**Załącznik Nr 1**

**do decyzji Nr OŚiGW.6220.4.2021**

zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2021r., poz.247 )

**CHARAKTERYSTKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

**„Budowa dróg gminnych wraz z kanalizacją deszczową w miejscowości Dankowo -
ul. Jaśminowa, ul. Storczykowa i ul. Różana”**

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2021r., poz.247) Przedmiotową charakterystykę sporządzono w oparciu o dane zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja polegać będzie na budowie dróg gminnych wewnętrznych na terenie osiedla mieszkaniowego w miejscowości Dankowo. Łączna długość dróg do budowy wyniesie
1 132,1 m.

Obecnie ww. drogi gminne są niedostosowane do wymogów technicznych stawianych drogom obsługującym zabudowę mieszkaniowo-usługową, co powoduje utrudnienia w jego użytkowaniu
i wprowadza dodatkowo zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rodzaj, stan nawierzchni oraz zły stan techniczny dróg gruntowych powodują znaczne zagrożenie w bezpieczeństwie ruchu drogowego i uciążliwości eksploatacyjne.

W następstwie realizacji inwestycji nie ulegnie zmianie kategoria dróg (drogi gminne wewnętrzne), klasa — dojazdowa (D). Bez zmian pozostanie również dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu, zatem po drodze tak, jak dotychczas będą mogły poruszać się pojazdy
o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 80 kN. Prędkość projektowa wyniesie 50 km/h
na drogach wyposażonych w jezdnie i chodniki, oraz 30 km/godz. na ciągach pieszo-jezdnych.

Jak wskazał autor KIP, cyt.: „Poprawie ulegną parametry eksploatacyjne drogi poprzez doprowadzenie ich do stanu zgodnego z wymogami technicznymi, jakim powinny dla danej klasy odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie".

Odwodnienie dróg będzie zapewnione poprzez projektowaną kanalizację deszczową z wylotem
do projektowanych, odparowujących rowów przydrożnych oraz do zbiorników odparowujących wody deszczowe.

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni drogi spełniać będzie wymogi, jak dla kategorii mchu KR1, tj.:

Drogi wewnętrzne z chodnikami:

— warstwa ścieralna z asfaltobetonu;

— warstwa wiążąca z asfaltobetonu;

— podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

— warstwa odcinająca z piasku;

Ciągi pieszo-jezdne:

— kostka betonowa wibroprasowana;

— podsypka cementowo-piaskowa 1:4;

— podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie;

— warstwa odcinająca z piasku gr;

Chodniki:

— kostka betonowa wibroprasowana;

— podsypka cementowo-piaskowa 1:4;

— podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie;

— warstwa odcinająca z piasku.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych ilości
w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą materiały budowlane typowe dla tego typu robót, głównie: lepiszcza bitumiczne (emulsje asfaltowe, asfalt drogowy), mieszanki mineralno-cementowe, betonowe
i mineralno-asfaltowe, kruszywa drogowe naturalne i łamane, spoiwa hydrauliczne, krawężniki, oporniki i obrzeża betonowe, betonowa kostka brukowa oraz paliwa ciekłe do napędu silników maszyn, pojazdów i sprzętu. Ilości niezbędnie koniecznych materiałów i surowców będą wynikały
z przedmiaru robót, który zostanie sporządzony w oparciu o szczegółowe rozwiązania projektowe przedstawione w dokumentacji projektowej.

Realizacja inwestycji nie naruszy stanu zasobów surowców naturalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym.

Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową, jak również nie przewiduje się wykorzystywania energii elektrycznej pobieranej z sieci elektroenergetycznych oraz
nie przewiduje się w procesach technologicznych jakiegokolwiek zużycia paliw, poza silnikowymi paliwami ciekłymi niezbędnymi do napędzania jednostek sprzętowo-transportowych zatrudnianych podczas realizacji przedsięwzięcia.

Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami racjonalnej gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Na etapie realizacji zadania woda wykorzystywana będzie do celów technologicznych i socjalno-bytowych. Woda do celów technologicznych i socjalnych dostarczana będzie za pomocą beczkowozów, lub gdy będzie to możliwe, będzie czerpana z sieci wodociągowej. Wielkość zużycia wody do celów socjalnych będzie skorelowana z ilością pracowników.

Szacuje się, że w fazie realizacji wykorzystane będą następujące ilości surowców i materiałów:

— asfaltobeton: 963 t;

— kostka betonowa: 532 t;

— kruszywo łamane: 3265 t;

— cement: 39 t;

— piasek: 1900 m3;

— woda: 260 m3.

Przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie wymaga zużycia surowców naturalnych, wody i energii elektrycznej.

W trakcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia nie będzie występowało transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na działkach nr: 20/11, 76/2, 19/12, 19/6, 19/7, 19/8, 18/1, 47/1, 46/7, 76/4, 76/7, 46/9, 46/11, 20/16, 76/6, 76/35, 20/12, 19/1, 54, 18/2 obręb Dankowo, 25, 23/9 obręb Górki, gmina Kwidzyn, powiat kwidzyński, woj. pomorskie.

W otoczeniu planowanej do przebudowy drogi znajdują się tereny mieszkaniowe (B), grunty rolne IVb, V, VI klasy bonitacyjnej, pastwiska trwale IV, VI klasy bonitacyjnej, drogi (dr), sady (S-RV) oraz łąki trwale IV i VI klasy bonitacyjnej.

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000.

Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

— ok. 6,63 km na zachód: Dolina Dolnej Wisły PLB040003;

— ok. 6,63 km na zachód: Dolina Wisły PLH220033.

Inne najbliżej położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098) to zlokalizowany:

— ok. 0,25 km na południe: Sadliński Obszar Chronionego Krajobrazu;

— ok. 0,52 km na południowy zachód: rezerwat przyrody „Kwidzyńskie Ostnice";

— ok. 0,72 km na północ: Morawski Obszar Chronionego Krajobrazu.

Przedsięwzięcie położone jest w granicach korytarza ekologicznego rangi regionalnej: Lasy Iławskie — Bory Tucholskie GKPn — 14A. Ze względu na zasięg planowanych ograniczający
się do terenu pasa drogowego nie przewiduje się wpływu na spójność i ciągłość ww. korytarza.

Inwestycja położona na części wód powierzchniowych rzeczne (JCWP) o kodzie JCWP: PLRW20002652269 Kanał Palemona oraz części wód podziemnych (PLGW) o kodzie PLGW: PLGW200030.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie szkodliwie oddziaływać na jednolite części wód podziemnych
i powierzchniowych.

Wody opadowe, które zgodnie z Prawem Wodnym nie są ściekami ujęte będą w system otwarty
i zamknięty kanalizacji deszczowej – rowy, zbiornik wód deszczowych oraz kanalizację deszczową
w postaci studzienek i kolektora (z odprowadzeniem do rowów).

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze zagrożenia i ryzyka powodziowego (prawdopodobieństwo wstąpienia powodzi dla tego terenu jest niskie i wynosi Q0,2%, czyli raz
na 500 lat).

Brak jest tu: obszarów górskich, leśnych lub wodno – błotnych. Brak jest tu obszarów objętych ochroną, stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarów przylegających do jezior, uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

W trakcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia nie będzie występowało transgraniczne oddziaływanie na środowisko.