

Charakterystyka przedsięwzięcia:

„Budowa drogi powiatowej nr 2223C Zambrzyca – Czarnia Mała – gr. woj. /Puszcza/ w miejscowości Czarnia Mała”.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa drogi powiatowej w miejscowości Czarnia Mała, w gminie Skrwilno, powiat rypiński, województwo kujawsko-pomorskie. Całkowita długość drogi do wybudowania wynosi około 1110 m.

Droga przeznaczona do budowy ma znaczenie lokalne – umożliwi dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań, siedlisk i terenów upraw rolnych. Droga stanowi lokalny łącznik i jest skomunikowana z drogą powiatową nr 2220C, drogami gminnymi oraz z drogą powiatową w miejscowości Puszcza (gmina Rościszewo, powiat sierpecki w województwie mazowieckim) – granica województwa.

Droga przeznaczona do budowy położona jest w południowej części gminy Skrwilno i południowowschodniej powiatu rypińskiego. Odcinek przewidziany do budowy ma długość około 1110 m i w całości położony jest w gminie Skrwilno. Wzdłuż drogi zlokalizowane są głównie użytki rolne z uprawami roślinnymi. W km około od 0+170 do 0+240 oraz od 0+800 do 1+110 od strony północnej droga graniczy z terenami oznaczonymi w ewidencji gruntów jako „Ls” (las). W km 0+970 od strony północnej zlokalizowane jest jedyna zabudowa mieszkaniowa wraz z zabudowaniami gospodarskimi (siedlisko). Brak w otoczeniu większych zakładów produkcyjnych i usługowych. Droga należy do kategorii dróg powiatowych, posiada statusu drogi publicznej i oznaczona jest nr 2223C. Przebieg odcinka po istniejącej trasie z zajęciem fragmentów sąsiednich nieruchomości na potrzeby poszerzenia jezdni i budowy pobocza. Miejscami trasa drogi ulegnie w terenie niewielkiej korekcie (przesunięciu).

Skala przedsięwzięcia:

- początek budowy drogi w km 0+000 w miejscowości Czarnia Mała, gmina Skrwilno (działka nr 173/1 na granicy z działką nr 263) – skrzyżowanie z drogą gminną,
- koniec budowy drogi w około km 1+110 w miejscowości Czarnia Mała na granicy z miejscowością Puszcza, gmina Rościszewo, powiat sierpecki (działka nr 292 na granicy z działką nr 314) – skrzyżowanie z drogą gminną.

Szczegółowy zakres planowanego przedsięwzięcia:

- budowa odcinka drogi o nawierzchni powierzchniowo utrwalonej emulsją asfaltową i grysami,
- budowa poboczy gruntowych umocnionych kruszywem łamanym,
- budowa około 36 zjazdów o nawierzchni powierzchniowo utrwalonej emulsją asfaltową i grysami,
- przebudowa skrzyżowania w km 0+012,
- wykonanie remontu przepustu pod drogą,
- wykonanie oznakowania pionowego,
- wykonanie włączenia projektowanej drogi do dróg powiatowych i gminnych,
- dowiązanie początkowego i końcowego odcinka wysokościowo do stanu istniejącego,
- ukształtowanie trasy w profilu podłużnym do istniejącego ukształtowania terenu,
- montaż barier ochronnych w rejonie przepustu pod drogą.

W obecnym stanie jezdni na całym odcinku przewidzianym do budowy posiada szerokość około 5 m oraz nawierzchnię gruntową, częściowo umocnioną tłuczniem. W ciągu drogi zlokalizowane są indywidualne zjazdy na nieruchomości. Stan techniczny nawierzchni jest niezadawalający. Droga posiada liczne nierówności, deformacje i spękania poprzeczne i podłużne. Zagospodarowanie drogi stanowią głównie tereny rolne oraz lokalna zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zagrodowa. Droga pozbawiona jest pobocza, ciągu pieszego i rowerowego, oświetlenia drogowego, kanalizacji deszczowej, wyznaczonych przejść dla pieszych, oznakowania pionowego i poziomego, kanału technologicznego. Brak rowów odwadniających i przydrożnych. W ciągu drogi w km około 0+473 zlokalizowany jest jeden przepust pod drogą. Brak obiektów mostowych. Droga posiada miejscami zawyżone skrajnie oraz ubytki w nawierzchni, co uniemożliwia właściwe jej użytkowanie i odwodnienie. Pobocza trawiaste zawyżone. W ciągu drogi zlokalizowane są gruntowe zjazdy do budynku mieszkalnego i gospodarstwa oraz na użytki rolne.

Planuje się budowę drogi dwupasowej, dwukierunkowej o szerokości jezdni 6 m z powierzchniowym jej utwaleniem emulsją asfaltową i grysami oraz utwardzonymi poboczami. Oznacza to, że wyeliminowane zostaną przeszkody drogowe w postaci ubytków w nawierzchni jezdni, uskoków, dziur, kałuż, okresowych rozlewisk itp., przez co ograniczone zostaną sytuacje hamowania, manewrowania oraz rozpędzania się pojazdów związane z obecnym stanem drogi. Oznacza to płynną jazdę pojazdów, co wiąże się ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza oraz hałasu do środowiska. W ramach przedsięwzięcia nie planuje się budowy ciągu pieszego lub rowerowego.

Odcinek drogi do budowy, prawie na całej długości, będzie pokrywał się z obecnym jej przebiegiem. Poszerzenie jezdni, poboczy będą miały miejsce w obrębie działek pasa drogowego oraz zajętych sąsiednich nieruchomości. Początek i koniec odcinka drogi zostanie dowiązany sytuacyjnie do stanu istniejącego. Niweletę modernizowanego odcinka drogi projektuje się dostosować do istniejących pochyłeń podłużnych, uwzględniając wykonanie warstwy wyrównawczej i ścieralnej nawierzchni jezdni.

Nawierzchnia jezdni – na całym odcinku drogi projektuje się jezdnię o szerokości 6 m. Podbudowa drogi z 2 warstw z mieszanki niezwiązanej, stabilizowanej mechanicznie, na warstwie gruntu. Warstwa zewnętrzna zostanie utwalona emulsją asfaltową i grysami. W km 0+000 i 1+110 projektuje się wykonanie włączenia projektowanej drogi do dróg powiatowych oraz wykonanie skrzyżowań z gruntowymi drogami gminnymi. Początek i koniec odcinka należy dowiązać wysokościowo do stanu istniejącego.

Pobocze drogowe – obustronne, o szerokości 1 m, na całej długości budowanej drogi, utwardzone, wykonane z mieszanki niezwiązanej i stabilizowanej mechanicznie. Wyprofilowane, umożliwiające swobodny spływ wód.

Zjazdy – w ciągu drogi projektuje się budowę nowych zjazdów w ilości około 36 sztuk. Podbudowa zjazdów z 2 warstw z mieszanki niezwiązanej, stabilizowanej mechanicznie, na warstwie gruntu. Warstwa zewnętrzna zostanie utwalona emulsją asfaltową i grysami. Planuje się wykonanie zjazdów z drogi o szerokości około 4,5 m.

Odwodnienie – będzie realizowane powierzchniowo za pomocą zaprojektowanych pochyłeń podłużnych

i poprzecznych. Wody odprowadzane będą powierzchniowo na teren pasa drogowego (rozsączenie). Nie jest planowane wykonanie rowów drogowych. Nie jest planowane podczyszczenie wód opadowych i roztopowych.

Przepust – jedna sztuka, rurowy, pod drogą w km 0+470. Długość L = 10 m, średnica O = 800 mm. W celu zapewnienia ciągłości istniejącego rowu pod drogą powiatową planuje się remont

przepustu celem przywrócenia jego funkcji (mechaniczne odmulenie i czyszczenie, naprawa niezbędnych elementów). Przepust nie zostanie wyposażony w elementy poprawiające warunki migracji małych zwierząt (mała średnica, rów przez większość dni w roku praktycznie jest suchy). Wykopy – ograniczają się będą do wykonania koryta pod konstrukcję jezdni, do głębokości 35 cm poniżej obecnego poziomu jezdni gruntowej. Po wykonaniu koryta zostaną w nim ułożone warstwy i elementy konstrukcyjne nawierzchni. Roboty ziemne będą powierzchniowe i krótkotrwałe. Nie będą wymagały odwodnienia. Wykopy nie naruszają warstw geologicznych ani warstw hydrogeologicznych gruntu w tym warstw wodonośnych i ich izolacji.

Organizacja zaplecza budowy będzie należała do wykonawcy robót, któremu zostanie powierzona realizacja przedsięwzięcia. Powierzchnia, zakres i sposób organizacji zaplecza budowy określi wykonawca robót w zależności od przyjętej technologii prowadzenia robót. Przewiduje się jednak, że znajdzie potrzeba stworzenia dla sprzętu budowlanego i maszyn budowlanych wykorzystywanych przy budowie (równiarka, koparko-ładowarka, walce drogowe, układarki itp.), tymczasowego zaplecza w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia. Zaplecze budowlane będzie posiadało miejsca postojowe i manewrowe dla sprzętu budowlanego oraz maszyn budowlanych, powierzchnie magazynowe oraz zaplecze socjalne dla pracowników.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia źródłem ścieków socjalno-bytowych będzie zaplecze sanitarne bazy drogowo-budowlanej. Powstaną tutaj ścieki bytowe w ilości około 1 m³/dobę w zależności od ilości osób zatrudnionych przy pracach. Baza zostanie wyposażona w mobilne kabiny sanitarne. Ścieki z kabin gromadzone będą w zbiorniku natomiast z toalet w kabinach. Urządzenia serwisowane będą przez zewnętrzną firmę, która zajmie się utylizacją ścieków. Nie przewiduje się powstania ścieków technologicznych. Maszyny i pojazdy nie będą myte i serwisowane na terenie bazy i placu budowy. Na etapie eksploatacji nie powstaną ścieki socjalno-bytowe i technologiczne. Wody opadowe i roztopowe powstaną zarówno na etapie realizacji i eksploatacji. Ilość wód opadowych i roztopowych jest proporcjonalna do powierzchni utwardzonych, w tym przypadku – jezdni, chodników, poboczy itp. Wody kierowane będą do rowów chłonnych i odparowywanych. Ilość ścieków opadowych i roztopowych zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji będzie zbliżona.

Eksploatacja dróg powoduje emisję substancji w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów. Oddziaływanie w trakcie realizacji będzie miało charakter okresowy, nieciągły, zmienny i w dużej mierze zależny od czasu, w jakim będą prowadzone prace budowlane, które powodować będą emisję niezorganizowaną pyłów i gazów do powietrza. Emisja pyłów wystąpi w wyniku prowadzenia prac mechanicznych, emisja gazów ze spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn roboczych. W fazie nakładania warstw mieszanek bitumicznych dochodzić będzie ponadto do krótkotrwałej i miejscowej niezorganizowanej emisji gazów zawierających fenole z organicznymi podstawnikami i WWA. Na etapie eksploatacji jedynymi źródłami emisji do powietrza będą pojazdy korzystające z drogi (zanieczyszczenia z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów oraz ścieranie asfaltu). W porównaniu do stanu sprzed przebudowy drogi emisja nie ulegnie zwiększeniu. Biorąc pod uwagę, że równa nawierzchnia pozwoli na płynną jazdę bez hamowań i przyspieszeń powodowanych przez zły stan drogi, emisja winna ulec znacznemu zmniejszeniu w stosunku do stanu obecnego.

Na etapie realizacji emisja hałasu, w trakcie prac budowlanych, pochodzić będzie ze stosowanych maszyn, pojazdów i urządzeń. Czas pracy wyniesie 8 h/dobę w godzinach 7:00 – 15:00 w porze dziennej (nie będą prowadzone prace w porze nocnej). Na etapie eksploatacji, po zakończeniu przebudowy drogi, hałas będzie pochodził tylko i wyłącznie ze źródeł jakimi są pojazdy poruszające się po drodze. Nie będą prowadzone prace budowlane. Planowane

przedsięwzięcie na etapie jego eksploatacji nie winno wiązać się z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Prace związane z budową drogi powiatowej prowadzone będą w bezpośrednim sąsiedztwie drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia. W związku z tym należy podjąć działania mające na celu ochronę drzew w procesie inwestycyjnym na etapie realizacji przedsięwzięcia. Najłatwiejszym sposobem osiągnięcia tego celu jest odpowiednie wygrodenie drzewa lub grupy drzew. Inną metodą jest szalowanie pojedynczych pni drzew deskami z zastosowaniem amortyzatora w postaci mat ze słomy, włóknin, gumowych opon, perforowanych rur drenarskich.

Planowane przedsięwzięcie wpisuje się w krajobraz rolniczy z rozległymi gruntami ornymi i zabudową zagrodową. Planowana inwestycja dotyczy rozbudowy istniejącego odcinka drogowego, zaakceptowanego jako struktury liniowej w przestrzeni otaczającego krajobrazu. Nie będą usuwane drzewa w znaczącej ilości lub inne dominujące elementy krajobrazu. Nie będą prowadzone prace ziemne ingerujące w krajobraz. Nie powstaną również nowe obiekty dominujące w krajobrazie. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że nie wystąpi oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz. Inwestycja jest praktycznie neutralna dla otaczającego krajobrazu.

W rejonie inwestycji szlak migracji małych zwierząt o charakterze lokalnym, przebiega szerokim frontem w poprzek lub wzdłuż istniejącej drogi i odbywa się użytkami rolnymi, miedzami, pasami zadrzewień graniczącymi z pasem drogowym. Sprzyja temu również rozproszona zabudowa zagrodowa, otwarte przestrzenie oraz małe zbiorniki wodne. Zbudowana droga nie będzie przeszkodą lub barierą w przemieszczaniu się zwierząt. Istotną rolę będzie pełnił przepust pod drogą, który umożliwi migrację w rejonie rowu przydrożnego, w szczególności płazów w okresach wiosennych przy minimalnym stanie wód.

Na etapie realizacji, z miejsc prowadzonych prac odpady będą codziennie usuwane do pojemników zlokalizowanych na terenie zaplecza budowlanego, gdzie będą składowane w sposób selektywny. Odpady nie będą mieszane. Urobek zostanie wykorzystany na miejscu pod rozbudowę drogi. Po zgromadzeniu odpowiedniej partii do transportu, zostaną przekazane do odbiorcy odpadów. Wszystkie odpady zostaną zagospodarowane przez uprawniony podmiot zajmujący się gospodarowaniem odpadami. Odpady takie jak papier, szkło, plastiki itp. zostaną skierowane do recyklingu. Ilości powstających odpadów na etapie realizacji nie będą znaczące ze względu na maksymalne ich wykorzystywanie, oszczędność surowców i niewielkiej ilości pracowników budowlanych. Powstaną głównie odpady inne niż niebezpieczne. Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie występuje możliwość zanieczyszczenia wód oraz gruntu. W trakcie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, w trakcie normalnego użytkowania drogi odpady nie powstaną. Odpady mogą powstać jedynie w sytuacjach awaryjnych np. kolizji lub wypadków z udziałem pojazdów.

W ramach robot nie planuje się wykonania rozbiórek istniejących obiektów. Z uwagi na charakter oraz skalę planowanego przedsięwzięcia, nie planuje się likwidacji zamierzenia, które ma charakter wieloletni, trwałe i nieodwracalny.

W trakcie realizacji przebudowy drogi oraz na etapie jej eksploatacji nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.