnych przez powierzchnie trawiaste rowów przydrożnych i poboczy.

Woda opadowa i roztopowa z jedni nie będzie odprowadzana do cieków wodnych czy zbiorników wodnych.

Poprzez to że zbieranie wód opadowych i roztopowych odbywać się będzie głównie w rowach przydrożnych, znajdujące się w pobliżu cieki i rowy melioracyjne, oczka wodne, obszary bagienno-szuwarowe jak i jeziora, będą chronione przed ewentualnym zanieczyszczeniem tymi wodami z jedni.

Zastosowywane rozwiązania w pełni chronić będą wody powierzchniowe i gruntowe przed zanieczyszczeniem. Nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków ochronnych ograniczających zagrożenia.

## **8.2. Ochrona powierzchni ziemi, w tym ochrona przed odpadami**

Oddziaływanie podczas realizacji:

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał (wykonanie koryta pod drogę, koryta pod chodnik, zatokę autobusową, zjazdy oraz z odtwarzania rowów przydrożnych) tj. materiał ziemny, będzie mógł być w części wykorzystany na miejscu do profilowania, przez co ograniczy się ilość powstających odpadów z rozbiórki nawierzchni drogowej i zmniejszy się zużycie zasobów naturalnych. Wytworzony podczas przeprowadzania przebudowy pozostały materiał, który nie będzie mógł być wykorzystany na miejscu, będzie niemalże natychmiast po powstaniu wywożony. Odpady te przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania tymi odpadami i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania. Wytworzone odpady podczas prowadzenia robót w pierwszej kolejności przekazywane do odzysku, a dopiero, gdy jest on niemożliwy z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadniony z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych odpady przekazywane do unieszkodliwiania. Wytwórcą tych odpadów będzie podmiot, któremu zlecone zostanie wykonanie przebudowy i remontu drogi.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Nie przewiduje się, aby podczas eksploatacji drogi powstawały odpady za wyjątkiem odpadów, które mogą powstać podczas kolizji lub wypadków drogowych.

Nowa, utwardzona, równa nawierzchnia drogi przyczyni się do poprawy warunków eksploatacji pojazdów mechanicznych. W sposób znaczący zmniejszeniu ulegnie ryzyko ewentualnych awarii, w tym wycieków substancji uciążliwych dla środowiska, a więc realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia ilości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do ziemi oraz do zmniejszenia ilości wytwarzanych odpadów w postaci popsutych i zużytych części samochodowych

Zbieranie wód opadowych i roztopowych z jezdni w rowach przydrożnych oraz podczyszczanie tych wód poprzez powierzchnie trawiaste rowów przydrożnych oraz poboczy uchroni przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi powierzchnię ziemi.

Nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków ochronnych ograniczających zagrożenia.

### **8.3. Ochrona przed hałasem**

Oddziaływanie podczas realizacji:

Podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi krótkotrwały wzrost emisji hałasu do środowiska wywołany pracą ciężkiego sprzętu budowlanego i środków transportu. To negatywne oddziaływanie związane ze wzrostem emisji hałasu będzie miało charakter krótkotrwały i ograniczony przestrzennie zasięg. Prace budowlane prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Podczas eksploatacji emisja hałasu do środowiska, którego źródłem będą poruszające się pojazdy, będzie niewielka. Wykonanie nowej, równiej nawierzchni i podwyższenie w ten sposób parametrów technicznych i eksploatacyjnych przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu w stosunku do stanu przed przeprowadzoną przebudową i remontem drogi. Poruszanie się pojazdów po zniszczonej nawierzchni z licznymi spękaniem, wybojami, dziurami, koleinami podłożonymi i poprzecznymi wywołuje większą emisję hałasu niż ma to miejsce w przypadku poruszania się pojazdów po równej nawierzchni.

Zastosowywane rozwiązania w pełni chronić będą środowisko, w tym obszar z zabudową mieszkaniową przed emisją hałasu. Nie ma więc potrzeby zastosowania dodatkowych środków chroniących środowisko przed emisją hałasu.

### **8.4. Ochrona powietrza**

Oddziaływanie podczas realizacji:

Podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi zwiększona emisja spalin i pyłów do środowiska wywołana pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu. Emisja spalin i pyłów do powietrza atmosferycznego wywołana pracą ciężkiego sprzętu i prowadzonymi robotami ziemnymi będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Z uwagi na to, że jest to typowa droga lokalna, nie przewiduje się, że po jej przebudowie nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu pojazdów. Nowa, równa, utwardzona nawierzchnia drogi spowoduje poprawę płynności ruchu, co przyczyni się do ograniczenia emisji spalin samochodowych, a więc realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia ilości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza, w tym między innymi gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego, a co za tym idzie spowoduje zmniejszenie jej uciążliwości. Emisja pyłu z wysuszonej nawierzchni gruntowej zostanie zlikwidowana.

Zastosowywane rozwiązania chronić będą w sposób wystarczający powietrze przed zanieczyszczeniami. Nie ma więc potrzeby zastosowania dodatkowych środków chroniących środowisko.

### **8.5. Ochrona terenów zabudowy mieszkaniowej.**

Oddziaływanie podczas realizacji:

W trakcie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić pewne uciążliwości związane z utrudnieniem dojazdu, emisją hałasu wywołaną pracą ciężkiego sprzętu oraz zwiększoną emisją pyłu podczas prowadzenia robót ziemnych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i o lokalnym zasięgu.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Podczas eksploatacji, w związku z wykonaniem nowej, równiej nawierzchni asfaltowej i podwyższeniem w ten sposób parametrów technicznych i eksploatacyjnych,

zmniejszeniu ulegnie emisja spalin i emisja hałasu w stosunku do sytuacji panującej przed przeprowadzeniem przebudowy drogi, a co za tym idzie dokonanie przebudowy i remontu drogi spowoduje zmniejszenie jej uciążliwości w stosunku do zabudowy mieszkaniowej.

Biorąc powyższe pod uwagę można stwierdzić, że oddziaływanie podczas eksploatacji drogi na położoną w pobliżu zabudowę mieszkaniową nie będzie duże, na pewno mieścić się będzie w granicach określonych standardów jakości środowiska.

Nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków ochronnych ograniczających zagrożenia.

#### **8.6. Ochrona przyrody.**

Oddziaływanie podczas realizacji:

W celu zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa ruchu drogowego na przebudowanej drodze istnieje potrzeba dokonania wycinki ok. 12 sztuk drzew (gatunek jesion), które porastają w pasie drogowym. Pozostawienie tych drzew zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu drogowemu. Drzewa te posiadają obwód przeważnie w przedziale od 50 do 70 cm, a więc średnicę od ok. 16 cm do 22 cm. Więc są to młode, kilkunastoletnie drzewa.

W związku z potrzebą odtworzenia rowów przydrożnych i przywrócenia im pierwotnej funkcji, tj. miejsca do zbierania wód opadowych i roztopowych, zachodzić będzie konieczność usunięcia porastających miejscowo w rowach przydrożnych zakrzaczeń.

Aby ograniczyć do minimum oddziaływanie na środowisko przyrodnicze wymagane prace związane z usuwaniem drzew i zakrzaczeń przeprowadzone zostaną po stwierdzeniu braku zasiedlenia przez ptaki, a w przypadku stwierdzenia zasiedlenia, prace przeprowadzone zostaną poza okresem lęgowym.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na najbliższej położone obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Zbieranie wód opadowych i roztopowych z jezdni w rowach przydrożnych oraz podczyszczanie ich przez powierzchnie trawiaste tych rowów oraz poboczy uchroni przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi przyległe do drogi drzewa przydrożne oraz drzewa i krzewy ozdobne rosnące na przyległych do drogi posesjach, a także drzewa porastające w przyległym do drogi kompleksach leśnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na najbliższej położone obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Zastosowywane rozwiązania w pełni chronić będą środowisko przyrodnicze. Nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków ochronnych ograniczających zagrożenia.

#### **8.7. Ochrona krajobrazu.**

W związku z tym, że przebudowie i remontowi poddana zostanie już istniejąca droga, przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz, wręcz przeciwnie, po zrealizowaniu wpłynie na poprawienie estetyki krajobrazu.

Nie ma potrzeby zastosowania środków ochronnych.

#### **8.8. Ochrona gruntów rolnych.**

Oddziaływanie podczas realizacji:

W związku z tym, że przebudowa drogi prowadzona będzie wyłącznie w granicach wydzielonego już pasa drogowego, nie ma potrzeby przeznaczenia przyległych użytków rolnych pod przedmiotowe przedsięwzięcie.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Oddziaływanie podczas eksploatacji nie powinno wystąpić - zbieranie wód opadowych i roztopowych z jezdni w rowach przydrożnych oraz podczyszczanie ich przez powierzchnie trawiaste tych rowów oraz poboczy uchroni przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi przyległe do drogi użytki rolne.

Nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków ochronnych ograniczających zagrożenia.

#### **8.9. Ochrona środowiska kulturowego, historycznego.**

Przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie będzie oddziaływać na obiekty zabytkowe i kulturowe.

Jeżeli w trakcie prowadzenia prac ziemnych odkryte zostaną relikty kultury teren zostanie udostępniony do badań archeologicznych.

Nie ma potrzeby zastosowania środków ochronnych ograniczających zagrożenia.

#### **8.10. Obszar ograniczonego użytkowania.**

Przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczone jest do przedsięwzięć, dla których może być ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania. Obszar ograniczonego użytkowania tworzy się wówczas, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem obiektu.

Podczas eksploatacji przedmiotowej drogi o równej nawierzchni asfaltowej oddziaływanie na środowisko związane z wprowadzaniem gazów do powietrza, wprowadzaniem zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych do ziemi, wytwarzaniem odpadów i emisją hałasu komunikacyjnego nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości środowiska poza teren, do którego Gmina Boniewo, czyli zarządzający drogą, posiadać będzie tytuł prawny, a więc nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości środowiska poza pas drogowy drogi gminnej nr 191123C Boniewo – Łąki Zwiastowe.

W związku z powyższym nie zachodzi potrzeba tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

#### **9. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko.**

Nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie położone na obszarach podlegających ochronie na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody.

Najbliżej położone obszary podlegający ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody to:

- Obszar Chronionego Krajobrazu „Jeziora Modzerowskiego”, a więc znajdujący się w odległości ok. 10,0 km w kierunku południowo-zachodnim,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Jeziora Głuszyńskiego”, a więc znajdujący się w odległości ok. 13 km w kierunku zachodnim,
- Obszar Natura 2000 „Słone Łąki w Dolinie Zgłowiączki”, a więc znajdujący się w odległości ok. 7,5 km w kierunku zachodnim.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na w/w obszar podlegające ochronie, a więc obszary te nie znajdują się w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

**Jak wyżej wykazano obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie obejmować będzie wyłącznie pas drogowy drogi gminnej nr 191123C Boniewo – Łąki Zwiastowe. Obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oznaczony został kolorem żółtym na załączonej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia kopii mapy ewidencyjnej.**

*Opracował: Andrzej Ciborski*

.....  
*(podpis)*

.....  
*(podpis przedstawiciela podmiotu planującego przedsięwzięcie)*