

**Karta informacyjna**  
następującego przedsięwzięcia:

**Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Kaniewo**

stanowiąca załącznik do wniosku  
o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

przedłożonego przez

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

**1. Rodzaj przedsięwzięcia.**

Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Kaniewo na odcinku od km 0+000 do km 1+295 o planowanej nawierzchni bitumicznej z masy asfaltobetonowej (betonu asfaltowego) zlokalizowanej na terenie gminy Boniewo, powiat włocławski, województwo kujawsko-pomorskie.

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

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 ze 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. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.), planowana realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed dokonaniem przedmiotowego zgłoszenia.

Kategoria drogi: droga gminna.

Klasa drogi: droga lokalna (L).

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

Planowany rodzaj nawierzchni: beton asfaltowy (masa bitumiczna).

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

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowie poddana zostanie istniejąca droga gminna w miejscowości Kaniewo na odcinku od km 0+000 do km 1+295.

Droga wpisana jest w ciąg drogowy Jerzmanowo (gmina Boniewo) - Kaniewo (gmina Boniewo) - Gołębin Parcele (gmina Lubraniec). Całkowita długość tego ciągu drogowego wynosi ok. 4,5 km.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowie poddany zostanie mniej więcej środkowy odcinek tego ciągu drogowego o długości 1,295 km, położony na terenie miejscowości Kaniewo (obręb geodezyjny Jerzmanowo). Koniec planowanego do przebudowy odcinka stanowi granica gminy Boniewo z gminą Lubraniec.

Planowana do przebudowy droga położona jest w miejscowości Kaniewo (obręb geodezyjny Jerzmanowo).

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

- 1) nr 33/3 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 3,53 ha i w części, tj. o powierzchni ok. 0,80 ha zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka.
- 2) nr 33/2 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,61 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 3) nr 204/3 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,0018 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 4) nr 205/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,0007 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 5) nr 66/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,0170 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 6) nr 67/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,0016 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 7) nr 68/5 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,0137 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 8) nr 68/3 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,0113 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 9) nr 206/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,0190 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 10) nr 68/6 (dr) obręb Jerzmanowo,
  - posiada całkowitą powierzchnię 0,0289 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 11) nr 207/1 (dr) obręb Jerzmanowo,

- posiada całkowitą powierzchnię 0,0327 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 12) nr 69/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- posiada całkowitą powierzchnię 0,0184 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 13) nr 209/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- posiada całkowitą powierzchnię 0,0319 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 14) nr 210/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- posiada całkowitą powierzchnię 0,01 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 15) nr 70/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- posiada całkowitą powierzchnię 0,0503 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 16) nr 33/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- posiada całkowitą powierzchnię 0,0046 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 17) nr 73/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- posiada całkowitą powierzchnię 0,0337 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,
- 18) nr 212/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- posiada całkowitą powierzchnię 0,0018 ha i w całości zajęta jest pod pas drogowy planowanego do przebudowy odcinka,

Wszystkie nieruchomości stanowią własność Gminy Boniewo ul. Szkolna 28, 87-851 Boniewo.

Całkowita powierzchnia istniejącego pasa drogowego planowej do przebudowy drogi wynosi ok. 1,69 ha. Wydzielony pas drogowy tej drogi posiada średnią szerokość ok. 13,1 m. Nie zachodzi więc potrzeba wydzielenia pasów gruntu z nieruchomości przyległych do drogi na poszerzenie pasa drogowego przedmiotowej drogi.

W chwili obecnej planowany do realizacji odcinek posiada bardzo zniszczoną nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 500 cm. Nawierzchnia na całej długości posiada liczne spękania, powierzchniowe wykruszenia, wyboje podłużne. Pobocza gruntowe, przeważnie zaniżone lub zawyżone wysokościowo. Konstrukcja drogi nie odpowiada najniższej kategorii ruchu tj KR1. Nie wykonanie w najbliższym czasie przebudowy tego odcinka drogi, w tym przede wszystkim nie wykonanie wzmocnienia konstrukcji, spowoduje całkowite zniszczenie drogi.

Ruch pojazdów odbywa się dwustronnie.

Po jednej i po drugiej stronie drogi występują miejscami rowy przydrożne. Rowy te są w stosunkowo dobrym stanie.

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

W drodze nie są zlokalizowane inne przepusty drogowe do przeprowadzenia pod drogą cieków wodnych (rowów melioracyjnych) czy też do przeprowadzenia pod drogą wód opadowych i roztopowych z jednej strony skraja drogowego na drugą stronę skraja drogowego.

Do przedmiotowego odcinka dochodzą inne drogi dojazdowe.

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

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowie poddana zostanie istniejąca droga gminna w miejscowości Kaniewo na odcinku od km 0+000 do km 1+295. Długość planowanej do przebudowy w ramach niniejszego przedsięwzięcia drogi wyniesie 1,295 km.

Przebudowie poddana zostanie istniejąca droga o zniszczonej nawierzchni asfaltowej. Przebudowa drogi zostanie przeprowadzona w wydzielonym liniami granicznymi istniejącym pasie drogowym, posiadającym średnią szerokość ok. 13,1 m. Nie istnieje potrzeba poszerzenia na potrzeby przebudowy drogi istniejących pasów drogowych o nieruchomości przyległe do drogi.

W ramach projektowanej przebudowy przedmiotowej drogi wykonana zostanie nowa nawierzchnia drogi z masy betonu asfaltowego (BA) na łącznej długości 1295 mb i szerokości 5,00 m z jednoczesnym zabezpieczeniem istniejącej nawierzchni przed całkowitą degradacją poprzez wykorzystanie jej jako podbudowy pod nową nawierzchnię. W ten sposób wzmocniona zostanie konstrukcja drogi, poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa jak i komfort jazdy uczestników ruchu.

Na istniejącą nawierzchnie bitumiczną, po oczyszczeniu jej, ułożona zostanie warstwa bitumiczna z betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 4 cm na szerokość 500 cm. Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem poprzecznym na skraj jezdni celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej na pobocza. Dodatkowo w obrębie przebiegającego w obniżeniu terenowym początkowego odcinka, na długości ok. 150 m, konstrukcja zostanie wzmocniona poprzez zastosowanie geokompozytów (geosiatki i geokraty) wkomponowanych w masę asfaltową. W ten sposób wykonana zostanie konstrukcja drogi KR1 czyli o dopuszczalnym nacisku przynajmniej do 80 kN/oś. Poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa jak i komfort jazdy uczestników ruchu.

Wykonane zostaną odpowiednie włączenia dróg dojazdowych dochodzących do przedmiotowej drogi. Skrzyżowania tych dróg z planowaną do przebudowy drogi utwardzone zostaną warstwą masy mineralno-asfaltowej z betonu asfaltowego.

Nie jest planowane wykonanie przepustów pod drogą.

Nie zachodzi potrzeba przebudowy istniejących zjazdów.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych zaprojektowane zostanie, z uwagi na brak kanalizacji deszczowej, na pobocza oraz do rowów przydrożnych przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych.

Pobocza gruntowe zostaną ścięte, wyprofilowane i oczyszczone oraz poszerzone do szerokości ok. 100 cm. Nadany zostanie 8% spadek poboczy w kierunku rowów przydrożnych.

Rowy przydrożne zostaną oczywiście zachowane.

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał (materiał ziemny pochodzący z korytowania i ścięcia poboczy) 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, koparko-ładowarki, walce, samochody ciężarowe dostarczające materiał na budowę, itp.

Przebudowana droga wykorzystywana będzie przede wszystkim na potrzeby dojazdu do posesji zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz do posesji zlokalizowanych wzdłuż dróg dojazdowych dochodzących do przedmiotowej drogi, a także na potrzeby przejazdu pomiędzy miejscowościami, które łączy ciąg drogowy przedmiotowej drogi.

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

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. 150 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 miejscowości Kaniewo, 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 będzie przedsięwzięcie:

- 1) nr 33/3 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 2) nr 33/2 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 3) nr 204/3 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 4) nr 205/1 (dr) obręb Jerzmanowo,

- 5) nr 66/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 6) nr 67/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 7) nr 68/5 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 8) nr 68/3 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 9) nr 206/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 10) nr 68/6 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 11) nr 207/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 12) nr 69/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 13) nr 209/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 14) nr 210/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 15) nr 70/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 16) nr 33/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 17) nr 73/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 18) nr 212/1 (dr) obręb Jerzmanowo.

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

Przebudowie poddana zostanie istniejąca droga gminna o zniszczonej nawierzchni bitumicznej.

Przebudowa przeprowadzona zostanie wyłącznie w obrębie istniejących pasów drogowych.

Planowana do przebudowy droga położona jest wyłącznie na obszarze rolniczej przestrzeni produkcyjnej z terenami wykorzystywanymi pod prowadzenie upraw rolnych (użytki rolne) z rozproszoną zabudową zagrodową, z najbliższymi zabudowaniami mieszkalnymi w ramach zabudowy zagrodowej oddalonymi w odległości przeważnie od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów od pasa drogowego planowanej do przebudowy drogi. Jedynie przy końcowym odcinku drogi znajduje się jedna zabudowa zagrodowa z budynkiem mieszkalnym oddalonym w odległości ok. 7 m od pasa drogowego planowanej do przebudowy drogi.

Tereny produkcyjne, przemysłowe nie występują w najbliższej okolicy.

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

Miejscowość Kaniewo posiada statusu miejscowości uzdrowiskowej, nie zostały także wyznaczone w obrębie tej 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 młodogłacjalny, powstały podczas zlodowacenia Vistuliańskiego, wysoczyzny morenowej płaskiej i lekko falistej, poprzecinanej w kilku miejscach niewielkimi dolinkami i rynnami polodowcowymi.

#### **4.5. Ukształtowanie terenu.**

W miejscu planowanej inwestycji teren jest przeważnie płaski. Tylko w miejscu początkowego odcinka obniża się w obrębie dolinki.

#### **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 3 m . Tylko w obrębie dolinki w początkowym odcinku drogi poziom tych podpowierzchniowych wód podziemnych znajduje się płycej tj. na głębokości ok. 1,5 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 Kłobia. Studnie głębinowe tego ujęcia w Kłobie znajdują się w odległości ok. 1,6 km na zachód od miejsca, na którym planowane jest przedsięwzięcie. 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 zlewni rzeki Chodeczka (na niektórych mapach zaznaczana na tym odcinku również jako Lubieniec) położonej w obrębie stanowiącej lewobrzeżny dopływ rzeki Wisły zlewni rzeki Zgłowiączki. Rzeka Chodeczka stanowi prawy dopływ rzeki Zgłowiączki. Rzeka Chodeczka przepływa w odległości ok. 580 m na południe od miejsca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obszar znajdujący się w pobliżu przedsięwzięcia odwadniany jest poprzez system rowów melioracyjnych. W pobliżu początkowego odcinka planowanej do przebudowy drogi początek swój ma rów melioracyjny. Planowany do realizacji odcinek nie jest przecięty odwadniającymi ten obszar rowami melioracyjnymi.

Najbliżej położone jezioro to Jezioro Krukowskie o powierzchni kilkudziesięciu hektarów. Znajduje się ono w odległości ok. 2,75 km na południowy wschód 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 sąsiedztwie miejsca realizacji przedsięwzięcia występuje jedno niewielkie oczko wodne.

Przy początkowym odcinku planowanego do realizacji odcinka drogi znajduje się wąski pas obszaru łąkowego wykształconego w obrębie mającej tu swój początek dolinki. Większy obszar bagienno-łąkowy znajduje się w odległości 250 m na wschód od miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie położone jest na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim JCWP: PLRW200020278699, obejmujący zlewnię rzeki Chodeczki od wypływu z jez. Borzymowskiego do ujścia do rzeki Zgłowiączka. Ta część wód powierzchniowych 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): 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.

#### **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 których planowane jest przedsięwzięcie, a więc w obrębie pasów drogowych, 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 roślin, zwierząt i grzybów, za wyjątkiem płazów.

Wizję lokalną pod kątem występowania gatunków chronionych, w szczególności płazów, przeprowadzono w miejscu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz w najbliższym sąsiedztwie, przede wszystkim w miejscach stanowiących potencjalnie dogodne siedliska dla bytowania i tras migracyjnych gatunków chronionych, w szczególności płazów. Wizję terenową w miejscu i w pobliżu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadzono w dniu 13 września 2014 r. Wizję lokalną przeprowadził Andrzej Ciborski.

Terenowe prace inwentaryzacyjne trwały cały dzień, od godzin wczesnych porannych do początku zmierzchu.

Prace inwentaryzacyjne przeprowadzono w miejscach stanowiących potencjalnie dogodne siedliska dla bytowania płazów oraz w obrębie możliwych tras migracyjnych płazów, i tak prace te przeprowadzono:

- 1) w obrębie rowu melioracyjnego wraz z terenem przyległym (dolinka) mającego swój początek w pobliżu początkowego odcinka planowanej do przebudowy drogi,
- 2) w obrębie terenu pomiędzy pasem drogowym planowanej do przebudowy drogi, a znajdującymi się w pobliżu oczkiem wodnym.

Ad 1) w obrębie rowu melioracyjnego wraz z terenem przyległym (dolinka) mającego swój początek w pobliżu początkowego odcinka planowanej do przebudowy drogi zaobserwowano występowanie następujących gatunków płazów:

- 1) Żabę trawną (*Rana temporaria*), czyli wchodzące w skład kompleksu żab brunatnych. Łącznie zaobserwowano 2 osobniki tego rodzaju. Z uwagi stromy i wysoki nasyp drogi po jednej stronie (od strony dolinki i rowu melioracyjnego) i po drugiej stronie drogi nie zaobserwowano wędrówki tych żab przez pas drogowy.

Ad 2) w obrębie terenu pomiędzy pasem drogowym planowanej do przebudowy drogi, a znajdującymi się w pobliżu oczkiem wodnym zaobserwowano występowanie następujących gatunków płazów:

- 1) Żaby z rodzaju *Pelophylax*, czyli wchodzące w skład kompleksu żab zielonych. Z uwagi na trudności identyfikacyjne i możliwości krzyżowania się gatunków w obrębie powyższego rodzaju, nie dokonano pełnej identyfikacji tych żab pod względem gatunkowym. Mogły to być następujące gatunki: żaba jeziorowa (*Rana lessonae*), żaba wodna (*Rana esculenta*), żaba śmieszna (*Rana ridibunda*). Zaobserwowano łącznie 3 osobniki tego rodzaju. Żaby tego rodzaju z reguły nie oddalają się od oczek wodnych w związku z powyższym obszarem żerowania i bytowania dla tych żab są przede wszystkim przedmiotowe oczka wodne oraz wąski pas przylegający do tych oczek wodnych.

Z uwagi dość znaczną odległość pasa drogowego od tego oczka wodnego oraz stosunkowo stromy nasyp drogi od strony oczka wodnego nie zaobserwowano wędrowki tych żab przez pas drogowy.

Planowana do przebudowy droga nie przechodzi przez kompleks leśny. W najbliższej okolicy nie występują kompleksy leśne.

Zadrzewienia (drzewa przydrożne różnych gatunków i różnego wieku) w ilości ok. kilkudziesięciu sztuk występują lokalnie w pasie drogowym, na jego skraju, a więc w zasięgu obszaru możliwego oddziaływania przedsięwzięcia. Nie jest planowane ich usunięcie. Stan zdrowotny tych drzew jest z reguły dobry. Sporadycznie występują spróchniałe gałęzie. Nie stwierdzono występowania spróchniałych dziupli. 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. 19 km w kierunku południowo-zachodnim,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Jeziora Głuszyńskiego”, a więc znajdujący się w odległości ok. 19 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,
- Rezerwat „Rogóżno”, a więc znajdujący się w odległości ok. 10 km w kierunku południowym.

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

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.

Inne obiekty mające znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne nie występują w bliskim sąsiedztwie 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 drogi 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 przedmiotowej drogi.

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

Na wykonanie nowej warstwy bitumicznej jezdni wykorzystanych zostanie ok. 260 m<sup>3</sup> masy mineralno-asfaltowej (betonu asfaltowego).

#### **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 powinno wystąpić.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie zlecona Wykonawcy, a więc innemu podmiotowi.

Nie przewiduje się, aby Wykonawca musiał stworzyć i zorganizować na potrzeby realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zaplecze budowlane, w tym zaplecze socjalne.

Praca koparko-ładowarki lub równiarki drogowej wykorzystywanej na potrzeby z korytowania, ścięcia poboczy i profilowania poboczy, będzie krótkotrwała i będzie ona mogła być po każdym dniu pracy ściągana przez Wykonawcę na prowadzoną przez niego stałą bazę transportowo-magazynową, a więc nie będzie zachodziła potrzeba stworzenia na tego sprzętu zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu.

Podobna sytuacja będzie w przypadku wykorzystywania przy realizacji przedsięwzięcia walców drogowych i podobnych maszyn. Sprzęt ten będzie mógł być po każdym dniu pracy ściągany przez Wykonawcę na prowadzoną przez niego stałą bazę transportowo-magazynową, a więc nie będzie zachodziła potrzeba stworzenia na tego sprzętu

zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu.

Samochody ciężarowe dostarczające materiał na budowę będą także po każdym dniu pracy ściągane przez Wykonawcę na prowadzoną przez niego stałą bazę transportowo-magazynową, a więc nie będzie zachodziła potrzeba stworzenia na tych samochodów zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu.

Nie przewiduje się, aby zachodziła potrzeba magazynowania w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu materiału wykorzystywanego przy budowie drogi. Będzie on na bieżąco dostarczany przez Wykonawcę na teren budowy z prowadzonej przez niego stałej bazy transportowo-magazynowej, a więc nie będzie zachodziła potrzeba stworzenia na potrzeby magazynowania materiału wykorzystywanego przy budowie zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu.

W ramach zaplecza socjalnego wykorzystywane będą zapewne przenośne toalety typu Toi Toi z bezodpływowym zbiornikiem i umywalką ze zintegrowanym zbiornikiem na wodę. W związku z tym, że przedmiotowe przedsięwzięcie ma charakter liniowy, a więc nieuzasadnione byłoby stworzenie dla potrzeb tego zaplecza socjalnego zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu. Przedmiotowe zaplecze socjalne będzie przewożone i ustawiane w zależności od potrzeb i miejsca realizacji przedsięwzięcia w danym czasie. Nie będzie zachodziła potrzeba doprowadzenia do wykorzystywanych przenośnych toalet typu Toi Toi przyłącza wodociągowego jak i kanalizacyjnego. Nie będzie także zachodziła potrzeba wykonania zbiornika do odprowadzania i przetrzymywania nieczystości ciekłych nagromadzonych w toaletach. Opróżnianiem wykorzystywanych przenośnych toalet typu Toi Toi zajmować się będzie podmiot, od które zostaną one wynajęte.

W ramach zaplecza do zbierania odpadów komunalnych wykorzystywane będą zapewne pojemniki do zbierania odpadów komunalnych. Nieuzasadnione byłoby stworzenie dla potrzeb tego zaplecza do zbierania odpadów komunalnych zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu. Przedmiotowe zaplecze do zbierania odpadów komunalnych będzie mobilne, przewożone na środkach transportu i ustawiane w zależności od potrzeb i miejsca realizacji przedsięwzięcia w danym czasie. Zgromadzone odpady komunalne przekazywane będą innemu podmiotowi odbierającemu tego typu odpady i dostarczane do regionalnej instalacji przetwarzania odpadów komunalnych.

Przy realizacji tego typu przedsięwzięć zaplecze biurowe np. kierownika budowy czy też inspektora nadzoru musi być mobilne, a więc z reguły organizowane jest w ramach wykorzystywanego samochodu typu Bus. W związku z powyższym nieuzasadnione byłoby stworzenie dla potrzeb tego zaplecza biurowego zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu.

Wykonawca robót nie będzie mógł w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu przeprowadzać napraw, serwisowania i konserwacji pojazdów i maszyn wykorzystywanych przy budowie, a więc nie będzie zachodziła potrzeba stworzenia na potrzeby wykonania napraw, serwisowania i konserwacji pojazdów i maszyn zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub

w jego pobliżu. W przypadku awarii jakiegoś pojazdu lub maszyny Wykonawca będzie musiał natychmiast taki sprzęt ściągać na prowadzona przez niego stałą bazę transportowo-magazynową lub do odpowiedniego zakładu naprawczego.

Nie przewiduje się, aby w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu zachodziła potrzeba tankowania paliwem maszyny i środków transportu, a więc nie będzie zachodziła potrzeba stworzenia na potrzeby tankowania zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu. Jeżeli jednak zajdzie potrzeba dotankowania maszyn pracujących na budowie to Wykonawca zobowiązany zostanie do wykonywania tej czynności z dala od łąk, pastwisk lub cieków i zbiorników wodnych, będących m.in. potencjalnymi siedliskami gatunków chronionych, a miejsce tankowania będzie musiał zabezpieczyć w odpowiedni sposób przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu oraz do wód powierzchniowych i podziemnych np: poprzez wyłożenie mat sorbcyjnych.

Nie przewiduje się, aby w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu zachodziła potrzeba magazynowania ewentualnych zapasów paliwa, a więc nie będzie zachodziła potrzeba stworzenia na potrzeby magazynowania paliwa zaplecza budowlanego w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu. Jeżeli jednak zajdzie potrzeba dotankowania maszyn pracujących na budowie to Wykonawca zobowiązany zostanie do magazynowania paliwa wyłącznie w odpowiednich kanistrach przystosowanych do magazynowania i przewożenia paliwa, przetrzymywanych wyłącznie na środkach transportu, w ilości nieprzekraczającej doraźnego zapotrzebowania.

Wykonawca, któremu zlecona zostanie realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia zobowiązany zostanie do:

- 1) Używania wyłącznie sprawnych technicznie maszyn, środków transportu i innego sprzętu wykorzystywanego przy budowie.
- 2) Monitorowania na bieżąco ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych z maszyn, środków transportu i innego sprzętu.
- 3) Natychmiastowego neutralizowania i usuwania przy pomocy odpowiednich urządzeń i środków ewentualnych wycieków olejów czy innych płynów eksploatacyjnych z pracujących maszyn lub pojazdów.
- 4) Natychmiastowego zebrania zanieczyszczonego gruntu wyciekami olejów czy innych płynów eksploatacyjnych z pojazdów lub maszyn, umieszczenia w odpowiednim pojemniku i czym prędzej przekazania do odpowiedniego unieszkodliwiania.
- 5) Nieprzeprowadzania w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu napraw, konserwacji i serwisowania maszyn i taboru samochodowego, a w przypadku awarii jakiegoś pojazdu lub maszyny natychmiastowego ściągnięcia takiego sprzętu na prowadzoną przez niego bazę transportowo-magazynową lub do odpowiedniego zakładu naprawczego.
- 6) Zorganizowania logistycznego w taki sposób, aby nie zachodziła potrzeba tankowania paliwem maszyny i środków transportu w obrębie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w jego pobliżu, a jeżeli jednak zajdzie potrzeba dotankowania maszyn pracujących na budowie to Wykonawca zobowiązany zostanie do wykonywania tej czynności z dala od łąk, pastwisk lub cieków i

zbiorników wodnych, będących m.in. potencjalnymi siedliskami gatunków chronionych, a miejsce tankowania będzie musiał zabezpieczyć w odpowiedni sposób przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu oraz do wód powierzchniowych i podziemnych np: poprzez wyłożenie mat sorbcyjnych.

Nie przewiduje się, aby realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymagała wykonania wykopów.

Może zachodzić potrzeba wykonania w ramach robót przygotowawczych, robót ziemnych związanych z korytowaniem poboczy, czyli niezbyt głębokiego wykopu, jeżeli koryto pod pobocza należy klasyfikować także jako wykop. Głębokość tego wykopu będzie niewielka, dostosowana do istniejącej niwelety jezdni. Przewiduje się, że nie będzie zachodziła potrzeba wykonania koryta głębszego niż 15 cm. Nie będzie zachodziła potrzeba odwodnienia tego typu wykopów.

Nie będzie zachodziła potrzeba wykonania wykopów pod przepusty drogowe.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Średnio rocznie odprowadzanych będzie z nawierzchni jezdni ok. 3,3 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 przydrożne 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. Znajdujący się w pobliżu rów melioracyjny, a także znajdujący wąski obszar łąkowy, będą chronione przed ewentualnym zanieczyszczeniem dzięki szerokiemu pasowi gruntu pomiędzy tymi elementami 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 ziemny (materiał uzyskany podczas korytowania i ścinania poboczy), będzie mógł być przynajmniej w części wykorzystany na miejscu do uzupełnień i formowania poboczy, przez co znacznie zminimalizuje się ilość powstających odpadów podczas prowadzenia budowy drogi i zmniejszy się zużycie zasobów naturalnych. Jeżeli podczas prowadzenia robót ziemnych 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. 20 Mg tych odpadów z rozbiórki infrastruktury drogowej.

Podczas przeprowadzania prac rozbiórkowych wytwarzane odpady będą ładowane na podstawione kontenery samochodowe. Po dokonanej rozbiórce i załadunku odpady będą niemalże natychmiast wywiezione, a więc nie ma potrzeby zorganizowania zaplecza budowlanego na potrzeby magazynowania tych odpadów. 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. Zwraca się przy tym uwagę, że na obecnym etapie planowania przedsięwzięcia trudno jest przewidzieć jaką metodę odzysku zastosuje podmiot, któremu przekazane zostaną przedmiotowe odpady do zagospodarowania. Prawdopodobnie odpady te poddawane będą oczyszczeniu i pokruszeniu i jeżeli w wyniku tego procesu powstanie produkt w postaci spełniającego wymagania materiału budowlanego to proces ten należałoby określić jako R5 czyli recykling lub odzysk innych materiałów nieorganicznych, lub jeżeli w wyniku poddania oczyszczeniu i pokruszeniu nadal będziemy mieć do czynienia z odpadem to najpierw będzie to proces określany jako R5 czyli recykling lub odzysk innych materiałów nieorganicznych, a później proces określany jako R11 czyli wykorzystywanie odpadów uzyskanych w wyniku zastosowanego procesu R5.

Na obecnym etapie planowania przedsięwzięcia nie przewiduje się potrzeby ścinania, frezowania, usuwania ułożonej na planowanej do przebudowy drogi nawierzchni bitumicznej, a więc nie przewiduje się powstawania odpadów zawierających asfalt. Jeżeli jednak podczas prowadzenia robót budowlanych wytworzony zostanie odpad zawierający asfalt to powstałe odpady zawierający asfalt klasyfikowane będą pod następującym rodzajem: Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 [17 03 02]. Możliwy do powstania odpadowy asfalt nie będzie zawierał smoły, a więc będzie to wyłącznie odpad inny niż niebezpieczny. Może zostać wytworzonych do ok. 1,0 Mg tych odpadów z

rozbiórki infrastruktury drogowej zawierających asfalt. Podczas przeprowadzania prac rozbiórkowych wytwarzane odpady będą ładowane na podstawione kontenery samochodowe. Po dokonanej rozbiórce i załadunku odpady będą niemalże natychmiast wywiezione, a więc nie ma potrzeby zorganizowania zaplecza budowlanego na potrzeby magazynowania tych odpadów. 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. Zwraca się przy tym uwagę, że na obecnym etapie planowania przedsięwzięcia trudno jest przewidzieć jaka metodę odzysku zastosuje podmiot, któremu przekazane zostaną przedmiotowe odpady do zagospodarowania. Prawdopodobnie odpady te poddawane będą oczyszczeniu i pokruszeniu i jeżeli w wyniku tego procesu powstanie produkt w postaci spełniającego wymagania materiału to proces ten należałoby określić jako R5 czyli recykling lub odzysk innych materiałów nieorganicznych, lub jeżeli w wyniku poddania oczyszczeniu i pokruszeniu nadal będziemy mieć do czynienia z odpadem to najpierw będzie to proces określany jako R5 czyli recykling lub odzysk innych materiałów nieorganicznych, a później proces określany jako R11 czyli wykorzystywanie odpadów uzyskanych w wyniku zastosowanego procesu R5. Odpad ten może być pełnowartościowym materiałem, który może być, a wręcz powinien być wykorzystywany jako dodatek do nowych mieszanek mineralno-asfaltowych, a więc prawdopodobnie zostanie zastosowana następująca metoda odzysku: R5.

W przypadku powstania ewentualnych wycieków olejów czy innych płynów eksploatacyjnych z pracujących maszyn lub pojazdów i zajścia potrzeby ich neutralizacji i usunięcia przy pomocy odpowiednich środków (sorbentów) wytwarzane będą także odpady niebezpieczne w postaci zużytych sorbentów, a więc odpady następującego rodzaju: Sorbenty [ex 150202]. Może zostać wytworzonych do ok. 7 kg tych odpadów. Odpady natychmiast gromadzone będą w odpowiednich pojemnikach i natychmiast wywiezione, a więc nie będą one magazynowane w obrębie przedsięwzięcia lub w jego pobliżu. Odpady te przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania tymi odpadami i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania. Wytworzone odpady przekazywane będą do unieszkodliwiania. Wytwórcą tych odpadów będzie podmiot, któremu zlecone zostanie wykonanie budowy drogi. Metoda unieszkodliwiania tego typu odpadów zależna będzie od rodzaju zastosowanego sorbentu.

W przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu wyciekami olejów czy innych płynów eksploatacyjnych z pojazdów lub maszyn wytwarzane będą także odpady niebezpieczne w postaci zebranego zanieczyszczonego gruntu, a więc odpady następującego rodzaju: Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne [17 05 03]. Może zostać wytworzonych do ok. 40 kg tych odpadów. Odpady natychmiast gromadzone będą w odpowiednich pojemnikach i natychmiast wywiezione, a więc nie będą one magazynowane w obrębie przedsięwzięcia lub w jego pobliżu. Odpady te przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania tymi odpadami i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania. Wytworzone odpady przekazywane będą do

unieszkodliwienia. Wytwórcą tych odpadów będzie podmiot, któremu zlecone zostanie wykonanie budowy drogi. Metoda unieszkodliwienia tego typu odpadów zależna będzie od rodzaju substancji, którą grunt został zanieczyszczony.

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

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

W przypadku zaistnienia kolizji lub wypadku drogowego wytworzone mogą zostać następujące rodzaje odpadów: Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne [16 81 01] (odpad niebezpieczny) oraz Odpady inne niż wymienione w 16 81 01, czyli niewykazujące właściwości niebezpiecznych [16 81 02] (odpad inny niż niebezpieczny). Przewiduje się, że odpadów tego pierwszego rodzaju może powstawać średnio do ok. 5 kg w ciągu roku, a odpadów tego drugiego rodzaju może powstawać średnio do ok. 0,2 Mg w ciągu roku. Za właściwe zagospodarowanie odpadów powstałych w wyniku wypadków odpowiedzialny jest sprawca wypadku, a w przypadku, gdy nie można wszcząć postępowania egzekucyjnego względem sprawcy wypadku dotyczącego obowiązku zagospodarowania odpadów z wypadków albo egzekucja okazała się bezskuteczna lub konieczne jest natychmiastowe zagospodarowanie tych odpadów ze względu na zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, lub możliwość zaistnienia nieodwracalnych szkód w środowisku - za właściwe zagospodarowanie odpadów powstałych w wyniku wypadków odpowiedzialny jest Starosta Włocławski. Odpady w możliwie najszybszym czasie będą usuwane z miejsca wypadku, a więc nie będą one magazynowane w obrębie przedsięwzięcia lub w jego pobliżu i przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania tymi odpadami. Przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania. Wytworzone odpady przekazywane będą do odzysku lub unieszkodliwienia.

W przypadku powstania ewentualnych wycieków olejów czy innych płynów eksploatacyjnych podczas zaistnienia kolizji lub wypadku drogowego i zajścia potrzeby ich neutralizacji i usunięcia przy pomocy odpowiednich środków (sorbentów) wytwarzane będą także odpady niebezpieczne w postaci zużytych sorbentów, a więc odpady następującego rodzaju: Sorbenty [ex 150202]. Może zostać wytworzonych do ok. 5 kg tych odpadów w ciągu roku. Odpady natychmiast gromadzone będą w odpowiednich pojemnikach i natychmiast wywiezione, a więc nie będą one magazynowane w obrębie przedsięwzięcia lub w jego pobliżu. Odpady te przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania tymi odpadami i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania. Wytworzone odpady przekazywane będą do unieszkodliwienia. Metoda unieszkodliwienia tego typu odpadów zależna będzie od rodzaju zastosowanego sorbentu.

W przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu wyciekami olejów czy innych płynów eksploatacyjnych z pojazdów podczas zaistnienia kolizji lub wypadku drogowego wytwarzane będą także odpady niebezpieczne w postaci zebranego zanieczyszczonego gruntu, a więc odpady następującego rodzaju: Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne (np. PCB) [17 05 03]. Może zostać wytworzonych do ok. 20 kg tych odpadów w ciągu roku. Odpady natychmiast gromadzone będą w odpowiednich pojemnikach i natychmiast wywiezione, a więc nie będą one magazynowane w obrębie przedsięwzięcia lub w jego pobliżu. Odpady te

przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania tymi odpadami i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania. Wytworzone odpady przekazywane będą do unieszkodliwienia. Metoda unieszkodliwienia tego typu odpadów zależna będzie od rodzaju substancji, którą grunt został zanieczyszczony.

### **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, równiej 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, zasoleniami, 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 wyłącznie przez tereny z rozproszoną zabudowa zagrodową. Zabudowa chroniona akustycznie, a więc zabudowa zagrodowa, znajduje się w stosunkowo dużych odległościach od planowanej do przebudowy drogi.

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 przekraczała wartości dopuszczalnych poziomów dźwięku.

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

Gmina Boniewo pobrała już inne drogi gminne w terenach podobnych pod względem zabudowy do przedmiotowego obszaru. 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 przebudowy. 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 drogi 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, również 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:

Nie powinno wystąpić.

Nie ma potrzeby usunięcia drzew przydrożnych porastających w pasie drogowym, na jego skraju. Prace budowlane związane z przebudową drogi prowadzone będą w stosunkowo dużych odległościach od drzew przydrożnych porastających w pasie drogowym. Podczas prowadzenia tych prac nie powinno zachodzić niebezpieczeństwo jakiegokolwiek uszkodzenia porastających drzew, zarówno uszkodzenia systemu korzeniowego tych drzew (nie będą wykonywane wykopy) jak i korony drzew. W związku z powyższym wydaje się, że nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych rozwiązań mających na celu zabezpieczenie rosnących w pobliżu poszerzonego pasa drzew na czas prowadzenia prac.

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

Oddziaływanie podczas eksploatacji:

Z uwagi na to, że nie zaobserwowano migracji płazów pasem drogowym z przebiegającego w pobliżu rowu melioracyjnego i znajdującego się w pobliżu oczka wodnego, wydaje się, że nie zachodzi potrzeba posadwienia ogrodzeń ochronno-naprowadzających przy tym rowie melioracyjnym i oczku wodnym.

Przez drogę nie przebiegają przepusty drogowe.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na najbliższe 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 podczyszczanie wód opadowych i roztopowych z jezdni przez powierzchnie trawiaste poboczy oraz rowów przydrożnych 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 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 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 to:

- Obszar Chronionego Krajobrazu „Jeziora Modzerowskiego”, a więc znajdujący się w odległości ok. 19 km w kierunku południowo-zachodnim,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Jeziora Głuszyńskiego”, a więc znajdujący się w odległości ok. 19 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,
- Rezerwat „Rogóżno”, a więc znajdujący się w odległości ok. 10 km w kierunku południowym.

Obszary te znajdują się poza zasięgiem znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

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

Nie przewiduje się możliwości wystąpienia konfliktów społecznych. Lokalna społeczność sama domaga się przeprowadzenia przebudowy przedmiotowej drogi.

**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 istniejący pas drogowy drogi gminnej w miejscowości Kaniewo na odcinku od km 0+000 do km 1+295 oznaczony następującymi działkami:

- 1) nr 33/3 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 2) nr 33/2 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 3) nr 204/3 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 4) nr 205/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 5) nr 66/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 6) nr 67/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 7) nr 68/5 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 8) nr 68/3 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 9) nr 206/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 10) nr 68/6 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 11) nr 207/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 12) nr 69/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 13) nr 209/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 14) nr 210/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 15) nr 70/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 16) nr 33/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 17) nr 73/1 (dr) obręb Jerzmanowo,
- 18) nr 212/1 (dr) obręb Jerzmanowo.

Linie ograniczające ten obszar zaznaczono kolorem czerwonym ciągłym na załączonej kopii mapy ewidencyjnej.

**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. Lokalizacji planowanej do przebudowy drogi na podkładzie mapy topograficznej - Załącznik nr 1.
2. Przebieg planowanej do przebudowy drogi gminnej na podkładzie mapy ewidencyjnej (linią czerwoną ciągłą ograniczono obszar, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie) - Załącznik nr 2.

*Opracował:*

*Andrzej Ciborski*

*ul. Sommera 21/22, 87-500 Rypin*

*(tel.503 042 456; [andrzejciborski@poczta.onet.pl](mailto:andrzejciborski@poczta.onet.pl))*

*Wrzesień 2014 r.*

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