Nr TIiRG 7632 – 8/2010 Boniewo, dnia 20.12.2010 r.

**D E C Y Z J A**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art.75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

(Dz.U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt. 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Wójta Gminy Boniewo z dnia 31.05.2010 r.

**Stwierdzam**

**Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Modernizacja dróg gminnych dojazdowych do gruntów rolnych w miejscowości Sarnowo”.**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 31 maja 2010 roku Wójt Gminy Boniewo wystąpiło o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „**Modernizacja dróg gminnych dojazdowych do gruntów rolnych w miejscowości Sarnowo”**

Po przeanalizowaniu złożonych przez Gminę dokumentów, w tym kartę informacyjną przedsięwzięcia oraz opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy ; postanowienie Nr RDOŚ-04.00.6613-841/10/AMP z dnia 21 czerwca 2010 r oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku opinia znak : N.NZ-42-28-09/2010 z dnia 30.06.2010 r. stwierdzam że planowana inwestycja jest przedsięwzięciem wymienionym w § 3 ust. 1 pkt. 56 ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r dla którego sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane.

 **1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia :**

Inwestycje o charakterze liniowym. Realizowane w miejscowości Sarnowo, gm. Boniewo. Projekt obejmuje przebudowę drogi gminnej na działce o numerze ewidencyjnym 111 od km 0+000 do km 0+620 oraz na działkach 51 i 23 od km 0+000 do km 1+020 w obrębie

miejscowości Sarnowo gmina Boniewo.
Droga od km 0+000 do km 0+620 stanowi połączenie drogi powiatowej nr 2929 C Osiecz Wielki-Chodecz w miejscowości Pyszkowo z dojazdem do wsi Łania oraz wyjazdem na drogę powiatową nr 2914 Lubraniec–Boniewo-Cetty.
Natomiast druga inwestycja od km 0+000 do km 1+020 jest drogą dojazdową do drogi powiatowej nr 2929 C Chodecz-Osiecz Wielki i do drogi gminnej Łania-Pyszkowo.

1. Parametry projektowanej jezdni drogi na działce nr 111: szerokość jezdni 3,50 mb o nie regularnej krawędzi, VI klasa techniczna drogi, pobocza gruntowe 0,75 m, spadek poprzeczny jezdni – daszkowy i = 2%, powierzchnia jezdni – 2170 m2. Jest to jezdnia o nawierzchni żużlowej.

Odwodnienie drogi zaprojektowano poprzez zastosowanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni, oraz przywrócenie jakości przydrożnych rowów. Długość projektowanej do przebudowy nawierzchni drogi wynosi 0,620 km.

Dla całej szerokości jezdni projektuje się:

* wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej o szerokości 3,50 mb;
* spadki poprzeczne poboczy i = 4 %;
* warstwa podbudowy z kamienia wapiennego frakcji 0/3 l (warstwa o grubości 15 cm na szerokości 3,70 mb);
* wykonanie nawierzchni jezdni warstwą grubości 2 cm z masy mineralno- asfaltowej 50 kg/m2;
* wgłębne spryskanie górnej warstwy podbudowy emulsją asfaltową;
* wykonanie zjazdów na drogi gruntowe i do posesji.
1. Parametry projektowanej jezdni drogi na działkach nr 51 i 23: szerokość jezdni 4,0 mb, VI klasa techniczna drogi, pobocza gruntowe 0,75 m, prędkość projektowa Vp – 30 km/h, powierzchnia jezdni – 4080 m2. Jest to jezdnia o nawierzchni z kamienia wapiennego i żużla.

Odwodnienie drogi zaprojektowano poprzez zastosowanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni, oraz przywrócenie jakości przydrożnych rowów. Długość projektowanej do przebudowy nawierzchni drogi wynosi 1,020 km.

Dla całej szerokości jezdni projektuje się:

* wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej o szerokości 4,0 mb;
* spadki poprzeczne jezdni i = 2 %;
* spadki poprzeczne poboczy i = 4 %;
* warstwa podbudowy z kamienia wapiennego frakcji 0/3 l (warstwa o grubości 15 cm na szerokości 4,20 mb);
* wykonanie nawierzchni jezdni warstwą grubości 2 cm z masy mineralno asfaltowej 50 kg/m2;
* wgłębne spryskanie górnej warstwy podbudowy emulsją asfaltową;
* warstwa tłucznia kamienia wapiennego frakcji 3/0 l o grubości 8 cm;
* wykonanie zjazdów na drogi gruntowe i do posesji.

Projektowanie do przebudowy odcinki dróg na działce nr 111 oraz na działkach nr 51 i 23 są zlokalizowane w miejscowości Sarnowo, gm. Boniewo i oddalone są od siebie odległością ok. 986 m. Z uwagi na nieznaczną odległość inwestycji od siebie, w dalszej części opracowania odstąpiono od oddzielnego omawiania każdej z nich.

**2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości :**

**Rozwiązania chroniące środowisko:**

Istniejące drogi gminne w miejscowości Sarnowo spełniają swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługują ruch lokalny. Przebudowa istniejących dróg ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości dróg gminnych dojazdowych w m. Sarnowo.

Dzięki realizacji inwestycji nastąpi poprawa płynności ruchu i bezpieczeństwa na drogach w miejscowości Sarnowo, zmniejszy się zagrożenie wypadkami, w wyniku których również mogą nastąpić m.in. wycieki niebezpiecznych substancji. Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań.

Wykonanie przebudowy istniejących nawierzchni, ze względu na zły stan techniczny wpłynie na: zmniejszenie zapylenia, dzięki obniżeniu oporów toczenia pojazdów nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji dróg po przebudowie. Wykonanie nowych konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji nieprzyjaznych środowisku do gruntu.

Wzdłuż granicy pasów drogowych obydwu odcinków dróg na fragmentach rosną drzewa i krzewy. Nie kolidują one z planowanymi do przebudowy drogami gminnymi, w związku z tym nie przewiduje się wycinki drzew.

Ustawa z 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004r. nr 92, poz. 880), mówi że prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew lub krzewów na terenach zieleni lub zadrzewieniach powinny być wykonane w sposób najmniej szkodzący drzewom lub krzewom.

W związku z powyższym podczas robót budowlanych drzewa występujące w pobliżu przebudowywanych odcinków dróg będą stosownie zabezpieczone przed uszkodzeniami. W tym celu stosowane będą derki z tkaniny jutowej lub maty ze słomy, deski, piasek, torf, ochraniający korzenie znajdujące się nad powierzchnią ziemi itp.

Podczas budowy drogi zabrania się:

* składowania w okresie wegetacji dłużej niż 1 miesiąc materiałów ograniczających wymianę powietrza glebowego w strefie korzeniowej drzew;
* składowania na placu budowy (powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew) niezabezpieczonych przed dostaniem się do gruntu materiałów zmieniających chemizm gleby (sole, impregnaty, rozpuszczalniki, paliwa, oleje, wapno, cement, gips) oraz składowanie, rozsypywanie lub wylewanie do gruntu odpadów, ścieków;
* poruszania się pojazdów powodujących zagęszczanie gruntu pod drzewami oraz obrywających korzenie;
* palenia pod drzewami ognisk (np.: podgrzewanie mas bitumicznych).

Dopuszcza się:

* ruch maszyn po przygotowanych tymczasowych drogach ograniczających uszkodzenia korzeni,
* magazynowanie materiałów budowlanych pod koronami drzew wyłącznie na podkładach umożliwiających wymianę gazową i nie powodujących uszkodzenie korzeni podpowierzchniowych;
* cięcia techniczne umożliwiające bezkolizyjną pracę dźwigu lub w celu ułatwienia przejazdu pojazdom wysokim.

Po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie uprzątnięty z gruzu, piasku, śmieci.

W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe o charakterze odwracalnym.

Emisja hałasu może krótkotrwale oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych po tym okresie emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu.

Odwodnienie dróg zaprojektowano poprzez zastosowanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni do rowów przydrożnych. W projekcie przewiduje się oczyszczenie istniejących rowów z roślinności i ich odmulenie.

**Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:**

Oddziaływanie tras komunikacyjnych, w tym również planowanych odcinków dróg gminnych związane jest przede wszystkim z trzema aspektami:

**-** zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego wodami opadowymi;

- zagrożeniem hałasem;

- zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego.

 *Zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego wodami opadowymi*

 Etap budowy

Pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). Składowanie substancji mogących skazić górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne.

*Aby zminimalizować jakiekolwiek niebezpieczeństwa, dodatkowo należy:*

* dopilnować, aby wykonywanie wykopów odbywało się ze szczególną ostrożnością, a roboty ziemne ograniczyły się do bezwzględnego minimum, co uniemożliwia penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do warstwy wodonośnej;
* do prac ziemnych i montażowych używać sprawnego sprzętu, bez wycieków paliwa i olejów;
* do budowy używać materiałów nie wchodzących w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych;
* wprowadzić zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt.

 Etap eksploatacji

Wody podziemne oraz wody powierzchniowe nie powinny być zagrożone, jeżeli roboty budowlane zostaną właściwie prowadzone, oraz zastosowane będzie właściwe odwodnienie.

***Gospodarka wodami opadowymi – odwodnienie drogi***

Odwodnienie dróg zaprojektowano poprzez zastosowanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni. Stopień oddziaływania planowanych inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu i składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni dróg do rowów przydrożnych. Ze względu na niewielki ruch pojazdów, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne do rowów przydrożnych nie będą zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu ani wód powierzchniowych i podziemnych.

 Ochrona powierzchni ziemi – gospodarka odpadami

Na terenie budowy mogą powstawać odpady niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne związane z:

* pracami ziemnymi przy realizacji drogi,
* użytkowaniem sprzętu budowlanego,
* funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników.

Wskazane jest prowadzenie robót budowlanych w oparciu o nowoczesne technologie, a powstałe w trakcie budowy odpady powinny być w miarę możliwości wtórnie wykorzystywane bądź usuwane zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wykonywania robót budowlanych.

Odpady niebezpieczne – zużyte oleje, czyściwo i opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi będą powstawały podczas konserwacji i eksploatacji maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania powinien się odbywać z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych.

Odpady inne niż niebezpieczne - powstają podczas robót rozbiórkowych oraz przygotowania terenu do budowy. Powstający w wyniku rozbiórki obiektów budowlanych gruz powinien być w sposób maksymalny wykorzystany do dalszych prac budowlanych.

Maksymalne wykorzystanie tego typu odpadów możliwe jest tylko przy odpowiednio zaplanowanym systemie gromadzenia i usuwania tych odpadów. Planując organizację placu budowy należy więc przewidzieć selektywne gromadzenie odpadów z podziałem na składniki mające charakter surowców wtórnych. W sposób selektywny należy również wywozić te odpady do zakładu przetwórczego jak i na składowisko.

Na terenie budowy będą również powstawały odpady bytowe pracowników budowy tj. puszki, butelki, papier. Należy na nie przygotować odpowiednie pojemniki, które powinny być systematycznie opróżniane.

Gleba i grunt z wykopów - stanowią urobek ziemny z wykopów. Grunt tego typu zostanie częściowo wykorzystany na podbudowę projektowanych poboczy. Pozostała część urobku zostanie przekazana Zarządcy drogi w celu późniejszego wykorzystania na nasypy drogowe. Ilości tego rodzaju odpadów są trudne do oszacowania na tym etapie inwestycji.

Ustawa o odpadach wyłącza z kategorii odpadów masy ziemne usuwane albo przemieszczane w związku z realizacją inwestycji, jeżeli miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, decyzja o warunkach zabudowy lub o pozwoleniu na budowę określają warunki i sposób ich zagospodarowania. Stąd należałoby w pierwszej kolejności, w miarę możliwości, przemieszczane masy ziemne wykorzystać w granicach posiadanego terenu. Gdyby natomiast wystąpił brak możliwości zagospodarowania mas ziemnych na miejscu, wówczas należałoby je wywieźć w miejsce uzgodnione z lokalnymi władzami.

Właściwe postępowanie z wytwarzanymi odpadami sprawi, że przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na ten aspekt środowiska.

**3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne dla uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do zgłoszenia „ modernizacji dróg gminnych dojazdowych do gruntów rolnych w m. Sarnowo” :**

Inwestycje prowadzone będą w ciągu dróg gminnych, w istniejących pasach drogowych na działkach ewidencyjnych nr 111 oraz 51 i 23 – obręb Sarnowo, gm. Boniewo, właściciel – Skarb Państwa, zarządca – Urząd Gminy w Boniewie.

Długość przebudowywanych odcinków dróg wynosi:

* 0,620 km a powierzchnia nawierzchni jezdni wyniesie 2170 m2 (na działce nr 111) oraz
* 1,020 km a powierzchnia nawierzchni jezdni wyniesie 4 080 m2. (na działce 51 i 23)

*2.1. Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu (istniejące zagospodarowanie):*

Dotychczasowy sposób wykorzystania odcinków dróg w miejscowości Sarnowo jako dróg gminnych nie ulega zmianie.

Istniejące drogi posiadają nawierzchnię gruntową z licznymi zaniżeniami i wybojami.

Na całej długości dróg występują włączenia dróg gruntowych, które zostaną poprawione, oraz wykonane zostaną zjazdy.

Powierzchnia zajmowanego terenu i forma użytkowania nie ulegnie zmianie podczas budowy i dalszej eksploatacji.

1. **Rodzaj technologii:**

3.1.Projektowane parametry drogi zlokalizowanej na działce nr 111:

* Klasa techniczna drogi VI – Droga lokalna,
* prędkość projektowa – 30 km/h,
* szerokość jezdni 3,5 m o spadku poprzecznym 2%,
* szerokość poboczy gruntowych 0,75 cm,
* spadek poprzeczny pobocza 4 %,
* długość projektowanego odcinka drogi – 620,0 mb,
* powierzchnia nawierzchni jezdni bitumicznej 2170 m2,
* na przyległe działki w miejscach istniejących zjazdów zaprojektowano ich przebudowę;
* W celu zapewnienia właściwego spływu wód opadowych realizowano poprzez nadanie właściwych spadków poprzecznych i podłużnych. Po obu stronach drogi występują rowy przydrożne, które wymagają tylko robót konserwujących. Istniejące przepusty pod zjazdami wymagają oczyszczenia, a zapadnięte rury wymagają wymiany.

Konstrukcja jezdni:

* wgłębne spryskanie górnej warstwy podbudowy emulsją asfaltową,
* wykonanie nawierzchni jezdni 2 cm warstwą masy mineralno asfaltowej 50 kg/ m2,
* górna podbudowa z kruszywa łamanego (kamień wapienny) uziarnienie 0/3 l grubości 15 cm,
* dolna podbudowa z kruszywa łamanego (melafir) uziarnienie od 5-63 mm grubości 12 cm.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych.

3.2. Projektowane parametry drogi zlokalizowanej na działkach nr 51 i 23:

* Klasa techniczna drogi VI – Droga lokalna,
* prędkość projektowa – 30 km/h,
* szerokość jezdni 4,0 m o spadku poprzecznym 2%,
* szerokość poboczy gruntowych 0,75 cm,
* spadek poprzeczny pobocza 4%;
* długość projektowanego odcinka drogi – 1020,0 mb,
* powierzchnia nawierzchni jezdni bitumicznej 4 080 m2,
* w celu zapewnienia właściwego spływu wód opadowych realizowano poprzez nadanie właściwych spadków poprzecznych i podłużnych. Po obu stronach drogi występują rowy przydrożne, które wymagają tylko robót konserwujących. Istniejące przepusty pod zjazdami wymagają oczyszczenia, a zapadnięte rury wymagają wymiany.

Konstrukcja jezdni:

* wgłębne spryskanie górnej warstwy podbudowy emulsją asfaltową,
* dolna podbudowa z kruszywa łamanego uziarnienie od 0/3 l grubości 15 cm;
* 8 cm warstwa tłucznia wapiennego o frakcji ;
* nawierzchnia jezdni o grubości 2 cm z masy mineralno asfaltowej 50 kg/ m2

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych.

**4. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko**

Ze względu na to, że projektowane przebudowy dróg gminnych nie leżą na szlaku prowadzącym ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny - nie spowoduje powstania transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W wyniku realizacji przedmiotowych inwestycji zmianie i przekształceniu nie ulegną obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm

Na terenie gminy Boniewo zlokalizowanej w południowej części powiatu włocławskiego, znajdują się zespoły parkowo – dworskie (w: Boniewie, Otmianowie, Osieczu Wielkim, Mikołajkach, Kaniewie). Drzewostan stanowią gatunki takich drzew jak: dąb szypułkowy, jesion wyniosły,wiąz szypułkowy, kasztanowiec, sosnę, jodłę i inne. Poza tym punktowo w różnych miejscach można spotkać brzozę, topolę, akację i białodrzew.

Lasy spełniają istotną rolę w odniesieniu do atmosfery i hydrosfery. Oprócz tego posiadają funkcje produkcyjne, społeczne, a przede wszystkim rekreacyjne. Lasy w gminie Boniewo zajmują niewielką powierzchnię – 398 ha, co stanowi 5,0 % ogólnej powierzchni gminy. Zachowane kompleksy leśne to Uroczysko Osiecz Wielki I i II położony w południowej części gminy oraz uroczyska Bierzyn I, Bierzyn II, Michałowo, Sułkówek, Otmianowo ze stanowiskami roślin i zwierząt chronionych.

Pod względem przyrodniczym gmina Boniewo jest mało zróżnicowana. Nie posiada cennych lub rzadkich obszarów czy obiektów przyrodniczych. Brak jest rezerwatów i pomników przyrody.

**Obszary NATURA 2000** utworzone na terenie województwa kujawsko-pomorskiego i powiatu włocławskiego nie obejmują gminy Boniewo. Najbliżej planowanej inwestycji jest obszar proponowany:

* „Słone łąki w Dolinie Zgłowiączki” – obszar oddalony w odległości ponad 11,0 km w linii prostej od planowanych przedsięwzięć;

oraz w znacznej odległości:

* Włocławska Dolina Wisły – obszar położony w odległości ponad 27,0 km w linii prostej od przedsięwzięć,

Wśród istniejących Obszarów Natura 2000 występują:

* ”Błota Rakutowskie” – obszar położony w odległości ponad 20,0 km od przedsięwzięć,

”Dolina Dolnej Wisły” - obszar położony w odległości ponad 26,0 km od przedsięwzięcia.

Wpływ przedsięwzięć w odniesieniu do ich rozmiaru i zakresu nie jest znacząco negatywny na obszar geograficzny i ludność go zamieszkującą.

Zasięg oddziaływania przebudowywanych odcinków dróg gminnych z nawierzchni gruntowej na nawierzchnię o wgłębnie spryskanej górnej warstwie podbudowy emulsją asfaltową będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięć. Inwestycje mogą oddziaływać na budynki mieszkalne i gospodarcze związane z ruchem pojazdów samochodowych, co występuje również i w chwili obecnej.

Przedsięwzięcia nie powinny być źródłem konfliktów społecznych z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształconym, w obrębie istniejących pasów drogowych i nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. podziału miejsc zamieszkiwania, połączeń komunikacyjnych.

Obecny i perspektywiczny sposób korzystania z terenów okolicznych w charakterze obszaru zasiedlanego, turystyczno-wypoczynkowego, rolniczego i dla celów gospodarki leśnej nie jest narażony na negatywny wpływ przedmiotowych inwestycji, tak jak i inny sposób jego wykorzystania do celów publicznych tj. komunikacja publiczna.

Projektowane przedsięwzięcia nie wpłyną na zwiększenie i złożoność oddziaływania na istniejącą infrastrukturę techniczną. Inwestycje pod względem technologicznym nie są złożone - są to inwestycje liniowe. Bezwzględnie przebudowa dróg wpłynie pozytywnie na środowisko ze względu na uszczelnienie nawierzchni i ograniczenie emisji szkodliwych spalin i pyłów.

Inwestycje nie spowodują niekorzystnego oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego. Planowane przedsięwzięcia nie przyczynią się do dodatkowej wycinki zieleni, w tym drzew (za wyjątkiem samosiejek), nie spowodują zmian stosunków wodnych, nie spowodują pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego, a raczej przewiduje się, że zwiększenie płynności ruchu poprzez ułożenie nawierzchni spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Maksymalne zanieczyszczenie powietrza wystąpi w pasie drogowym. Poza pasem drogowym zanieczyszczenie powietrza będzie kształtować się dużo poniżej wartości dopuszczalnych. Zarówno na etapach realizacji i eksploatacji nie będą stanowić zagrożenia dla powierzchni ziemi, wód powierzchniowych i podziemnych. Skutkiem planowanych inwestycji będzie poprawa istniejącego stanu odwodnienia oraz uregulowanie gospodarki wodami opadowymi. Realizacja przedmiotowych inwestycji, wpłynie w sposób pozytywny na stan klimatu akustycznego w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowywanych dróg.

Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynność jazdy) zmniejszy się wielkość emisji hałasu do środowiska. Biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu pojazdów, należy stwierdzić, że analizowany układ drogowy nie będzie stanowił zagrożenia akustycznego przekraczającego normy hałasu komunikacyjnego na terenie zabudowy mieszkaniowej.

Czas trwania oddziaływania odnosi się do czasu realizacji inwestycji, a odwracalność oddziaływania nastąpi poprzez roboty związane z bieżącym utrzymaniem dróg gminnych. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter krótkotrwały, lokalny i odwracalny, oraz ograniczony do terenu realizacji przedsięwzięć. Po zakończeniu prac tereny inwestycji będą uprzątnięte i przywrócone do stanu funkcjonalności przyrodniczej.

Jakość oraz zdolność do samooczyszczania środowiska, zasobów naturalnych i krajobrazowych zostaje zachowana.

**Pouczenie :**

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego

We Włocławku za pośrednictwem Wójta Gminy w Boniewie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załączniki :

1. Karta informacyjna przedsięwzięcia,

2. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymuje :

1. Wójt Gminy Boniewo, ul. Szkolna 28.

Do wiadomości otrzymują :

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

 85-950 Bydgoszcz, ul. Dworcowa 63,

2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny

 ul. Kilińskiego 14, 87-800 Włocławek,

3. Strona internetowa : [www.bip.boniewo.pl](http://www.bip.boniewo.pl)

4. Tablica ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Boniewie,

5. a/a.