

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 3, ust. 1, pkt 5 oraz art. 74 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. 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączam kartę informacyjną przedsięwzięcia polegającego na:

Budowie dróg gminnych Nr 101117C, 101121C i 101116C w m. Czernikowo, Jackowo, Steklinek wraz z przebudową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2043C w m. Steklinek.

przewidzianego do realizacji na terenie gminy Czernikowo, powiat toruński, w granicach działek o numerach ewidencyjnych:

- ✱ 65 - położonej w obrębie ewidencyjnym **Czernikowo**,
- ✱ 102, 157, 170, 186, 200/2 – położonych w obrębie ewidencyjnym **Jackowo**,
- ✱ 26/1, 26/2, 27 – położonych w obrębie ewidencyjnym **Steklinek**.

Podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu:

- 1) rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia /rodzaj przedsięwzięcia zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), jego podstawowe parametry techniczne, lokalizacja względem istniejącej zabudowy/:**

Wnioskowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego zgodną z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Gminy Czernikowo.

Inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 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. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.).

Zadanie inwestycyjne związane jest:

- ✱ budową drogi gminnej Nr 101117C Jackowo – Steklinek o szerokości 5 m i długości 2 103,00 m. Odcinek drogi łączy tereny zabudowane m. Czernikowo i Jackowo z drogą powiatową Nr 2043C Mazowsze – Steklinek – Wygoda, przecinając tereny rolnicze położone na płn-wsch od Czernikowa. Początek projektowanego odcinka łączy się z planowanym do budowy odcinkiem drogi gminnej Nr 101121C w miejscowości Jackowo. Na projektowanym odcinku znajdują się 2 zjazdy na drogi gminne, dojazdowe do gruntów rolnych oraz 10 zjazdów indywidualnych do gospodarstw. Koniec odcinka znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2043C w miejscowości Steklinek. Droga na projektowanym odcinku przebiega w wydzielonym pasie działek nr 170 (obręb Jackowo), nr 26/1 i 26/2, 27 (obręb Steklinek).
- ✱ budową odcinka drogi gminnej Nr 101121C Bernardowo - Jackowo – Czernikowo o szerokości 5 m i długości 2 193,00 m. Odcinek drogi łączy tereny zabudowane m. Czernikowo i Jackowo z drogą gminną Nr 101116C Bernardowo – Steklinek, a następnie z drogą powiatową Nr 2132C Sitno – Działyń – Mazowsze - Czernikowo, przecinając tereny rolnicze położone na północ od Czernikowa. Początek projektowanego

odcinka łączy się z drogą gminną Nr 101116C w miejscowości Bernardowo. Na projektowanym odcinku znajdują się 2 zjazdy na drogi gminne dojazdowe do gruntów rolnych oraz 3 zjazdy indywidualne do gospodarstw. Koniec odcinka znajduje się w miejscowości Czernikowo i łączy się z ulicą Akacjową w odległości ok. 280 m od drogi krajowej nr 10. Droga na projektowanym odcinku przebiega w wydzielonym pasie działek nr 102, 157, 186, 200/2 (obręb Jackowo) i nr 65 (obręb Czernikowo).

Zabudowa mieszkaniowa (zagrodowa) znajduje się w odległości nie mniejszej niż 10 m od krawędzi drogi. Odwodnienie drogi realizowane jest powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych i przepustów.

Szerokość pasa działek jest wystarczająca do realizacji planowanej budowy i nie ma konieczności dokonywania wywłaszczeń.

Przedmiotowa droga przebiega na terenie bezleśnym, częściowo pagórkowatym.

2) powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną:

✖ powierzchnia całej nieruchomości, na której planowane jest przedsięwzięcie:

powierzchnia działek drogowych, na których będzie realizowane przedsięwzięcie wynosi: działka nr 65 - 0,90 ha, nr 26/1 – 13 m², nr 26/2 - 0,58 ha, nr 27 - 75 m², nr 102 – 0,05 ha, nr 157 – 0,85 ha, nr 170 – 1,64 ha, nr 186 – 0,49 ha i nr 200/2 – 0,01 ha. Razem 4,53 ha.

✖ powierzchnia istniejących i planowanych obiektów budowlanych:

Długość dróg planowanych do wykonania wynosi 4 296,00 m. Powierzchnia nawierzchni utwardzonej po zrealizowaniu przedsięwzięcia wynosić będzie 21 480 m², powierzchnia poboczy 6 444 m². Razem 27 924 m². Obecnie drogi na całym odcinku są utwardzane żużlem paleniskowym, jednakże ukształtowanie terenu pomimo wykonanych rowów odwadniających koronę drogi, sprzyja szybkiej erozji konstrukcji takiej nawierzchni przy ulewnych deszczach. Nawierzchnia jezdni charakteryzuje się wyraźnym stopniem zniszczenia jej powierzchni (mocno wyeksploatowana, pofalowana, głębokie koleiny i wyboje).

✖ porównanie dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu z planowanym jego zagospodarowaniem:

Sposób zagospodarowania działek nie ulegnie zmianie, będą pełnić dalej funkcje drogi.

✖ pokrycie nieruchomości szatą roślinną (planowane zniszczenie szaty roślinnej):

Planowany przebieg inwestycji nie koliduje z istniejącym drzewostanem i zielenią wysoką. Nie przewiduje się wycinki drzew.

3) rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności - ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Drogi nie wymagają zmiany parametrów geometrycznych. Zachowany zostanie profil ze spadkiem dwustronnym, łuki poziome i pionowe pozostawione zostaną bez zmian. Przedsięwzięcie będzie się składać z następujących prac:

- ✓ **Roboty przygotowawcze, rozbiórkowe i ziemne** - polegające na dokonaniu pomiarów, na całym odcinku zostanie usunięta i wywieziona warstwa ziemi urodzajnej.

- ✓ **Budowa dróg** - w pierwszej kolejności zostaną utworzone koryta pod konstrukcję jezdni o gr. 44 cm. Następnie będzie wykonana warstwa odsączająca z piasku (gr. 15 cm) oraz podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 31,5 ÷ 63 mm (gr. 25 cm). Wykonana podbudowa zostanie poddana spryskowi emulsją asfaltową szybkozestwardniającą. Na tak przygotowaną nawierzchnię zostanie położona warstwa z mieszanek mineralno-bitumicznych asfaltowych o gr. 4 cm, która zostanie powierzchniowo utrwalona emulsją asfaltową i grysami kamiennymi.
- ✓ **Pobocza** - na całym odcinku powstaną obustronne pobocza o szerokości 75 cm.
- ✓ **Przepusty drogowe** - przedostatnie działanie to przebudowa istniejących przepustów drogowych.
- ✓ **Organizacja ruchu** – w jej ramach na całym budowanym odcinku zostaną ustawione pionowe znaki drogowe.

W zakresie odwodnienia utrzymany zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzenia wód opadowych.

Zakres budowy nie koliduje z istniejącym uzbrojeniem terenu – wodociąg, kable teletechniczne.

4) ewentualne warianty przedsięwzięcia (porównanie ekologicznych skutków inwestycji):

- a) Nie podejmowanie inwestycji w tym zakresie.
- b) Podjęcie działań w pełnym zakresie.

Ewentualnym wariantem przedsięwzięcia może być wariant zerowy, czyli niepodjęcie działań, co spowoduje pozostawienie dróg i w dotychczasowym stanie, a to oznacza dalsze negatywne ich oddziaływanie i poruszających się po nich pojazdów na środowisko i mieszkających w sąsiedztwie ludzi. Poruszające się po drogach pojazdy w okresie letnim powodują duże pylenie kurzu, który niszczy roślinność rosnącą wzdłuż dróg. Dodatkowym czynnikiem, który negatywnie wpływa na środowisko jest emisja hałasu związanego z dużymi nierównościami na drogach. Na powierzchni dróg tworzą się zastoiska wodne, uniemożliwiające swobodny przejazd po nich. Dziury i zastoiska wodne powodują częste hamowanie i zatrzymywanie się pojazdów na całym odcinku planowanego przedsięwzięcia. Taki sposób jazdy przyczynia się do szybszego zużycia pojazdów, jak również w wyniku hamowania do atmosfery przedostają się pyły zużywających się opon, klocków i okładzin hamulcowych. Powoduje również większe zużycie paliwa i większą ilość produktów spalania wprowadzanych do atmosfery. Pojazdy pokonujące nierówności na drogach na niższym biegu emitują do środowiska hałas wyższy od pojazdów poruszających się ruchem jednostajnym.

Podjęcie przedsięwzięcia będzie najkorzystniejsze dla środowiska, spowoduje bowiem zmniejszenie stopnia zapylenia oraz emisji hałasu emitowanego przez pojazdy poruszające się po drogach. W wyniku realizacji tej inwestycji nastąpi ograniczenie negatywnego wpływu czynników szkodliwych i poprawa środowiska naturalnego. Poprawa stanu nawierzchni wpłynie bezpośrednio na poprawę płynności ruchu drogowego, co w znacznym stopniu ograniczy emisję spalin i hałasu. Odpowiednie wyprofilowanie jezdni umożliwi ponadto swobodne odprowadzanie wód opadowych z jej powierzchni i wyeliminuje częste występowanie zastoisk wodnych. W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji spodziewane są pozytywne zmiany na środowisko infrastruktury - ograniczona zostanie emisja

zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do środowiska w stosunku do stanu przed realizacją projektu.

Zasięg oddziaływania hałasu z budowanych dróg gminnych nie wymaga podjęcia działań minimalizujących, wymiany stolarki okiennej i budowlanej oraz w sytuacji konfliktowej wykupu budynków bądź zmiany funkcji. Powstały w trakcie budowy dróg urobek nie będzie zaliczony do odpadów niebezpiecznych i zgodnie z koncepcją zabudowy dróg może zostać wytworzony i odzyskany.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do osiągnięcia trwałej poprawy środowiska naturalnego poprzez usunięcie przyczyny szkód środowiskowych u źródła ich powstania.

5) przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii (wskazana szczegółowość danych na poziomie projektu budowlanego lub jego założeń):

Na potrzeby przedsięwzięcia wykorzystane zostaną surowce zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami.

Szacunkowe zapotrzebowanie materiałów i energii:

- kruszywo kamienne łamane – tłuczeń 31,5 ÷ 63 mm - ~ 9 665 T
- miał 0 ÷ 4 mm do nawierzchni drogowych - ~ 280 T
- piasek do nawierzchni drogowych - ~ 1 732 m³
- woda - ~ 516 m³
- masy mineralno-asfaltowe - ~ 2 237 T
- asfalty drogowe stałe - ~ 11 720 kg
- olej napędowy - ~ 827 kg

w tym szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- ✕ elektryczną: -/kW/MW
- ✕ cieplną: -/kW/MW
- ✕ gazową: -/m³/h

6) rozwiązania chroniące środowisko (działania i rozwiązania techniczne, których zastosowanie ma zapewnić, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia nie przekroczy standardów jakości środowiska):

Faza budowy

Główne uciążliwości będzie powodował hałas i zanieczyszczenie atmosfery spowodowane pracą różnego rodzaju urządzeń mechanicznych oraz pojazdów służących do transportu i przemieszczania materiałów koniecznych do budowy drogi. Wystąpi zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Zjawiska będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy. W przypadku prowadzenia prac budowlanych i ziemnych przy zastosowaniu ciężkich maszyn, mogą wystąpić drgania zlokalizowane w rejonie prowadzenia prac. Roboty budowlane, aby spełniały wymagania związane z ochroną środowiska, będą poprzedzone szczegółowym planem i harmonogramem robót zapewniającym:

- ✓ odpowiednią organizację placu budowy, z zapleczem socjalnym, właściwe zabezpieczenia zbiorników, materiałów, maszyn, urządzeń i samochodów przed awariami, aby nie doszło do skażeń, zanieczyszczeń i zniszczeń w środowisku,

- ✓ sprawny sprzęt i środki transportu, prawidłową eksploatację i konserwację, jak i dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko,
- ✓ stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami.

Faza eksploatacji

Obecnie negatywny wpływ na środowisko przejawia się przede wszystkim w:

- emisji hałasu przez poruszające się pojazdy, którego poziom ze względu na jego charakter (maszyny rolnicze, samochody osobowe) może być uciążliwy dla otoczenia,
- emisji zanieczyszczeń powietrza spalinami wydzielanymi przez pojazdy mechaniczne, których stan techniczny i wiek powoduje, że oddziaływanie na środowisko tych pojazdów jest wysokie,
- utrudnionym odprowadzaniu wód opadowych do rowów odwadniających ze względu na zły stan techniczny nawierzchni drogi.

Na etapie eksploatacji nowa asfaltowa nawierzchnia dróg wpłynie na zmniejszenie szkodliwego oddziaływania na środowisko zarówno w zakresie zanieczyszczenia powietrza jak i natężenia hałasu.

7) rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko (ilość i sposób odprowadzania ścieków, wód opadowych, sposób postępowania z odpadami itp.):

Planowane przedsięwzięcie będzie miało niewielki wpływ na środowisko w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Niekorzystne oddziaływania, jakie mogą wystąpić zarówno w okresie realizacji przedsięwzięcia, jak i późniejszej eksploatacji to hałas, zanieczyszczenia powstające w związku z pracą maszyn (faza budowy) i zanieczyszczenia związane z eksploatacją drogi (ruch pojazdów samochodowych i maszyn rolniczych). Emisje w fazie budowy mają charakter punktowy (pojedyncze maszyny) i okresowy (czas trwania budowy). Występując lokalnie w miejscu budowy uciążliwość hałasu może być odczuwalna w strefie zabudowy mieszkalnej. Dlatego prace budowlane w pobliżu zabudowy mieszkalnej należy prowadzić tylko w porze dnia (od godziny 6⁰⁰ do godziny 22⁰⁰).

Po zakończeniu prac drogi gminne nie będą powodowały ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny. Nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalnego hałasu w środowisku, określone dla terenów zabudowy zagrodowej $L_{Aeq D} = 60$ dB w porze dziennej oraz $L_{Aeq N} = 50$ dB w porze nocnej.

W fazie eksploatacji podstawowymi zanieczyszczeniami charakterystycznymi w komunikacji samochodowej są: tlenki azotu (NO_x), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO_2), powstające podczas spalania paliw w silnikach oraz pary ołowiu, tlenki siarki (SO_x), z przewagą dwutlenku siarki (SO_2), powstające podczas spalania oleju napędowego. Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ m.in. takie czynniki, jak: rodzaj spalanej paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe

obarczone są pewnymi błędami. Można się jednak spodziewać, że budowa dróg gminnych przyczyni się do poprawy płynności jazdy, w związku z czym nie zwiększy się poziom hałasu i emisja zanieczyszczeń powstających podczas eksploatacji dróg w stosunku do stanu istniejącego w chwili obecnej i nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

- ♦ **ilość i jakość ścieków deszczowych z powierzchni dróg – dm^3/s , przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko na etapie eksploatacji inwestycji.**

Tereny utwardzone - nawierzchnia asfaltowa – $4\,296,0 \times 5 = 21\,480,0 \text{ m}^2$

Tereny zielone i pozostałe – pobocza $(4\,296,0 \times 0,75) \times 2 = 6\,444,0 \text{ m}^2$

q – natężenie deszczu ($\text{dm}^3/\text{s}/\text{ha}$)

F – powierzchnia zlewni (ha)

Ψ – współczynnik spływu powierzchniowego

ϕ – współczynnik opóźnienia

Ilość ścieków opadowych dla nawierzchni utwardzonej

$$Q = q \times F \times \Psi \times \phi$$

$$Q_1 = 15 \times 2,148 \times 0,9 \times 0,75$$

$$Q_1 = 21,075 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla deszczu jednorocznego

$$Q_1 = 77 \times 2,148 \times 0,9 \times 0,75$$

$$Q_1 = 111,64 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla deszczu nawalnego

$$Q_1 = 130 \times 2,148 \times 0,9 \times 0,75$$

$$Q_1 = 188,49 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Tereny zielone i pozostałe - pobocza

$$Q_2 = 15 \times 0,644 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q_2 = 1,09 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla deszczu jednorocznego

$$Q_2 = 77 \times 0,644 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q_2 = 5,58 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla deszczu nawalnego

$$Q_2 = 130 \times 0,644 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q_2 = 9,42 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Ilość ścieków opadowych

$$\text{Razem} = Q_1 + Q_2 = 21,75 + 1,09 = 22,84 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla deszczu jednorocznego

$$\text{Razem} = Q_1 + Q_2 = 111,64 + 5,58 = 117,22 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla deszczu nawalnego

$$\text{Razem} = Q_1 + Q_2 = 188,49 + 9,42 = 197,91 \text{ dm}^3/\text{s}$$

W zakresie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego stwierdzono, że ze względu na stosunkowo niewielkie natężenie ruchu, wody opadowe z powierzchni dróg nie będą zanieczyszczone znaczącymi ładunkami substancji ropopochodnych i zastosowanie innych środków technicznych niż istniejące rowy drogowe nie będzie konieczne.

Wody opadowe z powierzchni dróg odprowadzane będą do istniejących rowów odwadniających. Utrzymany zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzenia wód opadowych.

♦ **rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:**

W fazie budowy powstawać będą odpady z robót ziemnych, układania nawierzchni drogi, usuwania istniejących nawierzchni. Powstające odpady zaliczane są wg katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, zgodnie z § 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów. Powstające odpady będą w odpowiedni sposób zagospodarowane lub poddane utylizacji (unieszkodliwieniu) zgodnie z Ustawą o odpadach.

Ilość i rodzaj zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji dróg warunkuje szereg czynników. Najważniejszymi są: natężenie ruchu i jego rodzaj oraz kategoria dróg, przy czym w największym stopniu ilość i rodzaj odprowadzanych z dróg zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu. W trakcie eksploatacji dróg nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Przewiduje się natomiast występowanie typowych odpadów komunalnych (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale), które powstają w wyniku użytkowania dróg, w szczególności – wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów oraz odpady związane z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe drogi istnieją, wszystkie zanieczyszczenia, o których mowa powyżej na dzień dzisiejszy występują i są typowe dla terenów przylegających do szlaków komunikacyjnych.

8) możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Ze względu na skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia, a przede wszystkim jego lokalizację nie będzie występować oddziaływanie na środowisko o transgranicznym charakterze.

9) obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia (uzasadnić nawet w przypadku braku możliwości oddziaływania przedsięwzięcia):

Pod kątem uwarunkowań przyrodniczo-krajoznawczych, obszar sąsiadujący z terenem inwestycji jest terenem bezleśnym, użytkowanym rolniczo, na którym nie występują siedliska cennych zwierząt i roślin, podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Obszary „Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000”, w tym przypadku PLB040003 Dolina Dolnej Wisły i PLH040012 Nieszawska Dolina Wisły, znajdują się w odległości ok. 9 km od planowanego przedsięwzięcia. Teren planowanej inwestycji znajduje się również poza Obszarem Chronionego Krajobrazu Niziny Ciechocińskiej.

Planowana inwestycja nie wpłynie na ograniczenie walorów przyrodniczych tych obszarów.

.....
podpis wnioskodawcy