

**Karta informacyjna**

następującego przedsięwzięcia:

**Przebudowa i remont układu komunikacyjnego Boniewo-Osiecz Mały i Osiecz Wielki – Sarnowo z drogami dojazdowymi Bierzyn, Anielin, Sarnowo**

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

*przedłożonego przez*

**Gminę Boniewo**

*ul. Szkolna 28*

*87-851 Boniewo*

**1. Rodzaj przedsięwzięcia.**

W ramach przedsięwzięcia: Przebudowa i remont układu komunikacyjnego Boniewo-Osiecz Mały i Osiecz Wielki – Sarnowo z drogami dojazdowymi Bierzyn, Anielin, Sarnowo realizowane będą następujące odcinki dróg:

- 1) Droga powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały na łącznej długości 5,680 km,
- 2) Droga powiatowa nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo na łącznej długości 1,956 km,
- 3) Droga gminna dojazdowa Bierzyn na łącznej długości 2,917 km,
- 4) Droga gminna dojazdowa Anielin na łącznej długości 2,034 km,
- 5) Droga gminna dojazdowa Sarnowo na łącznej długości 2,940 km.

Łączna długość dróg planowanych do przebudowy, w tym remontu w ramach przedsięwzięcia wynosi 15,527 km.

Planowana nawierzchnia dróg w wyniku realizacji zadania: bitumiczna z masy asfaltobetonowej (betonu asfaltowego).

Planowane do przebudowy, w tym remontu odcinki dróg położone są na terenie gminy Boniewo, powiat włocławski ziemski, województwo kujawsko-pomorskie.

Przedsięwzięcie planowane jest do realizacji przez Gminę Boniewo, ul. Szkolna 28, 87-851 Boniewo w porozumieniu z Powiatowym Zarządem Dróg we Włocławku z siedzibą w Jarantowicach, Jarantowice, 87-850 Chocień.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczone jest do przedsięwzięć wyszczególnionych w § 3 ust. 1 pkt 60) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.), a więc zgodnie z przepisami tego rozporządzenia zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę, 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 (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), planowana realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga dokonania zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

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

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowie lub remontowi poddane zostaną następujące istniejące odcinki dróg:

- 1) Droga powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały od km 11+330 do km 17+010, a więc na długości 5,680 km
- 2) Droga powiatowa nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo od km 0+000 do km 1+956, a więc na długości 1,956 km,
- 3) Droga gminna dojazdowa Bierzyn od km 0+000 do km 2+917, a więc na długości 2,917 km,
- 4) Droga gminna dojazdowa Anielin od km 0+000 do km 2+034, a więc na długości 2,034 km,
- 5) Droga gminna dojazdowa Sarnowo na odcinku głównym od km 0+000 do km 2+197 i dwóch odcinkach dojazdowych od km 0+000 do km 0+123 i od km 0+000 do km 0+620, a więc na łącznej długości 2,940 km.

Łączna długość dróg planowanych do przebudowy, w tym remontu w ramach przedsięwzięcia wynosi 15,527 km.

### 1) Droga powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały od km 11+330 do km 17+010

Realizacji poddany zostanie odcinek ciągu drogowego drogi powiatowej w ciągu drogowym Lubraniec-Boniewo-Cetty. Przedmiotowy odcinek biegnie od miejscowości Boniewo, poprzez miejscowość Wólka Paruszevska, Anielin, Osiecz Wielki, do miejscowości Osiecz Mały. Początek realizacji przedsięwzięcia stanowi skrzyżowanie z inną drogą powiatową nr 2931C Izbica Kujawska - Boniewo-Borzymie.

Łączna długość odcinka wynosi 5,680 km.

Klasa drogi: droga zbiorcza (Z).

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej oznaczonego następującymi działkami geodezyjnymi:

- 1) nr 173 (dr) obręb Boniewo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,86 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 2) nr 33 (dr) obręb Wólka Paruszevska,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,30 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 3) nr 29 (dr) obręb Wólka Paruszevska,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,49 ha i w części, tj. o powierzchni ok. 0,30 ha zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 4) nr 52 (dr) obręb Wólka Paruszevska,
  - posiada całkowitą powierzchnię 1,18 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 5) nr 106 (dr) obręb Osiecz Wielki, w tym miejscowość Anielin

- posiada całkowitą powierzchnię 4,36 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 6) nr 151 (dr) obręb Osiecz Mały,
- posiada całkowitą powierzchnię 1,84 ha i w części tj. o powierzchni ok. 0,58 ha zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka

Całkowita powierzchnia istniejącego pasa drogowego planowej do przebudowy i remontu przedmiotowego odcinka drogi wynosi 7,58 ha. Wydzielony pas drogowy tej drogi posiada średnią szerokość ok. 13,3 m i taką szerokość posiada mniej więcej na całej długości, a więc różnice w szerokości pasa drogowego na poszczególnych odcinkach są niewielkie.

W chwili obecnej planowany do realizacji odcinek posiada bardzo zniszczoną nawierzchnia bitumiczna. Na całej długości posiada liczne spękania, powierzchniowe wykruszenia, wyboje podłużne i poprzeczne, zawyżone lub zaniżone pobocza. Konstrukcja drogi nie odpowiada najniższej kategorii ruchu tj KR1. Nie wykonanie w najbliższym czasie przebudowy i remontu tego odcinka drogi, w tym przede wszystkim nie wykonanie wzmocnienia konstrukcji, spowoduje całkowite zniszczenie drogi. Szerokość jezdni wynosi od ok. 5,00 m do ok. 5,20 m.

Planowany do przebudowy odcinek drogi krzyżuje się z początkowym odcinkiem (początek odcinka planowanego do przebudowy czyli w km 11+330, miejscowość Boniewo) z inną drogą powiatową nr 2931C Izbica Kujawska-Boniewo-Borzynie. W miejscowości Osiecz Wielki łączy się z planowanym do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia początkowym odcinkiem drogi powiatowej a nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo. Ponadto do przedmiotowego odcinka dochodzą drogi gminne i inne drogi dojazdowe, w tym m.in. w miejscowości Anielin (obręb Osiecz Wielki) dochodzi początkowy odcinek planowanej do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia drogi gminnej dojazdowej Anielin, w miejscowości Osiecz Wielki dochodzi początkowy odcinek planowanej do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia drogi gminnej dojazdowej Bierzyn.

Na całym odcinku drogi brak jest zapewnionego odpowiedniego odwodnienia nawierzchni drogi. Często pobocza są zawyżone. Lokalnie po obu stronach drogi występują szcążkowe 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 drodze są zlokalizowane przepusty drogowe do przeprowadzenia pod drogą cieków wodnych (rowów melioracyjnych) lub odprowadzania wody opadowej i roztopowej z jednej strony skraja drogowego na drugą stronę.

Lokalnie w pasie drogowym, w tym w obrębie rowów przydrożnych, występują zadrzewienia oraz zakrzaczenia (drzewa przydrożne różnych gatunków i różnego wieku i krzewy).

## 2) Droga powiatowa nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo od km 0+000 do km 1+956

Realizacji poddany zostanie odcinek ciągu drogowego drogi powiatowej w ciągu drogowym Osiecz Wielki-Chodecz. Przedmiotowy odcinek biegnie od miejscowości Osiecz Wielki poprzez miejscowości Sarnowo do granicy Gminy Boniewo z Gminą Chodecz. Początek realizacji przedsięwzięcia stanowi skrzyżowanie z planowanym do realizacji w ramach przedmiotowego odcinkiem drogi powiatowej nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały. Łączna długość odcinka wynosi 1,956 km.

Klasa drogi: droga zbiorcza (Z).

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej oznaczonego następującymi działkami geodezyjnymi:

- 1) nr 105 (dr) obręb Osiecz Wielki
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,22 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 2) nr 100 (dr) obręb Osiecz Wielki,
  - posiada całkowitą powierzchnię 1,09 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 3) nr 12 (dr) obręb Sarnowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,38 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 4) nr 2 (dr) obręb Sarnowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,24 ha i w części tj. o powierzchni ok. 0,12 ha zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka.

Całkowita powierzchnia istniejącego pasa drogowego planowej do przebudowy i remontu przedmiotowego odcinka drogi wynosi 1,81 ha. Wydzielony pas drogowy tej drogi posiada średnią szerokość ok. 9,3m.

W chwili obecnej planowany do realizacji odcinek posiada bardzo zniszczoną nawierzchnia bitumiczna. Na całej długości posiada liczne spękania, powierzchniowe wykruszenia, wyboje podłużne i poprzeczne, zawyżone lub zaniżone pobocza. Konstrukcja drogi nie odpowiada najniższej kategorii ruchu tj KR1. Nie wykonanie w najbliższym czasie przebudowy i remontu tego odcinka drogi, w tym przede wszystkim nie wykonanie wzmocnienia konstrukcji, spowoduje całkowite zniszczenie drogi. Szerokość jezdni wynosi ok. 5,00 m.

Planowany do przebudowy odcinek drogi łączy się w początkowym odcinku (początek odcinka planowanego do przebudowy czyli w km 0+000, miejscowość Osiecz Wielki) z planowanym do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia odcinkiem drogi powiatowej nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały.

Ponadto do przedmiotowego odcinka dochodzą drogi gminne i inne drogi dojazdowe, w tym m.in. w miejscowości Sarnowo dochodzi końcowy odcinek planowanej do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia drogi gminnej dojazdowej Anielin oraz dochodzi początkowy odcinek planowanej do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia drogi gminnej dojazdowej Sarnowo.

Na całym odcinku drogi brak jest zapewnionego odpowiedniego odwodnienia nawierzchni drogi. Często pobocza są zawyżone. Lokalnie po obu stronach drogi występują szczałkowe 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 drodze są zlokalizowane przepusty drogowe do przeprowadzenia pod drogą cieków wodnych (rowów melioracyjnych) lub odprowadzania wody opadowej i roztopowej z jednej strony skraja drogowego na drugą stronę.

Lokalnie w pasie drogowym, w tym w obrębie rowów przydrożnych, występują zadrzewienia oraz zakrzaczenia (drzewa przydrożne różnych gatunków i różnego wieku i krzewy).

3) Droga gminna dojazdowa Bierzyn od km 0+000 do km 2+917

Przedmiotowy odcinek biegnie od miejscowości Osiecz Wielki do miejscowości Bierzyn. Początek realizacji przedsięwzięcia stanowi skrzyżowanie z planowanym do realizacji w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia odcinkiem drogi powiatowej nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały.

Łączna długość odcinka wynosi 2,917 km.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie istniejącego pasa drogowego drogi gminnej dojazdowej oznaczonego następującymi działkami geodezyjnymi:

- 1) nr 7/3 (dr) obręb Osiecz Wielki
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,66 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 2) nr 318 (dr) obręb Osiecz Wielki,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,74 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 3) nr 7/2 (dr) obręb Osiecz Wielki,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,31 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 4) nr 118 (dr) obręb Bierzyn,
  - posiada całkowitą powierzchnię 1,28 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka.

Całkowita powierzchnia istniejącego pasa drogowego planowej do przebudowy i remontu przedmiotowego odcinka drogi wynosi 2,99 ha. Wydzielony pas drogowy tej drogi posiada średnią szerokość ok. 10,2 m.

W chwili obecnej planowany do realizacji odcinek posiada zniszczoną nawierzchnia tłuczniową (kamienną). Na całej długości posiada wyboje podłużne i poprzeczne. Szerokość jezdni z kamienia wynosi od ok. 3,80 m do ok. 4,30 m.

Planowany do budowy odcinek drogi łączy się w początkowym odcinku (początek odcinka planowanego do przebudowy czyli w km 0+000, miejscowość Osiecz Wielki) z planowanym do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia odcinkiem drogi powiatowej nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały.

Ponadto do przedmiotowego odcinka dochodzą inne drogi dojazdowe.

W drodze są zlokalizowane przepusty drogowe do przeprowadzenia pod drogą cieków wodnych (rowów melioracyjnych) lub odprowadzania wody opadowej i roztopowej z jednej strony skraja drogowego na drugą stronę.

Lokalnie w pasie drogowym występują zadrzewienia oraz zakrzaczenia (drzewa przydrożne różnych gatunków i różnego wieku i krzewy).

4) Droga gminna dojazdowa Anielin od km 0+000 do km 2+034

Przedmiotowy odcinek biegnie od miejscowości Anielin (obręb geodezyjny Osiecz Wielki) poprzez teren miejscowości Łączewna do miejscowości Sarnowo. Początek realizacji

przedsięwzięcia stanowi skrzyżowanie z planowanym do realizacji w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia odcinkiem drogi powiatowej nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały. Koniec realizacji przedsięwzięcia stanowi skrzyżowanie z planowanym do realizacji w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia odcinkiem drogi powiatowej nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo.

Łączna długość odcinka wynosi 2,034 km.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie istniejącego pasa drogowego drogi gminnej dojazdowej oznaczonego następującymi działkami geodezyjnymi:

- 1) nr 250 (dr) obręb Osiecz Wielki
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,01 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 2) nr 249 (dr) obręb Osiecz Wielki
  - posiada całkowitą powierzchnię 1,14 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 3) nr 4 (dr) obręb Łączewna
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,36 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 4) nr 2 (dr) obręb Łączewna
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,24 ha i w części tj. o powierzchni ok. 0,12 ha zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka.

Całkowita powierzchnia istniejącego pasa drogowego planowej do przebudowy i remontu przedmiotowego odcinka drogi wynosi 1,63 ha. Wydzielony pas drogowy tej drogi posiada średnią szerokość ok. 8,0 m.

W chwili obecnej planowany do realizacji odcinek posiada zniszczoną nawierzchnia tłuczniową (kamienną). Na całej długości posiada wyboje podłużne i poprzeczne. Szerokość jezdni z kamienia wynosi od ok. 3,80 m do ok. 4,30 m.

Planowany do przebudowy odcinek drogi łączy się w początkowym odcinku (początek odcinka planowanego do przebudowy czyli w km 0+000, miejscowość Anielin (obrab Osiecz Wielki) z planowanym do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia odcinkiem drogi powiatowej nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały. W końcowym odcinku (koniec odcinka planowanego do przebudowy czyli w km 2+034, miejscowość Sarnowo) łączy się z planowanym do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia odcinkiem drogi powiatowej nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo. Ponadto do przedmiotowego odcinka dochodzą inne drogi dojazdowe.

W drodze są zlokalizowane przepusty drogowe do przeprowadzenia pod drogą cieków wodnych (rowów melioracyjnych) lub odprowadzania wody opadowej i roztopowej z jednej strony skraja drogowego na drugą stronę.

Lokalnie w pasie drogowym występują zadrzewienia oraz zakrzaczenia (drzewa przydrożne różnych gatunków i różnego wieku i krzewy).

- 5) Droga gminna dojazdowa Sarnowo na odcinku głównym od km 0+000 do km 2+197 i dwóch odcinkach dojazdowych od km 0+000 do km 0+123 i od km 0+000 do km 0+620

Wszystkie przedmiotowe odcinki położone są na terenie miejscowości Sarnowo. Początek realizacji przedsięwzięcia stanowi skrzyżowanie z planowanym do realizacji w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia odcinkiem drogi powiatowej nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo.

Łączna długość odcinków wynosi 2,940 km.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie istniejącego pasa drogowego drogi gminnej dojazdowej oznaczonego następującymi działkami geodezyjnymi:

- 1) nr 23 (dr) obręb Sarnowo
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,27 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 2) nr 51 (dr) obręb Sarnowo
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,22 ha i w części tj. o powierzchni ok. 0,12 ha zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 3) nr 137 (dr) obręb Sarnowo
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,53 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka
- 4) nr 111 (dr) obręb Sarnowo
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,55 ha i w części tj. o powierzchni ok. 0,44 ha zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka.

Całkowita powierzchnia istniejącego pasa drogowego planowej do przebudowy i remontu przedmiotowego odcinka drogi wynosi 1,36 ha. Wydzielony pas drogowy tej drogi posiada średnią szerokość ok. 4,6 m.

W chwili obecnej planowany do realizacji odcinek posiada zniszczoną nawierzchnia tłuczniową (kamienną). Na całej długości posiada wyboje podłużne i poprzeczne. Szerokość jezdni z kamienia wynosi od ok. 3,80 m do ok. 4,30 m. Tylko odcinek dojazdowy o długości 0,123 km posiada nawierzchnię gruntową i także z licznymi wybojami podłużnymi i poprzecznymi.

Planowany do przebudowy odcinek główny drogi łączy się w początkowym odcinku (początek odcinka planowanego do przebudowy czyli w km 0+000, miejscowość Sarnowo) z planowanym do realizacji w ramach niniejszego przedsięwzięcia odcinkiem drogi powiatowej nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo i dochodzi do planowanego do przebudowy odcinka od km 0+000 do km 0+620. Odcinek od km 0+000 do km 0+620 położony jest pomiędzy Gminy Boniewo z Gminą Chodecz. Ostatni odcinek czyli od km 0+000 do km 0+123 stanowi typową drogę dojazdową.

Ponadto do przedmiotowego odcinka dochodzą inne drogi dojazdowe.

W drodze są zlokalizowane przepusty drogowe do przeprowadzenia pod drogą cieków wodnych (rowów melioracyjnych) lub odprowadzania wody opadowej i roztopowej z jednej strony skraja drogowego na drugą stronę.

W pasie drogowym nie występują zadrzewienia oraz zakrzaczenia przydrożne.

Łączna długość dróg planowanych do przebudowy lub remontu w ramach przedsięwzięcia wynosi 15,527 km.

Przyjęty zakres prac podyktowany jest wykonaniem ciągów drogowych jak również remontem istniejącej infrastruktury drogowej w celu dostosowania do powstających

potrzeb komunikacyjnych na przedmiotowym obszarze, z włączeniem tych dróg do istniejącego układu komunikacyjnego.

### **3. Skala przedsięwzięcia i rodzaj technologii.**

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowie, w tym remontowi poddane zostaną następujące istniejące odcinki dróg:

- 1) Droga powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały od km 11+330 do km 17+010, a więc na długości 5,680 km
- 2) Droga powiatowa nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo od km 0+000 do km 1+956, a więc na długości 1,956 km,
- 3) Droga gminna dojazdowa Bierzyn od km 0+000 do km 2+917, a więc na długości 2,917 km,
- 4) Droga gminna dojazdowa Anielin od km 0+000 do km 2+034, a więc na długości 2,034 km,
- 5) Droga gminna dojazdowa Sarnowo na odcinku głównym od km 0+000 do km 2+197 i dwóch odcinkach dojazdowych od km 0+000 do km 0+123 i od km 0+000 do km 0+620, a więc na łącznej długości 2,940 km.

1) Droga powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały od km 11+330 do km 17+010  
Przebudowie, w tym remontowi poddany zostanie istniejąca droga o zniszczonej nawierzchni bitumicznej na łącznej długość 5,680 km. Przebudowa i remont drogi zostanie przeprowadzona w wydzielonym liniami granicznymi istniejącym pasie drogowym posiadającym średnią szerokość ok. 13,3 m, a więc nie istnieje potrzeba poszerzenia na potrzeby przebudowy drogi istniejącego pasa drogowego o nieruchomości przyległe do drogi.

W ramach planowanej przebudowy drogi na wskazanym wyżej odcinku nastąpi wzmocnienie konstrukcji jezdni z jednoczesnym zabezpieczeniem istniejącej nawierzchni przed całkowitą degradacją.

Wykonana zostanie nowa nawierzchnia jezdni z masy asfaltobetonowej (betonu asfaltowego) o szerokości od 5,0 m do 5,2 m.

W ramach robót przygotowawczych istniejąca nawierzchnia bitumiczna zostanie oczyszczona, a następnie odpowiednio wyprofilowana masą mineralno-asfaltową (MMA). Na przygotowaną w taki sposób starą nawierzchnię ułożona zostanie warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 4 cm. Istniejąca konstrukcja drogi stanie się podbudowa pod nową nawierzchnie drogi.

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej na pobocza i do rowów.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych, z uwagi na brak kanalizacji deszczowej, zaprojektowane zostanie, przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych, poprzez pobocza do rowów przydrożnych. W miejscach, w których nie będzie rowów przydrożnych odwodnienie jezdni odbywać się będzie poprzez pobocza gruntowe na skraj drogi. Miejscami planowane jest wykonanie wpustów ulicznych, przede wszystkim na odcinkach, przy których do jezdni przylegać będzie chodnik z krawężnikiem, przez co niemożliwe byłoby bezpośrednie odprowadzanie wód do rowu. Rowy i pobocza spełniać będą rolę miejsc chłonnych.

Rowy przydrożne zostaną odtworzone czyli odmulone, oczyszczone z porastających zakrzaceń, odtworzone zostaną skarpy rowów i nadany zostanie odpowiedni spadek podłużny, a więc rowy przywrócone zostaną do stanu pierwotnego.

Planowane jest usunięcie wszystkich zadrzewień i zakrzaceń porastających planowane do odtworzenia rowy przydrożne. Nie zachodzi potrzeba usuwania innych zadrzewień i zakrzaceń przydrożnych.

Istniejące pobocza gruntowe zostaną ścięte, oczyszczone, wyprofilowane i poszerzone do szerokości ok. 1,00 m. Przynajmniej miejscami planowane jest wzmocnienie poboczy np. poprzez wykonanie nawierzchni kamiennej (tłuczniowej). W celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej z jezdni wykonany zostanie odpowiedni spadek poboczy w kierunku rowów przydrożnych.

W ten sposób wzmocniona zostanie konstrukcja drogi do kategorii ruchu KR2 czyli o dopuszczalnym nacisku do 100 kN/oś, poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa ruchu jak i komfort jazdy uczestników ruchu.

Ruch odbywać się będzie, podobnie jak obecnie, dwustronnie. Jezdnia posiadać będzie dwa pasy ruchu o szerokości przynajmniej po 2,50 m każdy.

Istniejące przepusty drogowe nad ciekami wodnymi (rowami melioracyjnymi) są w stosunkowo dobrym stanie technicznym i nie planuje się potrzeby dokonania ich przebudowy. Jeżeli jednak jakiś przepust wymagać będzie przebudowy (wymiana rur i wydłużenie przepustów) to ich przebudowa dokonana zostanie przed przystąpieniem do wykonywania właściwych robót budowlanych związanych ze wzmocnieniem konstrukcji drogi. W takim przypadku ułożone zostaną nowe rury przepustowe o odpowiedniej średnicy (przynajmniej 60 cm) przyjemniej na całej szerokości pasa drogowego. Rury przepustowe zakończone zostaną ściankami betonowymi.

Na pewnych odcinkach przebiegających przez miejscowość Boniewo oraz Osiecz Wielki planowane jest wykonanie wzdłuż drogi chodników o szerokości od ok. 150 cm do ok. 200 cm. Łączna długość planowanego chodnika wynosi ok. 650 m. W ramach robót ziemnych na potrzeby wykonania chodnika podłoże gruntowe zostanie wyprofilowane i zagęszczone. Na tak przygotowanym podłożu wyłożona zostanie warstwa odcinająca z piasku o odpowiedniej grubości. Na niej ułożona zostanie podsypka cementowo-piaskowa o grubości ok. 5 cm. Nawierzchnię chodników planuje się wykonać z kostki betonowej. Od strony jezdni ułożony zostanie krawężnik betonowy, a od strony zewnętrznej – opornik betonowy.

Wykonane zostanie odpowiednie skrzyżowanie o nawierzchni bitumicznej w miejscowości Boniewo z drogą powiatową nr 2931C Izbica Kujawska-Boniewo-Borzynie oraz w miejscowości Osiecz Wielki z drogą powiatową nr nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo. Wykonane zostaną odpowiednie włączenia pozostałych dróg dochodzących do przedmiotowej drogi. Skrzyżowania tych dróg dojazdowych z planowaną do przebudowy drogi utwardzone zostaną warstwą masy mineralno-asfaltowej z betonu asfaltowego. Podobnie zostaną utwardzone zjazdy do posesji zabudowanych. Zjazdy polne utwardzone zostaną nawierzchnią z kruszywa kamiennego. Wcześniej w ramach robót ziemnych na potrzeby wykonania skrzyżowań i zjazdów podłoże gruntowe zostanie odpowiednio wyprofilowane i zagęszczone oraz wykonana zostanie podbudowa pod nawierzchnię.

Jeżeli zachodzić będzie potrzeba to pod zjazdami wykonane zostaną przepusty do przeprowadzenia wód w rowach przydrożnych z jednej strony zjazdu na drugą stronę zjazdu. Ułożone zostaną rury przepustowe o odpowiedniej średnicy (przynajmniej 40 cm) przyjemniej na całej szerokości zjazdu. Zakończenia przepustów zabezpieczone zostaną ściankami betonowymi lub ściankami z płytów darniny.

W obrębie zabudowań miejscowości, przez które przebiega droga, wykonane zostaną zatoki autobusowe o szerokości ok. 3,0 m. Wykonane zostanie profilowanie i zagęszczanie podłoża pod zatoki autobusowe. Na odpowiednio wykonanej podbudowie ułożona zostanie w obrębie zatoki autobusowej nawierzchnia z kostki betonowej.

Wykonane zostaną w odpowiednich miejscach przejścia dla pieszych. Planowane jest też wprowadzanie nowego oświetlenia przejść dla pieszych poprzez zastosowanie lamp solarowych.

W miejscach niebezpiecznych planowane jest ustawienie barier lub poręczy stalowych ochronnych.

Wykonane zostanie odpowiednie oznakowanie pionowe i poziome.

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał (wykonanie koryta na potrzeby pod zjazdy, pod chodnik i zatoki autobusowe, pochodzący ze ścięcia poboczy oraz z odtwarzania rowów przydrożnych itp.) tj. materiał ziemny, będzie mógł być przynajmniej w części wykorzystany na miejscu do profilowania poboczy, 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.

Przewiduje się, że po przeprowadzeniu przebudowy może nastąpić jedynie niewielki wzrost natężenia ruchu w stosunku do stanu obecnego. Przewiduje się, że średni dobowy ruch pojazdów w roku kształtować się będzie na poziomie do ok. 600 pojazdów na dobę, w tym głównie samochody osobowe.

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia.

## 2) Droga powiatowa nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo od km 0+000 do km 1+956

Przebudowie, w tym remontowi poddany zostanie istniejąca droga o zniszczonej nawierzchni bitumicznej na łącznej długość 2,956 km. Przebudowa i remont drogi zostanie przeprowadzona w wydzielonym liniami granicznymi istniejącym pasie drogowym posiadającym średnią szerokość ok. 9,3 m, a więc nie istnieje potrzeba poszerzenia na potrzeby przebudowy drogi istniejącego pasa drogowego o nieruchomości przyległe do drogi.

W ramach planowanej przebudowy drogi na wskazanym wyżej odcinku nastąpi wzmocnienie konstrukcji jezdni z jednoczesnym zabezpieczeniem istniejącej nawierzchni przed całkowitą degradacją.

Wykonana zostanie nowa nawierzchnia jezdni z masy asfaltobetonowej (betonu asfaltowego) o szerokości ok. 5,0 m.

W ramach robót przygotowawczych istniejąca nawierzchnia bitumiczna zostanie oczyszczona, a następnie odpowiednio wyprofilowana masą mineralno-asfaltową (MMA). Na przygotowaną w taki sposób starą nawierzchnię ułożona zostanie warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 4 cm. Istniejąca konstrukcja drogi stanie się podbudowa pod nową nawierzchnie drogi.

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej na pobocza i do rowów.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych, z uwagi na brak kanalizacji deszczowej, zaprojektowane zostanie, przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych, poprzez pobocza do rowów przydrożnych. W miejscach, w których nie będzie rowów przydrożnych odwodnienie jezdni odbywać się będzie poprzez pobocza gruntowe na skraj drogi. Rowy i pobocza spełniać będą rolę miejsc chłonnych.

Rowy przydrożne zostaną odtworzone czyli odmulone, oczyszczone z porastających zakrzaczeń, odtworzone zostaną skarpy rowów i nadany zostanie odpowiedni spadek podłużny, a więc rowy przywrócone zostaną do stanu pierwotnego.

Planowane jest usunięcie wszystkich zadrzewień i zakrzaczeń porastających planowane do odtworzenia rowy przydrożne. Nie zachodzi potrzeba usuwania innych zadrzewień i zakrzaczeń przydrożnych.

Istniejące pobocza gruntowe zostaną ścięte, oczyszczone, wyprofilowane i poszerzone do szerokości ok. 1,00 m. Przynajmniej miejscami planowane jest wzmocnienie poboczy np. poprzez wykonanie nawierzchni kamiennej (tłuczniowej). W celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej z jezdni wykonany zostanie odpowiedni spadek poboczy w kierunku rowów przydrożnych.

W ten sposób wzmocniona zostanie konstrukcja drogi do kategorii ruchu KR2 czyli o dopuszczalnym nacisku do 100 kN/oś, poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa ruchu jak i komfort jazdy uczestników ruchu.

Ruch odbywać się będzie, podobnie jak obecnie, dwustronnie. Jezdnia posiadać będzie dwa pasy ruchu o szerokości przynajmniej po 2,50 m każdy.

Istniejące przepusty drogowe nad ciekami wodnymi (rowami melioracyjnymi) są w stosunkowo dobrym stanie technicznym i nie planuje się potrzeby dokonania ich przebudowy. Jeżeli jednak jakiś przepust wymagać będzie przebudowy (wymiana rur i wydłużenie przepustów) to ich przebudowa dokonana zostanie przed przystąpieniem do wykonywania właściwych robót budowlanych związanych ze wzmocnieniem konstrukcji drogi. W takim przypadku ułożone zostaną nowe rury przepustowe o odpowiedniej średnicy (przynajmniej 60 cm) przyjemniej na całej szerokości pasa drogowego. Rury przepustowe zakończone zostaną ściankami betonowymi.

Wykonane zostanie odpowiednie skrzyżowanie o nawierzchni bitumicznej w miejscowości Osiek Wielki z drogą powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały. Wykonane zostaną odpowiednie włączenia pozostałych dróg dochodzących do przedmiotowej drogi. Skrzyżowania tych dróg dojazdowych z planowaną do przebudowy drogi utwardzone zostaną warstwą masy mineralno-asfaltowej z betonu asfaltowego. Podobnie zostaną utwardzone zjazdy do posesji zabudowanych. Zjazdy polne utwardzone zostaną nawierzchnią z kruszywa kamiennego. Wcześniej w ramach robót ziemnych na potrzeby

wykonania skrzyżowań i zjazdów podłoże gruntowe zostanie odpowiednio wyprofilowane i zagęszczone oraz wykonana zostanie podbudowa pod nawierzchnię. Jeżeli zachodzić będzie potrzeba to pod zjazdami wykonane zostaną przepusty do przeprowadzenia wód w rowach przydrożnych z jednej strony zjazdu na drugą stronę zjazdu. Ułożone zostaną rury przepustowe o odpowiedniej średnicy (przynajmniej 40 cm) przyjemniej na całej szerokości zjazdu. Zakończenia przepustów zabezpieczone zostaną ściankami betonowymi lub ściankami z płatów darniny.

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał (wykonanie koryta na potrzeby pod zjazdy, pochodzący ze ścięcia poboczy oraz z odtwarzania rowów przydrożnych itp.) tj. materiał ziemny, będzie mógł być przynajmniej w części wykorzystany na miejscu do profilowania poboczy, 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.

Przewiduje się, że po przeprowadzeniu przebudowy może nastąpić jedynie niewielki wzrost natężenia ruchu w stosunku do stanu obecnego. Przewiduje się, że średni dobowy ruch pojazdów w roku kształtować się będzie na poziomie do ok. 500 pojazdów na dobę, w tym głównie samochody osobowe.

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia.

### 3) Droga gminna dojazdowa Bierzyn od km 0+000 do km 2+917

Przebudowie poddana zostanie istniejąca droga o zniszczonej nawierzchni tłuczniowej na łącznej długość 2,917 km. Przebudowa drogi zostanie przeprowadzona w wydzielonym liniami granicznymi istniejącym pasie drogowym posiadającym średnią szerokość ok. 10,2 m, a więc nie istnieje potrzeba poszerzenia na potrzeby przebudowy drogi istniejącego pasa drogowego o nieruchomości przyległe do drogi.

W ramach planowanej przebudowy drogi na wskazanym wyżej odcinku nastąpi wzmocnienie istniejącej tłuczniowej konstrukcji jezdni w celu uzyskania odpowiedniej podbudowy pod nową nawierzchnię jezdni.

Wykonana zostanie nowa nawierzchnia jezdni z masy asfaltobetonowej (betonu asfaltowego) o szerokości ok. 3,5 m.

W ramach robót przygotowawczych istniejąca nawierzchnia tłuczniowa zostanie uzupełniona i wzmocniona warstwą kamienia o grubości ok. 7-8 cm i wyprofilowana z jednoczesnym zaklinowaniem i zamiałowaniem kamienia. Istniejąca konstrukcja drogi po wzmocnieniu stanie się więc podbudowa pod nową nawierzchnię drogi. Na przygotowaną w taki sposób podbudowę ułożona zostanie na szerokości ok. 3,5 m najpierw warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 3 cm, a na niej ułożona zostanie warstwa ścieralna także z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 3 cm. Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej na pobocza.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych, z uwagi na brak kanalizacji deszczowej, zaprojektowane zostanie, przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych, na pobocza i skraj pasa drogowego. Pobocza i skraj pasa drogowego spełniać będą rolę miejsc chłonnych.

Nie zachodzi potrzeba usuwania zadrzewień i zakrzaczeń przydrożnych.

Wykonane zostaną pobocza gruntowe do szerokości ok. 0,75 m. W celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej z jezdni wykonany zostanie odpowiedni spadek poboczy w kierunku skraja drogowego.

W ten sposób wzmocniona zostanie konstrukcja drogi do kategorii ruchu KR1 czyli o dopuszczalnym nacisku do 80 kN/oś, poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa ruchu jak i komfort jazdy uczestników ruchu.

Ruch odbywać się będzie, podobnie jak obecnie, dwustronnie, przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności podczas mijania się pojazdów.

Istniejące przepusty drogowe nad ciekami wodnymi (rowami melioracyjnymi) są w stosunkowo dobrym stanie technicznym i nie planuje się potrzeby dokonania ich przebudowy. Jeżeli jednak jakiś przepust wymagać będzie przebudowy (wymiana rur i wydłużenie przepustów) to ich przebudowa dokonana zostanie przed przystąpieniem do wykonywania właściwych robót budowlanych związanych ze wzmocnieniem konstrukcji drogi. W takim przypadku ułożone zostaną nowe rury przepustowe o odpowiedniej średnicy (przynajmniej 60 cm) przyjemniej na całej szerokości pasa drogowego. Rury przepustowe zakończone zostaną ściankami betonowymi.

Wykonane zostaną odpowiednie włączenia dróg dojazdowych dochodzących do przedmiotowej drogi. Włączenia utwardzone zostaną warstwą masy mineralno-asfaltowej z betonu asfaltowego. Podobnie zostaną utwardzone zjazdy do posesji zabudowanych. Zjazdy polne utwardzone zostaną nawierzchnią z kruszywa kamiennego. Wcześniej w ramach robót ziemnych na potrzeby wykonania skrzyżowań i zjazdów podłoże gruntowe zostanie odpowiednio wyprofilowane i zagęszczone oraz wykonana zostanie podbudowa pod nawierzchnię.

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał (wykonanie koryta na potrzeby pod zjazdy) tj. materiał ziemny, będzie mógł być przynajmniej w części wykorzystany na miejscu do profilowania poboczy, 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.

Przewiduje się, że po przeprowadzeniu przebudowy może nastąpić pewien wzrost natężenia ruchu w stosunku do stanu obecnego. Przewiduje się, że średni dobowy ruch pojazdów w roku kształtować się będzie na poziomie do ok. 100 pojazdów na dobę, w tym głównie samochody osobowe.

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia.

#### 4) Droga gminna dojazdowa Anielin od km 0+000 do km 2+034

Przebudowie poddana zostanie istniejąca droga o zniszczonej nawierzchni tłuczniowej na łącznej długość 2,034 km. Przebudowa drogi zostanie przeprowadzona w wydzielonym

liniami granicznymi istniejącym pasie drogowym posiadającym średnią szerokość ok. 8,0 m, a więc nie istnieje potrzeba poszerzenia na potrzeby przebudowy drogi istniejącego pasa drogowego o nieruchomości przyległe do drogi.

W ramach planowanej przebudowy drogi na wskazanym wyżej odcinku nastąpi wzmocnienie istniejącej tłuczniowej konstrukcji jezdni w celu uzyskania odpowiedniej podbudowy pod nową nawierzchnię jezdni.

Wykonana zostanie nowa nawierzchnia jezdni z masy asfaltobetonowej (betonu asfaltowego) o szerokości ok. 3,5 m.

W ramach robót przygotowawczych istniejąca nawierzchnia tłuczniowa zostanie uzupełniona i wzmocniona warstwą kamienia o grubości ok. 7-8 cm i wyprofilowana z jednoczesnym zaklinowaniem i zamiałowaniem kamienia. Istniejąca konstrukcja drogi po wzmocnieniu stanie się więc podbudowa pod nową nawierzchnię drogi. Na przygotowaną w taki sposób podbudowę ułożona zostanie na szerokości ok. 3,5 m najpierw warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 3 cm, a na niej ułożona zostanie warstwa ścieralna także z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 3 cm. Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej na pobocza.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych, z uwagi na brak kanalizacji deszczowej, zaprojektowane zostanie, przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych, na pobocza i skraj pasa drogowego. Pobocza i skraj pasa drogowego spełniać będą rolę miejsc chłonnych.

Nie zachodzi potrzeba usuwania zadrzewień i zakrzaczeń przydrożnych.

Wykonane zostaną pobocza gruntowe do szerokości ok. 0,75 m. W celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej z jezdni wykonany zostanie odpowiedni spadek poboczny w kierunku skraja drogowego.

W ten sposób wzmocniona zostanie konstrukcja drogi do kategorii ruchu KR1 czyli o dopuszczalnym nacisku do 80 kN/oś, poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa ruchu jak i komfort jazdy uczestników ruchu.

Ruch odbywać się będzie, podobnie jak obecnie, dwustronnie, przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności podczas mijania się pojazdów.

Istniejące przepusty drogowe nad ciekami wodnymi (rowami melioracyjnymi) są w stosunkowo dobrym stanie technicznym i nie planuje się potrzeby dokonania ich przebudowy. Jeżeli jednak jakiś przepust wymagać będzie przebudowy (wymiana rur i wydłużenie przepustów) to ich przebudowa dokonana zostanie przez przystąpieniem do wykonywania właściwych robót budowlanych związanych ze wzmocnieniem konstrukcji drogi. W takim przypadku ułożone zostaną nowe rury przepustowe o odpowiedniej średnicy (przynajmniej 60 cm) przyjemniej na całej szerokości pasa drogowego. Rury przepustowe zakończone zostaną ściankami betonowymi.

Wykonane zostaną odpowiednie włączenia dróg dojazdowych dochodzących do przedmiotowej drogi. Włączenia utwardzone zostaną warstwą masy mineralno-asfaltowej z betonu asfaltowego. Podobnie zostaną utwardzone zjazdy do posesji zabudowanych. Zjazdy polne utwardzone zostaną nawierzchnią z kruszywa kamiennego. Wcześniej w ramach robót ziemnych na potrzeby wykonania skrzyżowań i zjazdów podłoże gruntowe

zostanie odpowiednio wyprofilowane i zagęszczone oraz wykonana zostanie podbudowa pod nawierzchnię.

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał (wykonanie koryta na potrzeby pod zjazdy) tj. materiał ziemny, będzie mógł być przynajmniej w części wykorzystany na miejscu do profilowania poboczy, 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.

Przewiduje się, że po przeprowadzeniu przebudowy może nastąpić pewien wzrost natężenia ruchu w stosunku do stanu obecnego. Przewiduje się, że średni dobowy ruch pojazdów w roku kształtować się będzie na poziomie do ok. 100 pojazdów na dobę, w tym głównie samochody osobowe.

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia.

5) Droga gminna dojazdowa Sarnowo na odcinku głównym od km 0+000 do km 2+197 i dwóch odcinkach dojazdowych od km 0+000 do km 0+123 i od km 0+000 do km 0+620

Przebudowie poddana zostanie istniejąca droga o zniszczonej nawierzchni tłuczniowej, a miejscowo o nawierzchni gruntowej na łącznej długość 2,940 km. Przebudowa drogi zostanie przeprowadzona w wydzielonym liniami granicznymi istniejącym pasie drogowym posiadającym średnią szerokość ok. 4,6 m, a więc nie istnieje potrzeba poszerzenia na potrzeby przebudowy drogi istniejącego pasa drogowego o nieruchomości przyległe do drogi.

W ramach planowanej przebudowy drogi na odcinku drogi gruntowej, czyli na odcinku od km 0+000 do km 0+123 wykonana zostanie nowa konstrukcja drogi, a na odcinkach od km 0+000 do km 2+197 oraz od km 0+000 do km 0+620 nastąpi wzmocnienie istniejącej tłuczniowej konstrukcji jezdni w celu uzyskania odpowiedniej podbudowy pod nową nawierzchnię jezdni.

Wykonana zostanie nowa nawierzchnia jezdni z masy asfaltobetonowej (betonu asfaltowego) o szerokości ok. 3,5 m.

W ramach robót przygotowawczych na odcinku drogi gruntowej podłoże zostanie wyprofilowane, wyrównane oraz zagęszczone. Następnie wykona zostanie warstwa odsączająca (odcinająca) o grubości ok. 10 cm z piasku. Na warstwie odcinającej wykonana zostanie podbudowa o grubości łącznej ok. 22 cm z tłuczni kamiennego. Na przygotowaną w taki sposób podbudowę ułożona zostanie na szerokości ok. 3,5 m najpierw warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 3 cm, a na niej ułożona zostanie warstwa ścierna także z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 3 cm.

W ramach robót przygotowawczych na odcinkach drogi o nawierzchni tłuczniowej istniejąca nawierzchnia tłuczniowa zostanie uzupełniona i wzmocniona warstwą kamienia o grubości ok. 7-8 cm i wyprofilowana z jednoczesnym zaklinowaniem i zamiałowaniem kamienia. Istniejąca konstrukcja drogi po wzmocnieniu stanie się więc podbudowa pod nową nawierzchnię drogi. Na przygotowaną w taki sposób podbudowę ułożona zostanie na szerokości ok. 3,5 m najpierw warstwa wiążąca z betonu

asfaltowego (BA) o grubości ok. 3 cm, a na niej ułożona zostanie warstwa ściernalna także z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 3 cm.

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej na pobocza.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych, z uwagi na brak kanalizacji deszczowej, zaprojektowane zostanie, przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych, na pobocza i skraj pasa drogowego. Pobocza i skraj pasa drogowego spełniać będą rolę miejsc chłonnych.

Nie zachodzi potrzeba usuwania zadrzewień i zakrzaczeń przydrożnych.

Wykonane zostaną pobocza gruntowe do szerokości ok. 0,50 m. W celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej z jezdni wykonany zostanie odpowiedni spadek poboczy w kierunku skraja drogowego.

W ten sposób wzmocniona zostanie konstrukcja drogi do kategorii ruchu KR1 czyli o dopuszczalnym nacisku do 80 kN/oś, poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa ruchu jak i komfort jazdy uczestników ruchu.

Ruch odbywać się będzie, podobnie jak obecnie, dwustronnie, przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności podczas mijania się pojazdów.

Istniejące przepusty drogowe nad ciekami wodnymi (rowami melioracyjnymi) są w stosunkowo dobrym stanie technicznym i nie planuje się potrzeby dokonania ich przebudowy. Jeżeli jednak jakiś przepust wymagać będzie przebudowy (wymiana rur i wydłużenie przepustów) to ich przebudowa dokonana zostanie przed przystąpieniem do wykonywania właściwych robót budowlanych związanych ze wzmocnieniem konstrukcji drogi. W takim przypadku ułożone zostaną nowe rury przepustowe o odpowiedniej średnicy (przynajmniej 60 cm) przyjemniej na całej szerokości pasa drogowego. Rury przepustowe zakończone zostaną ściankami betonowymi.

Wykonane zostaną odpowiednie włączenia dróg dojazdowych dochodzących do przedmiotowej drogi. Włączenia utwardzone zostaną warstwą masy mineralno-asfaltowej z betonu asfaltowego. Podobnie zostaną utwardzone zjazdy do posesji zabudowanych. Zjazdy polne utwardzone zostaną nawierzchnią z kruszywa kamiennego. Wcześniej w ramach robót ziemnych na potrzeby wykonania skrzyżowań i zjazdów podłoże gruntowe zostanie odpowiednio wyprofilowane i zagęszczone oraz wykonana zostanie podbudowa pod nawierzchnię.

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał (wykonanie nowego koryta w obrębie istniejącej drogi gruntowej, wykonanie koryta na potrzeby pod zjazdy) tj. materiał ziemny, będzie mógł być przynajmniej w części wykorzystany na miejscu do profilowania poboczy, 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.

Przewiduje się, że po przeprowadzeniu przebudowy może nastąpić pewien wzrost natężenia ruchu w stosunku do stanu obecnego. Przewiduje się, że średni dobowy ruch

pojazdów w roku kształtować się będzie na poziomie do ok. 80 pojazdów na dobę, w tym głównie samochody osobowe.

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia.

#### **4. Usytuowanie planowanego przedsięwzięcia**

##### **4.1. Usytuowanie na tle podziału administracyjnego.**

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie Gminy Boniewo. Jest to gmina wiejska w skład, której wchodzi między innymi takie miejscowości Boniewo, Wólka Paruszevska, Anielin, Osiecz Wielki, Osiecz Mały, Sarnowo, Bierzyn, Łączewna, a więc miejscowość w obrębie której planowana jest realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia.

Gmina Boniewo położony jest w południowo-centralnej części powiatu włocławskiego ziemskiego i zarazem w południowo-wschodniej części województwa kujawsko-pomorskiego.

##### **4.2. Nieruchomości na których przedsięwzięcie będzie realizowane.**

Przedsięwzięcie będzie realizowane w wydzielonych liniami granicznymi istniejących pasach drogowych, a więc nie istnieje potrzeba poszerzenia na potrzeby przebudowy drogi istniejącego pasa drogowego o nieruchomości przyległe do drogi.

Nieruchomości (działki stanowiące pasy drogowe), na których realizowane będą poszczególne odcinki:

###### **Droga powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały od km 11+330 do km 17+010**

- 1) nr 173 (dr) obręb Boniewo,
- 2) nr 33 (dr) obręb Wólka Paruszevska,
- 3) nr 29 (dr) obręb Wólka Paruszevska,
- 4) nr 52 (dr) obręb Wólka Paruszevska,
- 5) nr 106 (dr) obręb Osiecz Wielki, w tym miejscowość Anielin
- 6) nr 151 (dr) obręb Osiecz Mały,

###### **Droga powiatowa nr 2929C Osiecz Wielki-Sarnowo od km 0+000 do km 1+956**

- 1) nr 105 (dr) obręb Osiecz Wielki
- 2) nr 100 (dr) obręb Osiecz Wielki,
- 3) nr 12 (dr) obręb Sarnowo,
- 4) nr 2 (dr) obręb Sarnowo,

###### **Droga gminna dojazdowa Bierzyn od km 0+000 do km 2+917**

- 1) nr 7/3 (dr) obręb Osiecz Wielki
- 2) nr 318 (dr) obręb Osiecz Wielki,
- 3) nr 7/2 (dr) obręb Osiecz Wielki,
- 4) nr 118 (dr) obręb Bierzyn,

###### **Droga gminna dojazdowa Anielin od km 0+000 do km 2+034**

- 1) nr 250 (dr) obręb Osiecz Wielki
- 2) nr 249 (dr) obręb Osiecz Wielki
- 3) nr 4 (dr) obręb Łączewna
- 4) nr 2 (dr) obręb Łączewna

Droga gminna dojazdowa Sarnowo na odcinku głównym od km 0+000 do km 2+197 i dwóch odcinkach dojazdowych od km 0+000 do km 0+123 i od km 0+000 do km 0+620

- 1) nr 23 (dr) obręb Sarnowo
- 2) nr 51 (dr) obręb Sarnowo
- 3) nr 137 (dr) obręb Sarnowo
- 4) nr 111 (dr) obręb Sarnowo

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

Przebudowie poddana zostaną istniejące odcinki dróg powiatowych o zniszczonej nawierzchni asfaltowej i dróg gminnych o zniszczonej nawierzchni tłuczniowej i na niewielkiej długości o nawierzchni gruntowej.

Przebudowa przeprowadzona zostanie wyłącznie w obrębie istniejących pasów drogowych.

Planowana do przebudowy odcinki dróg położone są przede wszystkim na obszarze rolniczej przestrzeni produkcyjnej z terenami wykorzystywanymi pod prowadzenie upraw rolnych (użytki rolne) z rozproszoną zabudową zagrodową z najbliższymi zabudowaniami mieszkalnymi oddalonymi w odległości ponad 10 m od pasa drogowego planowanych do przebudowy odcinków dróg.

Jedynie tylko w kilku miejscach i to przeważnie na krótkich odcinkach tj. w obrębie miejscowości Boniewo, Anielin, Osiecz Wielki do planowanych do przebudowy odcinków dróg przylega bardziej zwarta zabudowa, przeważnie nadal zagrodowe, z najbliższymi zabudowaniami mieszkalnymi oddalonymi w odległości ponad 5 m od pasa drogowego planowanych do przebudowy odcinków dróg.

W pasach drogowych przebiegają przewody energetyczne, wodociągowe i teletechniczne. Nie przewiduje się aby kolidowały one z planowanym przedsięwzięciem, a więc nie przewiduje się potrzeby dokonania ich przebudowy.

W pobliżu drogi powiatowej nr 2914C od miejscowości Boniewo do miejscowości Osiecz Wielki w pobliżu przebiega teren nieczynnej już i zdewastowanej byłej kolejki wąskotorowej.

W jednym miejscu planowane przedsięwzięcia przebiega przez kompleks leśny.

Tereny produkcyjne, przemysłowe, składowe nie występują w najbliższej okolicy.

W pasie drogowym wzdłuż którego planowane jest pobudowanie drogi znajdują się przewody energetyczne, wodociągowe i teletechniczne.

Miejscowości Boniewo, Wólka Paruszevska, Anielin, Osiecz Wielki, Osiecz Mały, Sarnowo, Bierzyn, Łączewna nie posiadają statusu miejscowości uzdrowiskowej, nie zostały także wyznaczone w obrębie tych miejscowości obszary ochrony uzdrowiskowej. W pobliżu brak jest miejscowości uzdrowiskowych czy obszarów ochrony uzdrowiskowej.

#### **4.4. Charakter krajobraz naturalnego.**

W otoczeniu planowanego przedsięwzięcia występuje krajobraz młodoglacjalny, powstały podczas zlodowacenia Vistuliańskiego, wysoczyzny morenowej płaskiej i lekko falistej, poprzecinanej w kilku miejscach niewielkimi dolinkami i stosunkowo płytkimi rynnami polodowcowymi.

#### **4.5. Ukształtowanie terenu.**

W miejscu planowanej inwestycji przeważa teren płaski lub lekko falisty o deniwelacjach nie przekraczających kilkunastu metrów.

#### **4.6. 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. Miąższość tych utworów plejstoceniowych wynosi kilkadziesiąt metrów. Bezpośrednio powierzchnią warstwę tworzy glina zwałowa piaszczysta o miąższości od kilku do kilkunastu metrów.

#### **4.7. Warunki hydrologiczne**

Czwartorzęd jest głównym użytkowanym poziomem wodonośnym.

Pierwszy (oczywiście nieużytkowany) poziom wód podziemnych o swobodnym zwierciadle wody występują na głębokości poniżej 2 m. Tylko w obrębie dolinek poziom tych podpowierzchniowych wód podziemnych znajduje się płycej tj. na głębokości ok. 1 m i tu też wykształciły się obszary podmokłe.

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 Osiecz Wielki. Studnie głębinowe tego ujęcia w Osieczu Wielkim znajdują się w odległości ok. 130 m na wschód planowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały. Inne położone stosunkowo blisko ujęcie wód znajdują się w miejscowości Boniewo. Studnie głębinowe tego ujęcia w Boniewie (czwartorzędowy poziom wodonośny) znajdują się w odległości ok. 600 m na północ od początkowego odcinka planowanej do przebudowy drogi powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały. Miejsce lokalizacji planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest poza strefami ochronnymi ustanowionymi dla tych ujęć.

Planowane przedsięwzięcie położone jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) oznaczonym nr 47 (kod europejski: PLGW 230047) obejmującym zlewnię Środkowej Wisły. Stan wód podziemnych tego obszaru określa się jako dobry. Cele środowiskowe dla tych wód to:

- zapobieganie lub ograniczenie odprowadzania do nich zanieczyszczeń,
- zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu.

#### **4.8. Warunki hydrograficzne**

Teren, na którym planowane jest przedsięwzięcie znajduje się w zlewniach rzek Chodeczka i Kocięca położonych w obrębie stanowiącej lewobrzeżny dopływ rzeki Wisły zlewni rzeki Zgłowiączki. Rzeka Zgłowiączka przepływa w odległości ok. 9 km na północny zachód od miejsca planowanego przedsięwzięcia.

Najbliżej położoną rzeka to rzeka Chodeczka i Kocięca. Rzeka Chodeczka stanowi prawy dopływ rzeki Zgłowiączki. Rzeka ta przepływa w odległości ok. 3,5 km na wschód od miejsca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Rzeka Kocięca stanowi dopływ uchodzącej do rzeki Zgłowiączki rzeki Kocieniec. Rzeka Kocięca przepływa w odległości ok. 2,6 km na zachód od miejsca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obszar znajdujący się w pobliżu przedsięwzięcia odwadniany jest poprzez system rowów i cieków melioracyjnych. Planowane do realizacji odcinki dróg w kilku miejscach przecinają odwadniające ten obszar rowy cieków melioracyjne.

Najbliżej położone jezioro to niewielkie Jezioro Łąki Zwiastowe o powierzchni kilku ha. Znajduje się ono w odległości ok. 1,85 km na wschód od początkowego odcinka planowanej do przebudowy drogi powiatowa nr 2914C Boniewo-Osiecz Mały. Miejsce lokalizacji planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych. W pobliżu również nie występują te obszary.

W sąsiedztwie miejsca realizacji przedsięwzięcia występuje kilka niewielkich oczek wodnych ka wodne o powierzchni do kilkunastu arów.

W kilku miejscach planowane do realizacji odcinki dróg przecinają podmokłe obszary łąkowe. W sąsiedztwie planowanej inwestycji brak jest większych obszarów bagienno-łąkowych.

Planowane przedsięwzięcie położone jest na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim JCWP: PLRW200025278679, obejmujący zlewnię rzeki Chodeczki do wypływu z jez. Borzymowskiego oraz na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim JCWP: PLRW200017278569, obejmujący zlewnię rzeki Kocieniec.

Części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim JCWP: PLRW200017278569, obejmujący zlewnię rzeki Kocieniec posiada statut silnie zmienionej części wód.

Ocena stanu: dobra.

Kategoria zagrożenia:

- ze względu na zanieczyszczenia punktowe: niska
- ze względu na zanieczyszczenia obszarowe w tym azotanowe (a): średnia
- ze względu na pobory wód: niska

Celem środowiskowym dla tych wód jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału i stanu, tak, aby utrzymać dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Część ta zagrożona jest nie osiągnięciem celów ze względu na zanieczyszczenia obszarowe, w tym przede wszystkim azotanowe. Kategoria zagrożenia ze względu na zanieczyszczenia punktowe oraz ze względu na pobory wody jest niska.

Części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim JCWP: PLRW200025278679, obejmujący zlewnię rzeki Chodeczki do wypływu z jez. Borzymowskiego posiada statut silnie zmienionej części wód.

Ocena stanu: niska – zagrożenie nie osiągnięciem celów środowiskowych celów ze względu na zanieczyszczenia obszarowe, w tym przede wszystkim azotanowe.

Kategoria zagrożenia:

- ze względu na zanieczyszczenia punktowe: niska
- ze względu na zanieczyszczenia obszarowe w tym azotanowe (a): wysoka
- ze względu na pobory wód: niska

Celem środowiskowym dla tych wód jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału i stanu, tak, aby utrzymać dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Część ta zagrożona jest nie osiągnięciem celów ze względu na zanieczyszczenia obszarowe, w tym przede wszystkim azotanowe. Kategoria zagrożenia ze względu na zanieczyszczenia punktowe oraz ze względu na pobory wody jest niska.

#### **4.9. 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.

#### **4.10. Przyroda**

Na terenie nieruchomości, na której planowane jest przedsięwzięcie nie znajdują się formy ochrony przyrody takie jak parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe. Nie stwierdzono występowania na terenie nieruchomości, na której planowane jest przedsięwzięcie roślin, zwierząt i grzybów podlegających ochronie gatunkowej. Na terenach znajdujących się w pobliżu planowanego przedsięwzięcia także nie stwierdzono występowania chronionych gatunków flory i fauny, w tym płazów.

Planowany do przebudowy w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia odcinek drogi gminnej dojazdowy Bierzyn przechodzi na długości ok. 1,1 km przez kompleks leśny. Drzewa porastające w tym lesie znajdują się poza pasem drogowym. Występują więc poza zasięgiem obszaru oddziaływania przedsięwzięcia.

Wzdłuż niektórych odcinków dróg planowanych do przebudowy w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, w obrębie pasów drogowych, w tym w obrębi planowanych do odtworzenia rowów przydrożnych, a więc w zasięgu obszaru oddziaływania przedsięwzięcia, występują miejscami drzewa i krzewy przydrożne różnych gatunków i różnego wieku (od kilku lat do kilkudziesięciu lat), przy czym w rowach przydrożnych występują wyłącznie drzewa i krzewy w postaci odrostów z przycinanych co pewien czas pni. Zachodzi potrzeba dokonania wycinki wszystkich drzew i krzewów porastających planowane do odtworzenia rowy przydrożne. Wydaje się, że nie będzie zachodziła potrzeba dokonania usunięcia pozostałych drzew i krzewów przydrożnych porastających w pasach drogowych przedmiotowych odcinków dróg.

Stan zdrowotny tych drzew i krzewów jest z reguły dobry. Sporadycznie występują spróchniałe gałęzie i spróchniałe dziuple. Nie stwierdzono aby w tych drzewach i krzewach siedliska miały zwierzęta gatunków chronionych, w tym chrząszcz pachnica dębowa.

Najbliżej położone formy ochrony przyrody to:

- Obszar Chronionego Krajobrazu „Jeziora Modzerowskiego”, a więc znajdujący się w odległości ok. 6 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 północno-zachodnim.

W/w formy ochrony przyrody nie będą znajdować się w zasięgu obszaru oddziaływania przedsięwzięcia.

#### **4.11. Środowisko kulturowe, historyczne.**

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

W pobliżu tj. w miejscowości Osiecz Wielki występuje zespół parkowo-dworski o powierzchni 10,26 ha, w tym park zajmuje powierzchnię 5,82 ha. Park tworzy bogaty starodrzew. Dwór dwukondygnacyjny, zamieszkały. W zespole znajduje się budynek podworski-oficyna murowana, zamieszkała. W parku znajduje się Grodzisko – owalny półwysep otoczony stawem podmokłym w kształcie księżyca. Zespół ten oczywiście znajduje się poza zasięgiem obszaru oddziaływania przedsięwzięcia.

Inne obiekty mające znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne nie występują w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia.

#### **4.12. Obszary wybrzeży.**

Nie występują w pobliżu miejsca realizacji planowanej inwestycji.

#### **4.13. Obszary górskie.**

Nie występują w pobliżu miejsca realizacji planowanej inwestycji.

#### **4.14. 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.

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

Na obszarze, na którym 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.

## **5. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.**

Z uwagi na to, że przebudowa przedmiotowych odcinków dróg wzdłuż istniejącego pasa drogowego jest najkorzystniejszym rozwiązaniem pod względem ekonomicznym jak i pod względem stopnia oddziaływania na środowisko, nie przewiduje się budowy drogi w innym miejscu.

W związku z tym, że przyjęte rozwiązania konstrukcyjne zostały już sprawdzone przy wcześniejszych realizacjach budowy i przebudowy dróg na terenie gminy i rozwiązania te sprawdziły się podczas eksploatacji dróg, zdecydowano się zastosować podobną technologię przy realizacji przedmiotowych odcinków dróg.

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

Na wykonanie warstwy odsączającej pod jezdnię oraz pod chodnik wykorzystanych zostanie ok. 250 m<sup>3</sup> piasku.

Na wykonanie podbudowy pod jezdnię wykorzystanych zostanie ok. 4000 m<sup>3</sup> tłucznia kamiennego.

Na wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej jezdni wykorzystanych zostanie ok. 3.400 m<sup>3</sup> masy mineralno-asfaltowej (betonu asfaltowego).

Woda wykorzystywana będzie do skraplania masy mineralno-asfaltowej.

Ponadto na wykonanie zjazdów, zatoki autobusowej wykorzystane pewne ilości tłucznia kamiennego, masy mineralno-asfaltowej i kostki brukowej.

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

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

Oddziaływanie podczas realizacji: nie wystąpi.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Średnio rocznie odprowadzanych będzie z nawierzchni jezdni ok. 36,3 tys. 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, przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych, na teren poboczy, na teren poza koroną drogi w pasie drogowym oraz do rowów przydrożnych. Pobocza, teren poza koroną oraz rowy melioracyjne spełniać będą rolę miejsc chłonnych wód opadowych i roztopowych.

Dla tej klasy dróg nie jest wymagane ujmowanie wód opadowych i roztopowych w system kanalizacyjny i nie jest wymagane zastosowanie urządzeń podczyszczających.

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 poboczy oraz rowów przydrożnych. Woda odprowadzona na pobocza oraz do rowów przydrożnych będzie parowała jak i częściowo przenikała do gruntu. Przed

przeniknięciem do gruntu zostanie poddana podczyszczeniu z substancji ropopochodnych przez powierzchnie trawiaste.

Woda opadowa i roztopowa z jedni nie będzie bezpośrednio odprowadzana do cieków wodnych, czy zbiorników wodnych. Z uwagi na to, że grunt na terenie realizacji przedsięwzięcia jest przepuszczalny nie będzie zachodziło zjawisko spływu powierzchniowego wód opadowych i roztopowych z jezdni do znajdujących się w pobliżu cieków wodnych czy też oczek wodnych. Obszar ten jak i obszary łąkowe znajdujące się w pobliżu przedsięwzięcia i przepływające przez te obszary cieki wodne, będą chronione przed ewentualnym zanieczyszczeniem dzięki szerokiemu pasowi gruntu pomiędzy tymi obszarami a jezdnią.

Zastosowywane rozwiązania w zakresie gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi oraz niżej przedstawione zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarowania odpadami w pełni chronić będą wody powierzchniowe i podziemne oraz obszary łąkowe przed zanieczyszczeniem, w tym będą pozytywnie oddziaływać na cele środowiskowe określone dla jednolitej części wód podziemnych (JCWPd), na której położone jest przedmiotowe przedsięwzięcie, tj. będą zapobiegać i ograniczać odprowadzanie do nich zanieczyszczeń oraz będą zapobiegać pogorszeniu ich stanu, a także będą pozytywnie oddziaływać na cele środowiskowe określone dla jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP), na której położone jest przedmiotowe przedsięwzięcie, tj. będą chronić wody powierzchniowe przed azotanowymi zanieczyszczeniami punktowymi i obszarowymi.

Nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków ochronnych ograniczających zagrożenia.

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

Oddziaływanie podczas realizacji:

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał (materiał uzyskany podczas wykonywania koryta pod drogę, koryta pod zjazdy, chodniki, zatoki autobusowe itp.), będzie mógł być przynajmniej w części wykorzystany na miejscu do formowania niwelety drogi, uzupełnień poboczy, przez co znacznie zminimalizuje się ilość powstających odpadów podczas prowadzenia budowy drogi i zmniejszy się zużycie zasobów naturalnych. Jeżeli podczas prowadzenia robót ziemnych czy też budowlanych wytworzony zostanie inny materiał, który nie będzie mógł być wykorzystany na miejscu, będzie niemalże natychmiast po powstaniu wywożony. Będzie to wyłącznie odpad inny niż niebezpieczny. Powstałe odpady klasyfikowane będą pod następującym rodzajem: Odpady z remontów i przebudowy dróg [17 01 81]. Przewiduje się, że może zostać wytworzonych do ok. 30 Mg tych odpadów z rozbiórki infrastruktury drogowej. Podczas przeprowadzania prac rozbiórkowych wytwarzane odpady będą gromadzone i przetrzymywane na wydzielonym placu prowadzonych robót. Po dokonanej rozbiórce odpady będą niemalże natychmiast wywiezione. Odpady te przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania tymi odpadami i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania. Wytworzone odpady w pierwszej kolejności przekazywane będą do odzysku. Dopiero, gdy odzysk będzie niemożliwy z przyczyn technologicznych lub nie będzie uzasadniony z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych odpady przekazywane będą do unieszkodliwiania. Wytwórcą tych odpadów będzie podmiot, któremu zlecone zostanie wykonanie budowy 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, twarda, 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 poboczy oraz rowów przydrożnych, uchroni przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi powierzchnię ziemi.

Nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków ochronnych ograniczających zagrożenia.

### **7.3. 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 komunikacyjnego do środowiska, którego źródłem będą poruszające się pojazdy, będzie niewielka. Wykonanie nowej, również twardej nawierzchni i podwyższenie w ten sposób parametrów technicznych i eksploatacyjnych przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu komunikacyjnego w stosunku do stanu przed przeprowadzoną budową drogi. Poruszanie się pojazdów po zniszczonej nawierzchni z licznymi wybojami poprzecznymi i podłużnymi, dziurami, zadoleniami, wywołuje znacznie większą emisję hałasu niż ma to miejsce w przypadku poruszania się pojazdów po równej nawierzchni. Jednocześnie nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy drogi nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Do tej pory nie stwierdzono, aby wzdłuż planowanej do przebudowy drogi zostały przekroczone wartości dopuszczalne poziomów hałasu komunikacyjnego.

Źródłami hałasu będą samochody poruszające się po wybudowanej drodze, w tym przede wszystkim samochody osobowe, rzadziej ciągniki rolnicze i samochody ciężarowe. Jak wyżej wskazano natężenie ruchu tych pojazdów będzie stosunkowo niewielkie. Średni poziom mocy akustycznej tych źródeł wynosić będzie do ok. 70 dB. Wraz ze wzrostem odległości od źródła występuje zanik intensywności dźwięku.

Droga przebiegać będzie przede wszystkim przez tereny z rozproszoną zabudowa zagrodową. Zabudowa chroniona akustycznie, a więc zabudowa zagrodowa, znajduje się w stosunkowo dużych odległościach od planowanej do przebudowy drogi.

Wzdłuż odcinków przebiegających przez bardziej zwartą zabudowę, a więc wzdłuż odcinków, przy których przylegają najbliższe położone zabudowania mieszkalne, a więc na odcinkach gdzie zabudowa chroniona akustycznie znajduje się w stosunkowo niewielkiej odległości od pasa drogowego planowanych do przebudowy dróg,

wprowadzone zostaną ograniczenia prędkości do 50 km/godz w porze dziennej i do 60 km/godz w porze nocnej.

Poziom hałasu komunikacyjnego na granicy pasa drogowego planowanych do przebudowy dróg nie będzie przekraczał 60 dB w przedziale czasu odniesienia równy 16 godzinom oraz nie będzie przekraczał 50 dB w przedziale czasu odniesienia równy 8 godzinom, a więc wartość poziomu hałasu komunikacyjnego na terenie zabudowy chronionej akustycznie w obrębie zabudowy mieszkalnej nie będzie przekraczać wartości dopuszczalnych poziomów dźwięku.

Planowane przedsięwzięcie nie powinno więc stanowić uciążliwości akustycznej dla mieszkańców zabudowań chronionych akustycznie.

Gmina Boniewo i Powiatowy Zarząd Dróg we Włocławku przebudowali już inne drogi w terenach podobnych pod względem zabudowy do przedmiotowych odcinków. Jak do tej pory nie wnoszono skarg na jakąkolwiek uciążliwość akustyczną wywołaną emisją hałasu komunikacyjnego. Dlatego też należy uznać, że 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.

#### **7.4. Ochrona powietrza**

Oddziaływanie podczas realizacji:

Podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi zwiększona emisja spalin i pyłów do środowiska wywołana pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania budowy. 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:

Nie przewiduje się, aby po dokonaniu przebudowy dróg 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 przebudowa drogi spowoduje zmniejszenie jej uciążliwości.

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

#### **7.5. Ochrona terenów zabudowy mieszkaniowej.**

Oddziaływanie podczas realizacji:

W trakcie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić pewne uciążliwości związane z utrudnieniem przejazdu, 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:

Nie przewiduje się, aby po dokonaniu przebudowy drogi nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu pojazdów. 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, a co za tym idzie dokonanie budowy 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.

## **7.6. Ochrona przyrody.**

Oddziaływanie podczas realizacji:

Nastąpi pewna ingerencja w środowisko przyrodnicze związana z koniecznością dokonania wycinki wszystkich drzew i krzewów porastających planowane do odtworzenia rowy przydrożne.

Będą to przede wszystkim odrosty z takich drzew i krzewów jak wierzba, klon, olszyna, lilak. Pierśnica tych odrostów wynosi z reguły kilka cm, maksymalnie do 10 cm. Ilość planowanych do usunięcia odrostów: do około tysiąca.

Wydaje się, że nie będzie zachodziła potrzeba dokonania usunięcia pozostałych drzew i krzewów przydrożnych porastających w pasach drogowych przedmiotowych odcinków dróg.

Potrzeba dokonania wycinki drzew i krzewów z rowów przydrożnych wynikać będzie wyłącznie z potrzeby odtworzenia tych rowów i zapewnienia ich właściwego funkcjonowania tj. miejsc, do których odprowadzane będą mogły być wody opadowe i roztopowe z jezdni.

W celu ograniczenia do minimum oddziaływania na środowisko przyrodnicze wymagane prace związane z usuwaniem drzew i krzewów przeprowadzone zostaną po stwierdzeniu braku zasiedlenia przez ptaki, a w przypadku stwierdzenia zasiedlenia, prace przeprowadzone zostaną poza okresem lęgowym, który trwa od 15 marca do 15 sierpnia.

Prace budowlane związane z przebudową dróg w pasie drogowym prowadzone będą w stosunkowo dużych odległościach od porastających w tym pasie pozostałych drzew lub krzewów. Podczas prowadzenia tych prac nie powinno zachodzić niebezpieczeństwo jakiegokolwiek uszkodzenia porastających drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, zarówno uszkodzenia systemu korzeniowego tych drzew i krzewów jak i korony drzew i krzewów. W związku z powyższym wydaje się, że nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych rozwiązań mających na celu zabezpieczanie rosnących w pasie drzew i krzewów na czas prowadzenia prac.

Przedmiotowe przedsięwzięcie w fazie realizacji nie będzie oddziaływać na najbliższej położone formy ochrony przyrody.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Posadowione przepusty drogowe dla potrzeb przeprowadzenia pod drogą cieków wodnych i innych rowów melioracyjnych oraz pod zjazdami dla potrzeb przeprowadzenia wód w rowach przydrożnych z jednej strony zjazdu na drugą stronę

zjazdu będą w odpowiedni sposób przystosowane dla potrzeb umożliwienia przejścia tym przepustem migrujących płazów. Będą to przepusty rurowy o średnicy rury przynajmniej odpowiednio 60 cm i 40 cm, a więc o stosunkowo dużym otworze. Spadek podłużny w obrębie przepustu wynosić będzie ok. 2 % a więc będzie nieduży, umożliwiając przejście migrującym płazom. Dno rur przepustowych ułożone zostanie na wysokości dna rowu przydrożnego, po to aby nie tworzyć przed wlotem do przepustu oraz za wylotem z przepustu żadnych progów. Oczywiście na dnie przepustu także nie będzie żadnych progów. Wykonane obustronnie, na końcach przepustu, ścianki czołowe będą zabezpieczać przed usuwaniem się gruntu przed wlotem do przepustu oraz za wylotem z przepustu. Osunięty grunt mógłby utrudniać swobodne przemieszczanie się przez przepust. Migrujące rowem przydrożnym płazy będą więc mogły swobodnie przejść przez wykonany przepust drogowy. Wydaje się więc, że nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych rozwiązań dla potrzeb umożliwienia migracji płazów przepustem drogowym.

Podczyszczanie wód opadowych i roztopowych z jezdni przez powierzchnie trawiaste poboczy oraz rowów przydrożnych uchroni przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi znajdujące się w pobliżu drzewa.

Nie stwierdzono występowania na terenach nieruchomości, na których planowane jest przedsięwzięcie roślin, zwierząt i grzybów podlegających ochronie gatunkowej. Na znajdujących się w pobliżu planowanego przedsięwzięcia ciekach wodnych, oczkach wodnych i terenach łąkowych także nie stwierdzono występowania chronionych gatunków flory i fauny, w szczególności płazów.

W przypadku stwierdzenia wystąpienia wzmożonej migracji płazów przez drogę pomiędzy znajdującymi się w pobliżu obszarami podmokłymi i oczkami wodnymi, która to migracja może mieć miejsce w okresie wiosennym tj. od 15 lutego do 15 maja i w okresie jesiennym tj. od 15 września do 31 października, zaleca się w takim przypadku ustawienie stosownego ogrodzenia ochronnego o odpowiedniej długości, które w sposób skuteczny zatrzymać będzie płazy przed przedostaniem się na teren drogi. Jeżeli stwierdzone zostanie występowanie wzmożonej migracji płazów przez drogę pomiędzy ciekami wodnymi i rowami melioracyjnymi przebiegającymi pod drogą to w w pobliżu wykonany przepustów pod drogą zaleca się wykonanie ogrodzeń ochronnych ustawionych w taki sposób, aby naprowadzały w sposób skuteczny płazy na przepust pod drogą, przez który będą w bezpieczny sposób mogły przedostać się na drogą stronę drogi. W przypadku ustawienia ogrodzeń ochronnych należałoby przynajmniej raz na 7 dni (najlepiej na początku każdego tygodnia) oraz każdorazowo po opadzie deszczu sprawdzać stan techniczny ogrodzenia.

Nie istnieje niebezpieczeństwo negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na chronione gatunki flory i fauny, w szczególności płazy i ich siedliska.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na najbliższej położone formy ochrony przyrody.

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

### **7.7. Ochrona krajobrazu.**

W związku z tym, że droga przebudowana zostanie wzdłuż istniejących pasów drogowych 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.

### **7.8. 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.

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

Oddziaływanie podczas realizacji:

Nie powinno wystąpić, ale jeżeli w trakcie prowadzenia prac ziemnych odkryte zostaną relikty kultury teren zostanie udostępniony do badań archeologicznych.

Oddziaływanie podczas eksploatacji: nie wystąpi.

Nie ma potrzeby zastosowania środków ochronnych ograniczających zagrożenia.

### **7.10. 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 przedmiotowych odcinków dróg 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 zarządzający drogą, posiadać będzie tytuł prawny, a więc nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości środowiska poza pas drogowy przedmiotowej drogi gminnej.

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

## **8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko.**

Nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia.

## **9. 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, w tym na obszar Natura 2000.

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

- Obszar Chronionego Krajobrazu „Jeziora Modzerowskiego”, a więc znajdujący się w odległości ok. 6 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 północno-zachodnim.

## **10. Informacje na temat możliwych konfliktów społecznych.**

Nie przewiduje się możliwości wystąpienia konfliktów społecznych. Lokalna społeczność sama domaga się przeprowadzenia przebudowy przedmiotowych odcinków dróg.

## **11. Obszar oddziaływania przedsięwzięcia.**

Jak wyżej wykazano obszar, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w fazie realizacji jak i w fazie eksploatacji, a więc obszar znajdujący się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, obejmuje wyłącznie istniejące pasy drogowe planowanych do przebudowy odcinków dróg oznaczony działką nr 173 (dr) obręb Boniewo, nr 33 (dr) obręb Wólka Paruszevska, nr 29 (dr) obręb Wólka Paruszevska, nr 52 (dr) obręb Wólka Paruszevska, nr 106 (dr) obręb Osiecz Wielki, w tym miejscowość Anielin, nr 151 (dr) obręb Osiecz Mały, nr 105 (dr) obręb Osiecz Wielki, nr 100 (dr) obręb Osiecz Wielki, nr 12 (dr) obręb Sarnowo, nr 2 (dr) obręb Sarnowo, nr 7/3 (dr) obręb Osiecz Wielki, nr 318 (dr) obręb Osiecz Wielki, nr 7/2 (dr) obręb Osiecz Wielki, nr 118 (dr) obręb Bierzyn, nr 250 (dr) obręb Osiecz Wielki, nr 249 (dr) obręb Osiecz Wielki, nr 4 (dr) obręb Łączewna, nr 2 (dr) obręb Łączewna, nr 23 (dr) obręb Sarnowo, nr 51 (dr) obręb Sarnowo, nr 137 (dr) obręb Sarnowo, nr 111 (dr) obręb Sarnowo.

## **12. Kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.**

Na obszarze, na którym 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.

W załączeniu:

1. Lokalizacje planowanych do przebudowy odcinków dróg na podkładzie mapy topograficznej (Załącznik nr 1).

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