

Charakterystyka przedsięwzięcia:

„Budowa drogi gminnej nr 120414C Skrwilno-Mościska w miejscowości Skrwilno”.

Planowana droga jest fragmentem drogi gminnej nr 120414C relacji Skrwilno – Mościska, której całkowita długość wynosi około 4500 m. Budowany odcinek rozpoczyna się w km 0+000 drogi nr 120414C, kończy w km 1+486 w miejscowości Skrwilno. Przedsięwzięcie jest kontynuacją inwestycji z lat poprzednich polegających na budowie drogi na odcinku z miejscowości Mościska do miejscowości Rak (1890 m) oraz w samej miejscowości Rak (1100 m). Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie gminy Skrwilno w powiecie rypińskim, województwo kujawsko-pomorskie.

Droga przeznaczona do budowy położona jest we wschodniej części powiatu rypińskiego oraz gminy Skrwilno. Droga przebiega głównie przez tereny leśne, w końcowym odcinku zlokalizowana jest rozproszona zabudowa z budynkami mieszkalnymi i gospodarczymi. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest w odległości około 40 metrów od krawędzi pasa drogowego w miejscowości Rak. Brak w ciągu drogi zakładów przemysłowych i usługowych. Droga należy do kategorii dróg gminnych, klasy technicznej L (lokalna), posiada statut drogi publicznej i oznaczona jest nr 120414C.

Planowane przedsięwzięcie usytuowane będzie w miejscowości Skrwilno, we wschodniej części gminy Skrwilno. Inwestycja będzie realizowana na działkach ewidencyjnych nr 3164/2, 163/4, 1089/3 i 1089/4 w obrębie Skrwilno. Odcinek drogi przewidziany do budowy położony jest prawie w całości w użytkach leśnych. Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie wiejskim, o niskiej gęstości zaludnienia.

Skala przedsięwzięcia:

- początek odcinka drogi do budowy w km 0+000,00, w miejscowości Skrwilno – skrzyżowanie z drogą gminną ul. Leśna, Skrwilno.
- koniec odcinka drogi do budowy w około km 1+486,25 w miejscowości Skrwilno – skrzyżowanie z drogą gminną.

W ramach przedsięwzięcia:

- zostanie wybudowana droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej,
- wybudowane zostanie skrzyżowanie z drogą gminną nr 120413C Szczawno-Skrwilno,
- na całym odcinku budowanej drogi zostanie wybudowany chodnik dla pieszych.

Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań, siedlisk i terenów upraw rolnych oraz stanowi lokalny łącznik z miejscowością Mościska i z drogą powiatową nr 2222C relacji Skrwilno – gr. woj. /Lutocin/ oraz miejscowością Skrwilno i drogą gminną nr 120413C relacji Szczawno-Skrwilno.

Szczegółowy zakres planowanego przedsięwzięcia:

- budowa drogi – podbudowa z kruszywa, nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- jezdnia o szerokości 5 m na całej długości,
- budowa chodnika na całej długości (strona lewa) – podbudowa z kruszywa, nawierzchnia z kostki betonowej lub mineralna,
- wzmocnienie poboczy,
- budowa zjazdów na nieruchomości – podbudowa z kruszywa, nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- budowa skrzyżowania w km 0+930 – podbudowa z kruszywa, nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- przebudowa/remont przepustu pod drogą w km 1+210.

Przedsięwzięcie ma charakter inwestycji liniowej w zakresie drogownictwa. Obecny pas drogowy posiada szerokość na całym odcinku około 8,5 (19 m odcinek końcowy – skrzyżowanie),

średnia szerokość jezdni gruntowej wynosi 5 m. W obecnym stanie jezdni na całym odcinku przewidzianym do rozbudowy jest pozbawiona nawierzchni utwardzonej. Nawierzchnia drogi jest w gruntowa, miejscami w złym stanie. Droga posiada pobocze trawiaste, na terenach leśnych pokryte runem leśnym, brak chodników, oświetlenia drogowego, kanalizacji deszczowej, wyznaczonych przejść dla pieszych, przystanków autobusowych, oznakowania pionowego i poziomego. Brak systemu odwodnienia (brak rowów odwadniających). Brak obiektów mostowych. W miejscowości Skrwilno, w km około 1+210, zlokalizowany jest przepust pod drogą. Droga posiada miejscami zawyżone skrajnie co uniemożliwia jej właściwe użytkowanie i odwodnienie. W ciągu drogi zlokalizowane są gruntowe zjazdy na użytki rolne. W ciągu odcinka drogi przewidzianego do budowy występuje jedno skrzyżowanie z lokalną drogą gminną również przewidziane do wybudowania. W pasie drogowym nie rosną drzewa i krzewy, w związku z tym nie będzie usuwana zieleń wysoka.

Odcinek drogi przeznaczony do wybudowania na całej długości będzie pokrywał się z obecnym jej gruntowym przebiegiem. Poszerzenie jezdni, budowa chodnika i poboczy będą miały miejsce w obrębie działek obecnego pasa drogowego. Początek i koniec odcinka drogi zostanie dowiązany sytuacyjnie do stanu istniejącego. Niweletę modernizowanego odcinka drogi projektuje się dostosować do istniejących pochyleń podłużnych, uwzględniając wykonanie warstwy wyrównawczej i ścieralnej nawierzchni jezdni. Zakłada się poszerzenie jezdni do 5 m, początkowy odcinek jezdni zostanie poszerzony i dowiązany do jezdni stanowiącej ul. Leśnią w Skrwilnie. Końcowy natomiast do jezdni asfaltowej w miejscowości Skrwilno. Szerokość jezdni determinowana jest warunkami miejscowymi, głównie drzewami rosnącymi na poboczach, w szczególności na obszarach leśnych.

Nawierzchnia jezdni – wykonana zostanie z 2 warstw bitumicznych, na podbudowie z kruszywa łamanego. Warstwą zewnętrzną będzie warstwa ścieralna z betonu asfaltowego.

Pobocze drogowe – dwustronne, wzmocnione o szerokości minimum od 0,75 do 1 m, na całej długości modernizowanej drogi, utwardzone kruszywem łamanym, wyprofilowane, umożliwiające swobodny spływ wód do rowów.

Chodnik – na całej długości budowanej drogi po stronie lewej, wykonany na podbudowie z kruszywa łamanego. Szerokość od 1,5 do 2 m w zależności od konfiguracji terenu. Nawierzchnia wykonana zostanie z kruszyw naturalnych/mineralnych (sporadycznie kostki betonowej). Chodnik zostanie oddzielony od jezdni pasem pobocza o szerokości 1 m.

Zjazdy – w ciągu drogi projektuje się budowę nowych zjazdów w ilości około 12 sztuk. Zjazdy zostaną wykonane z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego. Ze względu na brak rowów odwadniających zjazdy nie będą wyposażone w przepusty.

Odwodnienie – będzie realizowane poprzez powierzchniowy spływ wody za pomocą zaprojektowanych pochyleń podłużnych i poprzecznych. Nie projektuje się rowów lub urządzeń odwadniających oraz podczyszczających wody opadowe i roztopowe (nie są wymagane). Odwodnienie nastąpi poprzez powierzchniowy spływ z terenu pasa drogowego, a następnie wchłonięcie przez grunt i odparowanie.

Przepusty – zinventaryzowano 1 przepust w miejscowości Skrwilno w km 1+210 o średnicy 600 mm i długości 9 m. Planuje się jego przebudowę lub remont w zależności od stanu. Przewiduje się wykonanie prac konserwacyjnych polegających na udrożnieniu części przelotowej, oczyszczenie wlotów i wylotów przepustu wraz z ewentualną naprawą ich umocnień. Z uwagi na brak wody w rowie, terenów podmokłych oraz zakres robót, nie ma potrzeby stosowania na czas budowy płotków herpetologicznych.

Przebudowa skrzyżowania – z drogą gminną nr 120413C Szczawno – Skrwilno. Skrzyżowanie zostanie wyprofilowane, wykonane w technologii jak jezdni oraz zostanie wykonany dodatkowy zjazd z betonu asfaltowego na drogę 120413C.

Wykopy ograniczą się będą do wykonania koryta pod konstrukcję jezdni i chodnika do głębokości nie więcej niż 50 cm poniżej obecnego poziomu gruntu. 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 oraz warstw hydrogeologicznych gruntu w tym warstw wodonośnych i ich izolacji.

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

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Źródła Skrwy podlegającym prawnej ochronie na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Planowane przedsięwzięcie, z uwagi na przebieg drogi po istniejącym śladzie drogi gruntowej, nie będzie miało jakiegokolwiek wpływu na krajobraz oraz 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, na podstawie śladów i tropów zwierząt stwierdzono obecność znaczącego szlaku migracji zwierząt, który przebiega wzdłuż i w poprzek istniejącej drogi. Wędrówki zwierząt odbywają się szerokim frontem terenów leśnych graniczących z pasem drogowym. Przedsięwzięcie będzie realizowane w terenach leśnych, w ciągu drogi istniejącej, na której ruch pojazdów jest niewielki. Po zrealizowaniu inwestycji ruch pojazdów nie ulegnie znacznemu zwiększeniu. W związku z tym wpływ inwestycji na korytarze ekologiczne, szlaki wędrówki małych i dużych zwierząt, w porównaniu do stanu przedinwestycyjnego, będzie identyczny. Skala inwestycji, przebieg drogi w śladzie istniejącej drogi gruntowej, tworzącego element już zastany i zaakceptowany w przestrzeni oraz proponowane ograniczenie prędkości pojazdów i informacja o możliwości kolizji ze zwierzętami wskazują, że drożność korytarza ekologicznego nie ulegnie przerwaniu i nie powstanie efekt bariery. W rejonie zasięgu oddziaływania drogi oraz w bezpośrednim sąsiedztwie nie stwierdzono występowania terenów podmokłych, zbiorników i cieków wodnych, w związku z tym jest małe prawdopodobieństwo występowania zjawiska wędrówek płazów, czego nie można wykluczyć. 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 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. 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 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 wyjątkiem obecnej nawierzchni drogi. Z uwagi na charakter oraz skalę planowanego przedsięwzięcia, nie planuje się likwidacji zamierzenia, które ma charakter wieloletni, trwałe i nieodwracalne.

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