

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa drogi gminnej w miejscowości Rak. Inwestycja zostanie przeprowadzona na odcinku od km 0+000 do około km 1+100 o całkowitej długości około 1100 m. Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie gminy Skrwilno w powiecie rypińskim, województwo kujawsko-pomorskie.

Planowana droga jest fragmentem drogi gminnej nr 120414C relacji Skrwilno – Mościska, której całkowita długość wynosi około 2990 m. Budowany odcinek rozpoczyna się w km 0+000 drogi nr 120414C. Przedsięwzięcie jest kontynuacją inwestycji polegającej na realizacji budowy drogi na odcinku około 1890 m z miejscowości Rak do miejscowości Mościska.

Przebieg odcinka po istniejącej trasie drogi gruntowej w granicach istniejącego pasa drogowego z możliwością zajęcia części sąsiednich nieruchomości. Zakres inwestycji:

- początek w km 0 + 000 (działka nr 62 na granicy z działką nr 1089/4),
- koniec w miejscowości Rak w km 1 + 100 (działka nr 62 na granicy z działką nr 27/1).

Zarówno początek jak i koniec budowanego odcinka drogi będzie nawiązywał do drogi gminnej nr 120414C.

Przedsięwzięcie ma charakter inwestycji liniowej w zakresie drogownictwa. Inwestycja będzie realizowana w granicach obecnego pasa drogowego, który posiada szerokość od około od 8 do 12 m i może wykraczać poza niego zajmując częściowo sąsiednie nieruchomości, będące własnością osób trzecich. Budowa drogi będzie realizowana w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474 ze zm. – tzw. „specustawa drogowa”).

Droga planowana do budowy na znaczenie lokalne – umożliwia dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań, siedlisk i terenów upraw rolnych oraz stanowi lokalny łącznik z miejscowością Mościska oraz z drogą powiatową nr 2222C relacji Skrwilno – granica województwa.

Droga przeznaczona do budowy położona jest w wschodniej części powiatu rypińskiego oraz gminy Skrwilno. Odcinek inwestycyjny drogi będzie posiadał długość około 1100 m. Wzdłuż drogi zlokalizowana jest rozproszona zabudowa zagrodowa z budynkami mieszkalnymi i gospodarczymi. Brak zakładów przemysłowych oraz usługowych. Droga należy do kategorii dróg gminnych o kategorii ruchu KR1. Posiada uregulowany status prawny gminnego pasa drogowego (droga publiczna) i oznaczona jest nr 120414C.

Zakres planowanego przedsięwzięcia:

1. budowa odcinka drogi gminnej o nawierzchni asfaltowej – Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z 2 warstw bitumicznych, z warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego.
2. budowa chodników o nawierzchni z kostki betonowej - Chodnik – jednostronny z kostki betonowej na długości całej budowanej drogi tj. około 1100 m. Szerokość od 1,5 do 2,0 m.
3. wykonanie jednego przystanku autobusowego z peronem na jezdni lub wyposażonego w zatokę autobusową.

4. wykonanie umocnionych poboczy - Pobocze drogowe – dwustronne, o szerokości minimum 0,75 m, na całej długości modernizowanej drogi, utwardzone kruszywem łamanym na warstwie odsączającej z piasku, wyprofilowane, umożliwiające swobodny spływ wód.
5. budowa i przebudowa zjazdów - Zjazdy – w ciągu drogi projektuje się przebudowę lub budowę nowych zjazdów w ilości około 30 sztuk. Zjazdy zostaną wykonane z betonu asfaltowego nad podbudowie z kruszywa łamanego. Pod zjazdami, zlokalizowanymi nad rowami odwadniającymi, w zależności od potrzeb, projektuje się umieszczenie przepustów z rur PEHD o średnicy $O = 300$ mm. Rzędne wysokościowe wlotów i wylotów przepustów planuje się dostosować do ukształtowania terenu przy zachowaniu minimalnej wymaganej grubości naziomu nad przepustem. Wloty i wyloty przepustów pod zjazdami projektuje się umocnić kamieniem polnym na zaprawie cementowej. Przepusty będą posadowione na fundamencie z kruszywa. Zasyпка przepustów z piasku zostanie ułożona i zagęszczona warstwami.
6. remont przepustów drogowych wraz z umocnieniami wlotów i wylotów przepustów - Przepusty – pod drogą znajdują się 2 przepusty drogowe: w km 0+635 oraz w km 0+960. Planuje się odbudowę przepustów i ich udroźnienie, umocnienie lub budowę nowych wlotów i wylotów przepustów.
7. odtworzenie rowów odwadniających - Odwodnienie – będzie realizowane poprzez powierzchniowy spływ wody za pomocą zaprojektowanych pochyleń podłużnych i poprzecznych do rowów odwadniających. Na odcinkach, gdzie nie ma rowów odwadniających, wody będą kierowane na tereny zielone w granicach pasa drogowego celem rozsączenia i wchłonięcia. Istniejące odcinki rowów zostaną odtworzone. Całkowita długość rowów wynosi obecnie około 1100 m, taką też długość planuje się odbudować i udroźnić. Woda opadowa i roztopowa w rowach będzie wchłaniana przez grunt i odparowywana. Nie planuje się budowy kanalizacji deszczowej.
8. wykonanie jednego przejścia dla pieszych,
9. doświetlenie przejścia i przystanku autobusowego oświetleniem hybrydowym,
10. wykonanie oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Droga, na całym odcinku przewidzianym pod budowę posiada nawierzchnię gruntową o szerokości od około 3 m do 4 m. Brak nawierzchni bitumicznej. Występują liczne nierówności nawierzchni gruntowej jezdni co powoduje tworzenie się rozlewisk wody. Pobocza porośnięte roślinnością trawiastą i niską, brak drzew i krzewów. Rowy odwadniające jednostronne, wymagające odtworzenia. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogowych odprowadzane są na tereny sąsiednich działek na zasadzie rozsączenia. Brak chodników dla pieszych i ścieżek rowerowych, balustrad i barier ochronnych. Brak oznakowania poziomego i pionowego oraz oświetlenia drogowego.

Zasięg terytorialny bezpośrednich prac obejmował tereny działek przeznaczonych pod planowane przedsięwzięcie oraz najbliższe sąsiedztwo do odległości około 10 m od granic obecnego pasa drogowego. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z wyłączeniem powierzchni biologicznie czynnej o powierzchni około 8000 m². Będą to powierzchnie poboczy drogi, porośnięte głównie roślinnością trawiastą, przeznaczone głównie pod pobocza i chodniki dla pieszych.

Organizacja zaplecza budowy będzie należała do wykonawcy robot, któremu zostanie powierzona realizacja przedsięwzięcia. Powierzchnia, zakres i sposób organizacji zaplecza budowy określi wykonawca robot w zależności od przyjętej technologii prowadzenia robot. Przewiduje się jednak, że zajdzie 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. Inwestor, planujący przedsięwzięcie, nie dysponuje odpowiednim terenem w pobliżu budowy, na którym możliwe byłoby stworzenie tymczasowego zaplecza budowlanego. Szerokość pasa drogowego nie pozwala na stworzenie zaplecza budowlanego w obrębie terenu realizacji przedsięwzięcia – wykonawca robot będzie musiał utworzyć własne zaplecze na terenie zlokalizowanym poza pasem drogowym budowanej drogi. Wyklucza się lokalizację zaplecza na terenach łąk, pastwisk, na terenach podmokłych, w pobliżu cieków i zbiorników wodnych oraz innych miejscach mogących być potencjalnymi siedliskami gatunków chronionych fauny i flory. Preferowany będzie, ze względów praktycznych, teren utwardzony i ogrodzony, zabezpieczony przed dostępem osób niepowołanych. Teren zostanie wydzierżawiony przez wykonawcę, w bezpośredniej bliskości miejsca realizacji przedsięwzięcia, na podstawie umowy, w której będą określone warunki organizacji zaplecza budowlanego. 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 oraz przenośne toalety. 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 na terenie bazy i placu budowy.

Na etapie eksploatacji nie powstaną ścieki socjalno-bytowe i technologiczne. Ścieki opadowe i roztopowe powstaną zarówno na etapie realizacji i eksploatacji. Ilość wód opadowych i roztopowych jest proporcjonalna do powierzchni utwardzonych, w tym przypadku jezdni i poboczy. Wody kierowane będą w części do chłonnych i odparowywanych rowów odwadniających, w części na pobocze na zasadzie rozsączenia powierzchniowego i wchłonięcia przez grunt. Ilość ścieków opadowych i roztopowych zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji będzie zbliżona. Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z drogi gminnej, jak rozpatrywana, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Na etapie realizacji 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 również do krótkotrwałej i miejscowej niezorganizowanej emisji gazów zawierających fenole z organicznymi podstawnikami i WWA. 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.

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 przyśpieszeń 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. Z symulacji zasięgu hałasu pochodzącego ze źródeł typu pojazdy wynika, że emisja hałasu w odległości 10 m od osi drogi wynosi 53 dB(A) w porze dziennej w porze nocnej jest niższe o kilka decybeli. O wartości poziomu hałasu decyduje dopuszczalna prędkość na jezdni oraz natężenie ruchu.

Obszar planowanego przedsięwzięcia z dominującymi uprawami rolnymi wpisuje się w krajobraz rolniczy z rozległymi gruntami ornymi. Planowana inwestycja dotyczy budowy odcinka drogowego w śladzie istniejącej drogi, zaakceptowanej jako struktury liniowej w przestrzeni otaczającego krajobrazu. Nie będą usuwane drzewa i krzewy – charakterystyczne struktury krajobrazu rolniczego. Planowane przedsięwzięcia nie będzie znacząco oddziaływać na obszary i obiekty chronione ustanowione na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na obszar chronionego krajobrazu, obszary NATURA 2000 oraz pomniki przyrody.

W rejonie inwestycji stwierdzono obecność szlaku migracji zwierząt o charakterze lokalnym, który przebiega w poprzek istniejącej drogi i odbywa się szerokim frontem użytków rolnych graniczących z pasem drogowym. Skala inwestycji, przebieg drogi w śladzie istniejącej drogi gruntowej, tworzącego element już zaakceptowany w przestrzeni oraz proponowane ograniczenie prędkości wskazują, że drożność korytarza ekologicznego nie ulegnie przerwaniu i nie powstanie efekt bariery. W rejonie rowów i przepustów pod drogą, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, można spodziewać się przemieszczania się małych i drobnych zwierząt (płazów i gadów).

Planowane przedsięwzięcie w zasięgu swojego oddziaływania nie będzie oddziaływać na korytarze ekologiczne, szlaki wędrówki większych i mniejszych zwierząt w stopniu większym niż obecnie.

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 po 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. Planowany proces odzysku odpadów: R3, R4 i R5. 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 ramach robot nie planuje się wykonania rozbiórek istniejących obiektów z wyjątkiem obecnej nawierzchni drogi. 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.