

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

(WYKONAWCZA)

REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 1639C GŁAŻEWO - GRZYBNO, NA ODCINKU
WEDŁUG KILOMETRAŻU DROGI OD KM 0+006,37 DO KM 3+100,71

1. Rodzaje robót wg kodów CPV: **roboty drogowe – CPV: 45.23.31.40-2**

2. Nazwa i adres Inwestora: **Powiat Chelmiński**
ul. Harcerska 1
86-200 Chelmno

3. Spis zawartości:

- 1) opis techniczny
- 2) decyzje i uzgodnienia
- 3) plan orientacyjny dróg
- 4) projekt zagospodarowania terenu
- 5) przekroje konstrukcyjne
- 6) szczegóły konstrukcyjne
- 7) elementy odwodnienia pasa drogowego
- 8) załączniki
- 9) projekt stałej organizacji ruchu i oznakowania

4. Nazwa i adres podmiotu opracowującego: **Powiatowy Zarząd Dróg**
ul. Łunawska 9
86-200 Chelmno

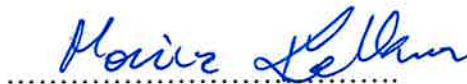
5. Imię i Nazwisko osoby opracowującej:

- Zbigniew Radecki
- Krzysztof Żukowski



6. Imię i Nazwisko osoby sprawdzającej:

- Mariusz Kalkiewicz



7. Data opracowania: 10.08.2021 r.

OPIS TECHNICZNY

REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 1639C GŁĄŻEWO - GRZYBNO

1. Cel i zakres opracowania

Przedmiotowe przedsięwzięcie, polegające na remoncie istniejącej infrastruktury drogowej ma na celu poprawę komfortu i płynności jazdy oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zadanie obejmuje remont drogi powiatowej nr 1639C Głazewo - Grzybno na terenie powiatu chełmińskiego, w miejscowości Głazewo i Grzybno,

- odcinek wg kilometrażu drogi: od km 0+006,37 do km 3+100,71,
- roboty zlokalizowane w pasie drogi publicznej na terenie gminy Unisław.

Planowany do remontu odcinek drogi powiatowej nr 1639C oraz planowane do remontu zjazdy, skrzyżowania i inne elementy drogi zlokalizowane są na następujących działkach:

- 1) jednostka ewidencyjna – Unisław,
 - obręb Głazewo, działka nr 91/2,
 - obręb Grzybno, działka nr 37/1, 37/2, 37/4.

2. Stan istniejący

Droga powiatowa nr 1639C Głazewo - Grzybno to istniejąca droga publiczna o długości całkowitej wynoszącej 3,109 km, która zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, w powiecie chełmińskim, na terenie gminy Unisław od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 597 Rzęczkowo - Unisław, w miejscowości Głazewo do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 551 Strzyżawa - Wąbrzeźno w miejscowości Grzybno. Istniejąca jezdnia drogi na remontowanym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 m.

Po obu stronach jezdni występują pobocza gruntowe, tereny zielone oraz odcinkowo rowy przydrożne.

Droga powiatowa odwadniana jest powierzchniowo, poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne. Wody opadowe odprowadzane są częściowo do istniejących rowów retencyjno - infiltracyjnych lub na tereny zielone pasa drogowego. Dostęp do nieruchomości przylegających do pasa drogowego drogi nr 1639C odbywa się poprzez istniejące zjazdy, które posiadają zróżnicowaną nawierzchnię: częściowo z brukowej kostki betonowej, częściowo bitumiczną, tłuczniewą, betonową, a częściowo gruntową i gruntową wzmocnioną.

W obrębie planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest istniejące uzbrojenie terenu, w postaci:

- sieci elektroenergetycznej (napowietrznej i kablowej),
- sieci telekomunikacyjnej (kablowej),
- sieci wodociągowej.

Planowana do remontu droga powiatowa przebiega na całej długości po istniejących elementach infrastruktury drogowej. Roślinność tego obszaru stanowią głównie zbiorowiska typowe dla obszarów łąk i pól uprawnych. Na omawianym obszarze dominują pospolite zespoły traworośli ugorowych oraz pojedyncze skupiska krzewów, a także linie drzew. W pasie drogowym, na przedmiotowym odcinku drogi nr 1639C, po obu stronach jezdni zlokalizowane są linie drzew następujących gatunków: jesion wyniosły, topola kanadyjska, orzech, w ilości ok. 51 sztuk.

Projekt przedsięwzięcia nie przewiduje wycinki drzew i krzaków.

Droga powiatowa nr 1639C Głazewo – Grzybno jest drogą przeznaczoną do obsługi ruchu lokalnego, zapewniającą połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz przemysłowo – gospodarczym z siedzibami gmin i miast.

Na podstawie przeprowadzonych w roku 2021 pomiarów ruchu stwierdzono, że średni dobowy ruch pojazdów wyniósł 221 pojazdy na dobę, w tym samochody osobowe stanowiły 73,39%, samochody osobowe z przyczepą 3,00%, samochody dostawcze 15,88%, samochody ciężarowe 6,87%, autobusy 0,43% a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 0,43%.

Istniejąca jezdnia o nawierzchni bitumicznej posiada liczne nierówności, spękania poprzeczne i podłużne oraz ubytki.

Przedsięwzięcie nie wprowadza znaczących zmian w dotychczasowym zagospodarowaniu terenu a jedynie powoduje poprawę parametrów technicznych istniejących obiektów budowlanych w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

3. Stan projektowany

Przedsięwzięcie polega na wykonaniu remontu drogi powiatowej nr 1639C Głazewo - Grzybno, na odcinku według kilometrażu drogi od km 0+006,37 do km 3+100,71.

Droga powiatowa nr 1639C Głazewo – Grzybno zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, w powiecie chełmińskim, na terenie gminy Unisław. Remont drogi w ramach niniejszego przedsięwzięcia obejmuje odcinek zlokalizowany od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 597 Rzęczkowo - Unisław w miejscowości Głazewo do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 551 Strzyżawa - Wąbrzeźno w miejscowości Grzybno. Remontowana droga powiatowa nr 1639C krzyżuje się z następującymi drogami publicznymi: wymienionymi drogami wojewódzkimi oraz drogami wewnętrznymi. Projekt nie dotyczy robót w obrębie skrzyżowań z drogami wojewódzkimi.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkowy remont istniejącej nawierzchni drogi, remont nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego wraz z remontem przepustów pod zjazdami, remont istniejących peronów przy przystankach autobusowych, profilowanie i uzupełnienie poboczy gruntowych oraz ich ulepszenie kruszywem kamiennym na szerokości 1,0 m, odtworzenie i oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych, miejscowe zabezpieczenie łuków poziomych drogi przed rozjeżdżaniem przez samochody ciężarowe i duże maszyny rolnicze, wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (m.in. oznakowanie poziome i pionowe).

Na odcinku od km 0+006,37 do km 0+755,00 zaprojektowano na jezdni wykonanie nakładki bitumicznej o grubości warstwy wynoszącej 3 cm.

Na odcinku od km 0+755,00 do km 2+601,00 zaprojektowano na jezdni ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 5 cm.

Na odcinku od km 2+601,00 do km 3+100,71 nie przewidziano robót w zakresie remontu istniejącej nawierzchni jezdni (jezdnia została wyremontowana w roku 2020).

Niweletę drogi dopasowano do istniejącej nawierzchni, zapewniając obsługę terenów sąsiednich oraz odpowiednie odwodnienie drogi.

Droga powiatowa odwadniana będzie powierzchniowo, poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe odprowadzane będą tak jak dotychczas: do istniejących rowów retencyjno – infiltracyjnych lub na tereny zielone pasa drogowego. Sposób odprowadzenia wód opadowych nie ulegnie zmianie.

3.1. Projektowane parametry techniczne

- klasa drogi – L (lokalna)
- kategoria ruchu – KR2,
- długość remontowanego odcinka drogi - 3094,34 m,
- długość remontowanego odcinka jezdni - 2594,63 m,
- szerokość jezdni - 5,0 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni – 2% (daszkowe na odcinkach prostych).
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna,
- szerokość pobocza gruntowego ulepszanego kruszywem kamiennym – 1,0 m,
- spadek poprzeczny poboczy – 8%.

3.2. Projektowane konstrukcje:

- 1) projektowana konstrukcja remontowanej jezdni od km 0+006,37 do km 0+755,00
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 3 cm,
 - istniejąca konstrukcja jezdni,
- 2) projektowana konstrukcja remontowanej jezdni od km 0+755,00 do km 2+601,00
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - istniejąca konstrukcja jezdni po sfrezowaniu na średnią głębokość 2 cm,
- 3) projektowana konstrukcja remontowanych zjazdów
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 25 cm,
- 4) projektowana konstrukcja remontowanych zjazdów, dla których przewidziano remont przepustów
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 25 cm,
 - zasypka remontowanego przepustu z gruntu przepuszczalnego,
- 5) projektowana konstrukcja pobocza gruntowego ulepszanego kruszywem kamiennym od km 0+006,37 do km 3+100,71
 - kruszywo kamienne, grubość warstwy – 10 cm,
- 6) projektowana konstrukcja umocnień z kostki kamiennej na łukach
 - kostka kamienna 15/17,
 - podsypka cementowo – piaskowa 1:4, grubość warstwy – 5 cm,
 - podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 24 cm,
 - wyprofilowane i zagęszczone podłoże,
- 7) projektowana konstrukcja peronu
 - brukowa kostka betonowa, grubość warstwy – 6 cm,
 - podsypka cementowo – piaskowa 1:4, grubość warstwy – 5 cm,
 - mieszanka związana cementem C1,5/2,0, grubość warstwy – 15 cm.

3.3. Zakres i technologia robót

Zakres oraz technologia wykonania robót związanych z remontem drogi powiatowej nr 1639C Głazewo - Grzybno:

- roboty pomiarowe oraz sporządzenie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej drogi,
- utrwalenie granic pasa drogowego poprzez ustawienie świadków punktów granicznych z napisem „Pas drogowy”,
- roboty rozbiórkowe,
- roboty ziemne,
- mechaniczne usunięcie warstwy humusu/darniny,
- mechaniczne wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne,
- wykonanie podbudowy z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, stabilizowanego mechanicznie,
- wykonanie podbudowy z mieszanki związanej hydraulicznie cementem,
- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni,
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,
- odcinkowe mechaniczne frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,
- ułożenie nawierzchni z kostki betonowej i kamiennej,
- remont/regulacja nawierzchni z brukowej kostki betonowej,
- remont przepustów pod zjazdami,
- umocnienie skarp na przepustach,
- ustawienie krawężników i obrzeży betonowych,
- wykonanie ław betonowych z oporem pod obrzeża i krawężniki,
- plantowanie poboczy gruntowych poprzez ich uzupełnienie i profilowanie,
- ulepszenie poboczy gruntowych kruszywem kamiennym,
- odtworzenie i oczyszczenie rowów przydrożnych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- ustawienie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zabezpieczenie i regulacja istniejącego uzbrojenia terenu, kolidującego z realizacją zadania.

Wszystkie roboty objęte zakresem przedsięwzięcia należy realizować w sposób zgodny z wymaganiami określonymi w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót.

3.4. Zjazdy do nieruchomości

Zjazdy z drogi powiatowej nr 1639C Głazewo - Grzybno, objęte zakresem przedsięwzięcia przeznaczone są do obsługi komunikacyjnej nieruchomości położonych wzdłuż remontowanych obiektów.

Projekt obejmuje wykonanie remontu istniejących zjazdów posiadających jezdnie o nawierzchni częściowo z brukowej kostki betonowej, częściowo bitumiczną, tłuczniową, betonową, a częściowo gruntową i gruntową wzmocnioną.

Zaprojektowano regulację nawierzchni istniejących zjazdów z kostki betonowej oraz remont nawierzchni pozostałych zjazdów mieszanką mineralno - asfaltową. Przecięcie krawędzi

nawierzchni zjazdów o nawierzchni bitumicznej na połączeniu z drogą powiatową zaprojektowano, jako wyokrąglone częściowo łukiem o promieniu 3,0 m, a częściowo łukiem o promieniu 5,0 m. W przypadku zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej, przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdów na połączeniu z drogą powiatową zaprojektowano skosem 1:1. Pochylenie podłużne zjazdów, zaprojektowano zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Spadek poprzeczny nawierzchni zjazdów zaprojektowano, jako jednostronny o wartości zgodnej z istniejącym spadkiem podłużnym drogi powiatowej. Szczegółowy wykaz remontowanych zjazdów został przedstawiony w załączniku nr 1.

Odcinkowo pod zjazdami zaprojektowano w ramach remontu wymianę istniejących przepustów betonowych na przepusty drogowe rurowe o średnicy 40 cm, wykonane z polietylenu HDPE, ułożone na podsypce z pospółki. Projektowane przepusty zostały zlokalizowane w osi istniejącego rowu drogowego. Spadek podłużny przepustów zaprojektowano zgodnie ze spadkiem podłużnym dna rowu. Na wlocie i wylocie przepustów zaprojektowano umocnienie skarp poprzez ułożenie kamienia polnego o grubości ok. 10 cm na podsypce cementowo – piaskowej 1:4 (grubość warstwy – 5 cm). Szczegółowy wykaz zjazdów, dla których przewidziano również remont przepustów zlokalizowanych pod nimi został przedstawiony w załączniku nr 2.

3.5. Perony

Remontowane perony będą posiadały nawierzchnię twardą, wykonaną z betonowej kostki brukowej. Perony zaprojektowano, zgodnie z lokalizacją istniejących przystanków autobusowych. Szerokość nawierzchni peronów wynosi 2,0 m. Spadek poprzeczny peronów zaprojektowano, jako jednostronny o wartości 2%.

Lokalizacja remontowanych peronów według kilometrażu drogi:

- od km 0+085,90 do km 0+101,90, strona prawa, długość 16,0 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej,
- od km 1+081,41 do km 1+097,41, strona lewa, długość 16,0 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku przeciwnym do jezdni drogi powiatowej.

Lokalizacja remontowanych peronów została przedstawiona na rys. nr 1 ark. 1 „Projekt zagospodarowania terenu”.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, na długości odcinków stycznych do jezdni, zaprojektowano wyniesienie peronu do góry i jego oddzielenie od jezdni drogi powiatowej za pomocą krawężnika.

3.6. Umocnienie łuku poziomego

Przewidziano zabezpieczenie rozjeżdżonego przez samochody ciężarowe oraz duże ciągniki i maszyny rolnicze pobocza na łuku poziomym drogi powiatowej poprzez umocnienie tego łuku kostką kamienną. Szerokość umocnienia jest zmienna i wynosi od 0,0 m do 1,0 m.

Lokalizacja umocnienia łuku poziomego według kilometrażu drogi:

- od km 0+910,23 do km 0+949,23, strona lewa, długość 39,0 m.

Lokalizacja umocnienia została przedstawiona na rys. nr 1 ark. 1 „Projekt zagospodarowania terenu”.

3.7. Oznakowanie oraz elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Projektowane oznakowanie pionowe i poziome oraz elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały określone w opracowaniu „Projekt zmiany stałej organizacji ruchu i oznakowania”, stanowiącym integralną część dokumentacji technicznej.

3.8. Odwodnienie

Droga powiatowa odwadniana będzie powierzchniowo, poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe odprowadzane będą tak jak dotychczas: do istniejących rowów retencyjno – infiltracyjnych lub na tereny zielone pasa drogowego. Sposób odprowadzenia wód opadowych nie ulegnie zmianie.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano odtworzenie i oczyszczenie istniejących rowów retencyjno – infiltracyjnych na odcinku o długości całkowitej 4254,54 m. Lokalizacja odcinków rowów:

- 1) od km 0+007,03 do km 2+554,53, strona prawa, długość odcinka – 2547,50 m,
- 2) od km 0+071,52 do km 0+631,29, strona lewa, długość odcinka – 559,77 m,
- 3) od km 2+060,66 do km 3+055,13, strona lewa, długość odcinka - 994,47 m,
- 4) od km 2+809,48 do km 2+962,28, strona prawa, długość odcinka - 152,80 m.

3.9. Uzbrojenie terenu

W obrębie planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest istniejące uzbrojenie terenu, w postaci:

- sieci elektroenergetycznej (napowietrznej i kablowej),
- sieci telekomunikacyjnej (kablowej),
- sieci wodociągowej.

W ewentualnych przypadkach natrafienia na elementy uzbrojenia terenu, przewidziano ich zabezpieczenie (dotyczy istniejącej kablowej sieci telekomunikacyjnej) za pomocą osłon rurowych dzielonych np. A 110 PS o średnicy 110 mm lub równoważnych. Przewidziano również regulację pionową istniejących elementów sieci wodociągowej.

Pozostałe elementy istniejącej infrastruktury podziemnej, z uwagi na zakres oraz technologię robót, nie kolidują z realizacją zadania.

4. Uwagi końcowe

- Należy bezwzględnie przestrzegać warunków uzgodnień i zatwierdzeń załączonych do projektu.
- W przypadku natrafienia na elementy uzbrojenia terenu, należy ten fakt zgłosić właściwym właścicielom tego uzbrojenia.

Zbigniew Rakowski
Zdzisław Korynt

DECYZJA

KIEROWNIK REFERATU
ds. Budownictwa, Lokali
i Gospodarki Gruntami

Katarzyna Skamra

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256, z późn. zm) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.), a także § 3 ust 1 pkt 62) – rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 22.04.2021 r. złożonego przez Powiat Chełmiński, ul. Harcerska 1, 86-200 Chełmno

stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

dla przedsięwzięcia pod nazwą „Remont drogi powiatowej nr 1639C Głazewo - Grzybno”.

Wskazuje się jednak następujące warunki i wymagania, które należy zachować przy realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia:

1. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - a. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze昼iennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 - b. Transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenia ograniczające pylenie transportowanego materiału.
 - c. Celem zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.
 - d. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
 - e. Zadrzewienie pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
 - i. Możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzewa;
 - ii. Fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygrodzenie obszaru występowania krzewów;

Zawiadomieniem z dnia 23.04.2021 r. sygn. BLG.6220.3.1.2021.KS zostało wszczęte postępowanie w przedmiotowej sprawie i zawiadomiono strony o planowanym przedsięwzięciu. Informacja została podana do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie wywieszone na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy w Unisławiu, a także poprzez zamieszczenie obwieszczenia na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej <http://www.bip.unislaw.pl>.

Dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, przeprowadzenie oceny zależne jest od woli samego organu wydającego decyzję środowiskową.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 i ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.) pismem z dnia 23.04.2021 r., sygn. BLG.6220.3.2.2021.KS, Wójt Gminy Unisław wystąpił do Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu, ul. Popiełuszki 3, 87-100 Toruń, o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu w/w przedsięwzięcia na środowisko. Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu, postanowieniem z dnia 7 maja 2021 r., sygn. GD.ZZŚ.5.435.202.2021.WL, wydał opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko. Zgodnie z art. 64 ust. jednakże, wskazał konieczność zawarcia w decyzji następujących warunków i wymagań:

1. Na terenie robót używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku konserwacji i awarii sprzętu.
2. Zabiegi związane z konserwacją, naprawami i postojami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
3. Zaplecze budowy i place postojowe środków transportu lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni, w odległości 50 m od linii brzegowej wód powierzchniowych i zbiorników wodnych.
4. W celu neutralizacji wycieków substancji chemicznych i ropopochodnych na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na terenie prowadzonych robót.
5. Wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do czasu ich zapełnienia, następnie przekazać uprawnionym odbiorcom. Kontenery (pojemniki) zabezpieczyć przed odpadami atmosferycznymi.
6. Miejsca skrzyżowania drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.

Zgodnie z art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.) pismem z dnia 23.04.2021 r., sygn. BLG.6220.3.2.2021.KS, Wójt Gminy Unisław wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu w/w przedsięwzięcia na środowisko. Po zapoznaniu się z przesłaną dokumentacją Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwał wnioskodawcę dwukrotnie do uzupełnienia wniosku. Powiat Chełmiński uzupełnił wniosek dwukrotnie (19.05.2021 r oraz 07.06.2021 r.). Regionalny Dyrektor Ochrony

- iii. W sąsiedztwie cieków i zbiorników wodnych zachowując strefę buforu o szerokości minimalnej 10 m od linii brzegowej.

Droga powiatowa nr 1639C Głazewo – Grzybno zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Unisław. Zadanie obejmuje odcinek zlokalizowany na terenie gminy Unisław od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 597 Rzęczkowo – Unisław w miejscowości Głazewo, do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 551 Strzyżawa – Wąbrzeźno w miejscowości Grzybno. Aktualnie droga posiada na całej długości nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 m. Po obu stronach jezdni występują pobocza gruntowe, tereny zielone oraz odcinkowo rowy przydrożne.

Droga ta jest drogą przeznaczoną do obsługi ruchu lokalnego, zapewniającą połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz przemysłowo – gospodarczym z siedzibami gmin i miast.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkową przebudowę istniejącej nawierzchni drogi, nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, profilowanie oraz uzupełnienie poboczy gruntowych oraz ich ulepszenie kruszywem kamiennym na szerokości 1,0 m, odtworzenie i oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych, wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (m. in. oznakowanie poziome i pionowe).

W zakres robót wchodzi:

- wykonanie robót pomiarowych,
- mechaniczne usunięcie warstwy humusu,
- mechaniczne wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne,
- wykonanie podbudowy z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, stabilizowanego mechanicznie,
- mechaniczne frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni,
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,
- ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,
- ułożenie nawierzchni z kostki kamiennej,
- ustawienie krawężników betonowych na ławie betonowej z oporem,
- uzupełnienie i profilowanie poboczy gruntowych,
- ulepszenie poboczy gruntowych kruszywem kamiennym,
- odtworzenie i oczyszczenie rowów przydrożnych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- ustawienie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Parametry przebudowywanej drogi:

- klasa drogi – L (lokalna),
- kategoria ruchu – KR2,
- długość odcinka – ok. 3,1 km,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni – 2% (daszkowe na odcinkach prostych).

Przebudowa ma na celu poprawę dojazdu mieszkańców do posesji oraz uatrakcyjnienie terenów sąsiednich.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takich jak: frezarki, koparko-ładowarki, spycharko-ładowarki, równiarki, walce i samochody samorozładowawcze. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym bądź spalinowym.

Analizowane odcinki drogi nadal będą funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywanym przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w ich pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Nadal pozostanie to ruch o małym natężeniu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Realizacja inwestycji wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów, demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10). Powstawać także mogą odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r., poz. 779, z późn. zm.).

Nie przewiduje się konieczności rozbiórki budynków lub innych obiektów kubaturowych. Prace rozbiórkowe ograniczą się do elementów drogi i pasa drogowego.

Droga powiatowa odwadniana będzie powierzchniowo, poprzez nadanie odpowiednich spodków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe odprowadzane będą tak jak dotychczas: do istniejących rowów retencyjno-infiltracyjnych lub na tereny zielone pasa drogowego. Sposób odprowadzania wód opadowych nie ulegnie zmianie.

Nie przewiduje się wykonywania robót mających wpływ na warstwy wodonośne terenu oraz ich izolację.

Zaplecze budowy będzie wyposażone w sprawne urządzenie gospodarki wodno-ściekowej, a także odpowiednia ilość sorbentów.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonych europejskim kodem PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Doliny Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniony jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Zamierzenie znajduje się na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonych europejskim kodem PLRW200017291649 – Dopł. Z Siemonia, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Na etapie realizacji, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powierzchni. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie). Natomiast materiały pyłące oraz

Termin ten może ulec wydłużeniu o 4 lata, jeżeli inwestycja realizowana jest etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w niniejszej decyzji.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Wójta Gminy Unisław w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

WOJTA GMINY
Jakub Damięlewicz

Otrzymują:

1. Wnioskodawca: Powiat Chełmiński, ul. Harcerska 1, 86-260 Unisław.
2. Strony postępowania (wykaz w aktach sprawy);
3. a/a.

Zjazdy

(DROGA POWIATOWA NR 1639C GŁAŻEWO - GRZYBNO - OD KM 0+006,37 DO KM 3+100,71)

| hm | o nawierzchni bitumicznej | | o nawierzchni z kostki betonowej | |
|-----------|---------------------------------|------------------------|----------------------------------|------------------------|
| | powierzchnia [m ²] | | powierzchnia [m ²] | |
| | podbudowa z kruszywa kamiennego | warstwa ścieralna z BA | podbudowa z kruszywa kamiennego | warstwa ścieralna z KB |
| 0+024,67L | 19,09 | 16,60 | - | - |
| 0+088,98L | 18,18 | 15,81 | - | - |
| 0+107,60L | 19,55 | 17,00 | - | - |
| 0+108,81P | 24,32 | 21,15 | - | - |
| 0+149,64L | 22,44 | 19,51 | - | - |
| 0+149,64P | 25,86 | 22,49 | - | - |
| 0+223,24P | 27,63 | 24,03 | - | - |
| 0+245,44P | 30,12 | 26,19 | - | - |
| 0+429,00P | 31,82 | 27,67 | - | - |
| 0+468,40L | 30,18 | 26,24 | - | - |
| 0+499,13P | 32,80 | 28,52 | - | - |
| 0+555,34L | 29,53 | 25,68 | - | - |
| 0+564,18P | 33,81 | 29,40 | - | - |
| 0+691,33P | 35,54 | 30,90 | - | - |
| 0+872,09P | 31,97 | 27,80 | - | - |
| 0+880,22L | 31,91 | 27,75 | - | - |
| 0+897,55L | 31,20 | 27,13 | - | - |
| 0+928,53P | 32,67 | 28,41 | - | - |
| 0+977,72P | 33,42 | 29,06 | - | - |
| 1+004,82P | 39,48 | 34,33 | - | - |
| 1+045,96P | 37,20 | 32,35 | - | - |
| 1+069,44L | 22,67 | 19,71 | - | - |
| 1+074,44L | 22,67 | 19,71 | - | - |
| 1+166,47P | 39,32 | 34,19 | - | - |
| 1+242,06P | 33,87 | 29,45 | - | - |
| 1+250,52L | 28,12 | 24,45 | - | - |
| 1+290,90L | 25,48 | 22,16 | - | - |
| 1+315,03P | 32,98 | 28,68 | - | - |
| 1+404,10P | 28,98 | 25,20 | - | - |
| 1+419,34L | 28,85 | 25,09 | - | - |
| 1+423,32P | 30,45 | 26,48 | - | - |
| 1+436,09L | 29,07 | 25,28 | - | - |
| 1+517,20P | 26,47 | 23,02 | - | - |
| 1+533,88L | 28,07 | 24,41 | - | - |
| 1+541,60P | 27,90 | 24,26 | - | - |
| 1+628,21P | 25,13 | 21,85 | - | - |
| 1+674,25L | 26,37 | 22,93 | - | - |
| 1+720,70L | 26,09 | 22,69 | - | - |
| 1+740,94P | 27,04 | 23,51 | - | - |
| 1+817,40P | 27,69 | 24,08 | - | - |
| 1+838,19P | 28,45 | 24,74 | - | - |
| 1+858,76P | 27,16 | 23,62 | - | - |
| 1+865,72L | - | - | - | 20,87 |
| 1+890,04L | 25,94 | 22,56 | - | - |
| 1+992,56P | 28,62 | 24,89 | - | - |
| 1+992,56L | 28,66 | 24,92 | - | - |
| 2+016,97P | 31,66 | 27,53 | - | - |
| 2+021,97P | 31,66 | 27,53 | - | - |
| 2+039,18P | 50,65 | 44,04 | - | - |
| 2+055,40L | 29,18 | 25,37 | - | - |



| hm | o nawierzchni bitumicznej | | o nawierzchni z kostki betonowej | |
|--------------|---------------------------------|------------------------|----------------------------------|------------------------|
| | powierzchnia [m ²] | | powierzchnia [m ²] | |
| | podbudowa z kruszywa kamiennego | warstwa ścieralna z BA | podbudowa z kruszywa kamiennego | warstwa ścieralna z KB |
| 2+089,89L | 25,85 | 22,48 | - | - |
| 2+210,22L | 23,00 | 20,00 | - | - |
| 2+127,78L | 24,60 | 21,39 | - | - |
| 2+163,65L | 30,04 | 26,12 | - | - |
| 2+177,98P | - | - | - | 18,60 |
| 2+208,99P | 30,34 | 26,38 | - | - |
| 2+381,84P | 28,70 | 24,96 | - | - |
| 2+440,60L | 31,15 | 27,09 | - | - |
| 2+469,59L | 29,96 | 26,05 | - | - |
| 2+629,64P | 26,35 | 22,91 | - | - |
| 2+664,92P | 26,62 | 23,15 | - | - |
| 2+801,79P | 29,75 | 25,87 | - | - |
| 2+965,74L | 36,04 | 31,34 | - | - |
| 2+969,64P | 26,82 | 23,32 | - | - |
| 2+992,61L | 34,85 | 30,30 | - | - |
| 3+045,04P | 29,61 | 25,75 | - | - |
| 3+052,78P | 31,81 | 27,66 | - | - |
| 3+062,02L | 33,78 | 29,37 | - | - |
| 3+068,71P | 30,18 | 26,24 | - | - |
| Razem | 1967,36 | 1710,75 | 0,00 | 39,47 |

Podsumowanie:

1. zjazdy o nawierzchni bitumicznej

- powierzchnia podbudowy z kruszywa kamiennego

1967,36 m²

- powierzchnia warstwy ścieralnej z BA

1710,75 m²

2. zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej (KB)

- powierzchnia podbudowy z kruszywa kamiennego

0,00 m²

- powierzchnia warstwy ścieralnej z KB

0,00 m²

- powierzchnia warstwy ścieralnej z KB do regulacji

39,47 m²

19,81

- powierzchnia zjazdu o nawierzchni z kostki betonowej do regulacji

Wykaz przepustów (HDPE)

| hm | Rodzaj obiektu (strona drogi) | Średnica [cm] | Długość [m] | Ilość przepustów [szt] |
|--------------|-----------------------------------|---------------|---------------|------------------------|
| 0+085,90 | peron (P) | 40,00 | 30,00 | 1 |
| 0+108,81 | zjazd (P) | | | |
| 0+088,98 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+107,60 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+149,64 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+149,64 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+223,24 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+245,44 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+429,00 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+468,40 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+499,13 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+555,34 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+564,18 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+691,33 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+872,09 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+928,53 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 0+977,72 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+004,32 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+045,96 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+166,47 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+242,06 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+315,03 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+404,10 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+423,32 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+517,20 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+541,60 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+628,21 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+740,94 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+817,40 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+838,19 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+858,76 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 1+992,56 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+016,97 | zjazd (P) | 40,00 | 16,00 | 1 |
| 2+021,97 | zjazd (P) | | | |
| 2+039,18 | zjazd (P) | 40,00 | 13,00 | 1 |
| 2+089,89 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+110,22 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+127,78 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+163,65 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+177,98 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+208,99 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+381,84 | zjazd (P) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+440,60 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+469,59 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+965,74 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| 2+987,81 | zjazd (L) | 40,00 | 10,00 | 1 |
| | | | | |
| Razem | przepusty o średnicy 40 cm | | 469,00 | 44 |

