

Charakterystyka przedsięwzięcia:

„Budowa drogi gminnej nr 120402C Okalewo – Kotowy od km 0+000 do km 1+475.”

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa drogi gminnej nr 120402C relacji Okalewo – Kotowy na odcinku od km 0+000 do około km 1+500 w gminie Skrwilno wraz z drogą dla pieszych lub pieszych i rowerów. Całkowita długość odcinka drogi objętego inwestycją wynosi około 1500 m. Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie gminy Skrwilno, w powiecie rypińskim, województwo kujawsko-pomorskie.

Droga na znaczenie lokalne – umożliwia dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań, siedlisk i terenów upraw rolnych. Droga stanowi lokalny łącznik i jest skomunikowana w Okalewie z drogą wojewódzką nr 563 relacji Rypin – Żuromin – Mława i drogą gminną nr 120401C w miejscowości Kotowy.

Droga przeznaczona do budowy położona jest w środkowo-północnej części gminy Skrwilno i wschodniej powiatu rypińskiego. Odcinek drogi przewidziany do przebudowy posiada długość około 1500 m i w całości położony jest w gminie Skrwilno. Wzdłuż drogi zlokalizowane są głównie użytki rolne z uprawami roślinnymi oraz kilka zabudowań zagrodowych. Nieruchomości zlokalizowane przy drodze mają obsługę komunikacyjną bezpośrednio z przedmiotowej drogi. Brak w otoczeniu większych zakładów produkcyjnych i usługowych. Droga należy do kategorii dróg gminnych, posiada statusu drogi publicznej i oznaczona jest numerem 120402C. W stanie istniejącym, trasa drogi przebiega jako odcinek prosty, rozpoczyna i kończy się skrzyżowaniami. Wybudowana droga zlokalizowana będzie w całości w śladzie istniejącej drogi gruntowej, przebiegającej w terenie równinnym. Przedsięwzięcie ma charakter inwestycji liniowej w zakresie drogownictwa. Realizacja inwestycji wymaga zajęcia pasa drogowego. Pod przebudowę drogi nie będą zajmowane sąsiednie nieruchomości będące własnością osób trzecich.

Skala przedsięwzięcia:

- początek budowy drogi w km 0+000 w miejscowości Kotowy, gmina Skrwilno (działka nr 8 na granicy z działką nr 360 i 400 (skrzyżowanie z drogą gminną nr 120401C).
- koniec budowy drogi w około km 1+500 w miejscowości Okalewo, gmina Skrwilno (działka nr 873 na granicy z działką nr 840/1 – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 563),

Szczegółowy zakres planowanego przedsięwzięcia:

- budowa drogi gminnej na odcinku około 1500 m,
- wykonanie zjazdów,
- wykonanie nawierzchni jezdni oraz zjazdów z warstwy bitumicznej,
- budowa drogi dla pieszych lub pieszych i rowerów z kostki betonowej o długości do 1500 m,
- wykonanie poboczy,
- odtworzenie i konserwacja istniejących miejscowo rowów odwodnieniowych,
- przebudowa skrzyżowania w km 0+000 z drogą gminną nr 120401C,
- przebudowa istniejącego przepustu pod drogą,
- wykonanie drogowego oznakowania pionowego i poziomego,
- doświetlenie planowanego przejścia dla pieszych,
- zainstalowanie elementów bezpieczeństwa drogowego.

W ramach przedsięwzięcia planuje się m. in. wykonanie jezdni o szerokości 5,5 m z nową nawierzchnią bitumiczną. Szerokość jezdni determinowana jest warunkami miejscowymi, głównie terenowymi i szerokością pasa drogowego oraz małym natężeniem ruchu. W ramach przedsięwzięcia zostanie ponadto wybudowana droga dla pieszych lub pieszych i rowerów o szerokości 2 m, przebudowane zostanie skrzyżowanie z drogą gminną nr 120401C w miejscowości Kotowy (km 0+000), przebudowany przepust pod drogą (km 0+240) oraz odtworzone zostaną istniejące rowy odwadniające. Odcinek drogi przeznaczony do przebudowy na całej długości będzie pokrywał się z obecnym jej przebiegiem. Budowa i poszerzenie jezdni oraz poboczy będą miały miejsce w obrębie działek pasa drogowego bez zajęcia sąsiednich nieruchomości. Początek i koniec odcinka drogi zostanie dowiązany sytuacyjnie do stanu istniejącego. Niweletę modernizowanego odcinka drogi projektuje się dostosować do istniejących pochyłości podłużnych, uwzględniając wykonanie warstwy wyrównawczej i ścieralnej nawierzchni jezdni.

Otoczenie odcinka drogi przewidzianego do przebudowy zdominowane jest przez użytki rolne w postaci upraw roślinnych. Zabudowę zagrodową reprezentuje tutaj około 5 gospodarstw rolnych, zabudowę jednorodzinną 4 budynki mieszkalne dwukondygnacyjne z budynkami gospodarczymi typu garaż, wiaty itp. Na całej długości odcinka drogi przewidzianego do przebudowy brak jest zakładów przemysłowych i usługowych. W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia (100 m) nie występują większe tereny podmokłe, zbiorniki i ciek wodne. W km około 0+240 znajduje się przepust pod jezdnią odprowadzający nadmiar wody z terenów miejscowości Kotowy w kierunku południowym. Droga nie przebiega przez tereny leśne. W bezpośrednim otoczeniu drogi nie odnotowano studni głębinowych będących ujęciami wód podziemnych na cele socjalno-bytowe mieszkańców. Najbliższa zabudowa mieszkalna zlokalizowana jest w odległości około 15 metrów od krawędzi jezdni. W pozostałych przypadkach odległości budynków mieszkalnych od krawędzi jezdni są zdecydowanie większe.

Nawierzchnia jezdni na nawierzchni gruntowej – wykonana zostanie od podstaw na podbudowie z mieszanki stabilizowanej mechanicznie, nawierzchnia z warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm położonego na warstwie wiążącej z betonu asfaltowego o grubości 5 cm. Całkowite zapotrzebowanie na beton asfaltowy do budowy nawierzchni drogi z 2 warstw wyniesie około 1800 Mg.

Pobocze drogowe – utwardzone, obustronne, o szerokości do 0,75 m i grubości 15 cm, na całej długości drogi, utwardzone kruszywem łamanym, wyprofilowane, umożliwiające swobodny spływ wód.

Droga dla pieszych lub pieszych i rowerów – alternatywnie, o szerokości 2 m, z kostki betonowej na posypce cementowo-piaskowej i podbudowie z mieszanki stabilizowanej.

Zjazdy – w ciągu drogi projektuje się budowę nowych zjazdów w ilości około 40 sztuk. Zjazdy zostaną wykonane z warstwy ścieralnej o grubości 4 cm na warstwie wiążącej 5 cm i podbudowie z mieszanki stabilizowanej. Planuje się wykonanie zjazdów z drogi o szerokości około 4,5 m.

Odwodnienie – realizowane będzie powierzchniowo za pomocą zaprojektowanych pochyłości podłużnych i poprzecznych na teren pasa drogowego (rozsączenie). Rowy drogowe (chłonno-odparywalne) występują lokalnie na odcinku około 500 m. Rowy zostaną poddane odbudowie i konserwacji (odtworzenie) celem przywrócenia ich funkcji. Nie jest planowane wykonanie nowych rowów drogowych. Nie jest planowane podczyszczenie wód opadowych i roztopowych.

Przepust – jedna sztuka, pod drogą w około km 0+240, rurowy o średnicy $\varnothing = 1,2$ m i długości $h = 10$ m. Ze względu na zły stan techniczny zostanie poddany przebudowie. Przebudowa będzie polegała na wymianie części przelotowej oraz zamontowaniu prefabrykowanych ścianek czołowych przepustu. Nie ulegnie zmianie przekrój średnicy wewnętrznej rury. Przepust nie zostanie wyposażony w elementy poprawiające warunki migracji małych zwierząt (np. półki) ze

względem na małą średnicę wewnętrzną.

Kanał technologiczny – przeznaczony pod infrastrukturę teletechniczną, planuje się uzyskanie odstępowania od konieczności jego budowy.

Elementy i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego: oznakowanie pionowe, 1 przejście dla pieszych, doświetlenie przejścia dla pieszych, barierki zabezpieczające rejonie przepustu, dwustronnie na długości około 20 m.

Oświetlenie – doświetlenie przejścia dla pieszych zasilane energią solarną i wiatrową.

Mieszanki bitumiczne – emulsja asfaltowa wytwarzana będzie poza miejscem realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Roboty ziemne – ograniczają się będą do wykonania korytowania pod konstrukcję jezdni do głębokości około 40 cm poniżej obecnego poziomu jezdni oraz około 40 cm pod zjazdy i około 20 cm pod pobocza. Po wykonaniu koryt zostaną w nim ułożone warstwy i elementy konstrukcyjne nawierzchni. Roboty ziemne będą powierzchniowe i krótkotrwale. Nie będą wymagały odwodnienia. Wykopy nie naruszają warstw geologicznych oraz warstw hydrogeologicznych gruntu w tym warstw wodonośnych i ich izolacji.

Zaopatrzenie w wodę – na etapie realizacji przedsięwzięcia woda na cele socjalno-bytowe oraz technologiczne dostarczana będzie w beczkowozach.

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-ladowarka, 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 krótkotrwalej 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.

Inwestycja nie wpłynie na możliwość migracji małych i dużych zwierząt, w tym płazów i gadów oraz na drożność zarówno lokalnych szlaków migracji małych zwierząt jak i korytarzy ekologicznych wędrówek większych zwierząt. planowane przedsięwzięcie nie będzie ingerowało w różnorodność biologiczną. Po zrealizowaniu inwestycji, nastąpi naturalna sukcesja roślin w obszarach poboczy drogowych oraz rowach.

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 i krzewy 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.

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.