

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

(WYKONAWCZA)

PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1629C TRZEB CZ SZLACHECKI – GŁUCHOWO,
NA ODCINKU WG KILOMETRAŻU DROGI OD KM 0+003,80 DO KM 2+750,17

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) przekroje poprzeczne
- 7) szczegóły konstrukcyjne
- 8) elementy odwodnienia pasa drogowego
- 9) załączniki
- 10) projekt stałej organizacji ruchu i oznakowania (oddzielne opracowanie)

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

mgr inż. Mariusz Kalkiewicz
uprawnienia budowlane
do projektowania
robotami budowlanymi
bez ograniczeń
w specjalności drogowej
nr ewid. KUP/0070/WBD/18

7. Data opracowania: 11.07.2022 r.

OPIS TECHNICZNY

PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1629C TRZEB CZ SZLACHECKI – GŁUCHOWO

1. Cel i zakres opracowania

Przedmiotowe przedsięwzięcie, polegające na przebudowie istniejącej infrastruktury drogowej ma na celu poprawę komfortu i płynności jazdy oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Inwestycja obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 1629C Trzeb cz Szlachecki – Głuchowo na odcinku zlokalizowanym na terenie powiatu chełmińskiego,

- odcinek wg kilometrażu drogi: od km 0+003,80 do km 2+750,17,
- roboty zlokalizowane w pasie dróg publicznych na terenie gminy Kijewo Królewskie.

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 1629C oraz planowane do przebudowy zjazdy, skrzyżowania i inne elementy drogi zlokalizowane są na następujących działkach:

1. jednostka ewidencyjna – Kijewo Królewskie,
- obręb Trzeb cz Szlachecki, działki nr 167/8, 167/5, 181/2.

2. Stan istniejący

Droga powiatowa nr 1629C Trzeb cz Szlachecki – Głuchowo to istniejąca droga publiczna, która zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, w powiecie chełmińskim, na terenie gminy Kijewo Królewskie oraz w powiecie toruńskim, na terenie gminy Chełmża. Przebudowa drogi obejmuje odcinek zlokalizowany na terenie gminy Kijewo Królewskie w powiecie chełmińskim, od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1604C Chełmno - Nawra w miejscowości Trzeb cz Szlachecki do granicy administracyjnej z powiatem toruńskim. Istniejąca jezdnia drogi posiada na odcinku o długości 2,3 km nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 m oraz na odcinku o długości 0,44 km nawierzchnię tłuczniową, 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 do istniejących rowów lub na tereny zielone pasa drogowego. Dostęp do nieruchomości przylegających do pasa drogowego drogi nr 1629C odbywa się poprzez istniejące zjazdy, które posiadają zróżnicowaną nawierzchnię: częściowo z brukowej kostki betonowej, częściowo tłuczniową, a częściowo gruntową i gruntową wzmocnioną.

W obrębie planowanej inwestycji zlokalizowane jest istniejące uzbrojenie terenu, w postaci:

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

Planowana do przebudowy droga powiatowa, na przedmiotowym odcinku 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 1629C, po obu stronach jezdni zlokalizowane są linie drzew następujących gatunków: jesion wyniosły, topola kanadyjska, dąb

szypułkowy, w ilości ok. 52 sztuk. Projekt przedsięwzięcia nie przewiduje wycinki drzew i krzaków.

Droga powiatowa nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo 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 148 pojazdów na dobę, w tym samochody osobowe stanowiły 69,59%, samochody osobowe z przyczepą 2,70%, samochody dostawcze 18,24%, samochody ciężarowe 6,76%, autobusy 0,68% a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 2,03%.

Prognozowany średni dobowy ruch pojazdów na drodze powiatowej nr 1629C w roku 2031 wynosi 178 pojazdów na dobę, w tym samochody osobowe będą stanowiły 70,22%, samochody osobowe z przyczepą 3,37%, samochody dostawcze 16,29%, samochody ciężarowe 7,87%, autobusy 0,56% a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 1,69%.

Istniejąca jezdnia o nawierzchni bitumicznej posiada liczne nierówności, spękania każdego rodzaju oraz ubytki. Odcinkowo jezdnia bitumiczna jest zdegradowana. Odcinek o nawierzchni tłuczniowej charakteryzuje się licznymi nierównościami oraz ubytkami kruszywa.

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

3. Stan projektowany

Przedsięwzięcie polega na wykonaniu przebudowy drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo, na odcinku o długości ok. 2,74 km.

Droga powiatowa nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Kijewo Królewskie oraz na terenie powiatu toruńskiego, na terenie gminy Chełmża. **Przebudowa drogi obejmuje odcinek zlokalizowany wyłącznie na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Kijewo Królewskie od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1604C Chełmno - Nawra w miejscowości Trzebcz Szlachecki do granicy administracyjnej z powiatem toruńskim.** Przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 1629C krzyżuje się z następującymi drogami publicznymi:

- drogą powiatową nr 1604C Chełmno – Nawra,
- drogą gminną nr 060543C Trzebcz Zofijki – Trzebcz Królewski,
- drogą gminną nr 060544C Trzebcz Zofijki – do drogi nr 060543C,
- drogą gminną nr 060545C Trzebcz Szlachecki – Zofijki,
- drogą gminną nr 060547C Trzebcz Zofijki – Trzebcz Marianki,
- drogą gminną nr 060550C Trzebcz Marianki – Parowa Fałęcka.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkową przebudowę istniejącej nawierzchni drogi, poszerzenie istniejącej jezdni, przebudowę nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, przebudowę nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, wykonanie zatoki przystankowej i peronu/chodnika, profilowanie i 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. oznakowania poziomego i pionowego).

Wykonanie wymienionych robót realizowane będzie głównie w miejscach istniejących obiektów zlokalizowanych w pasie drogowym, wobec czego za wyjątkiem poszerzenia istniejącej jezdni oraz poboczy gruntowych, które przewiduje się ulepszyć kruszywem kamiennym, nie przewiduje się wyłączenia istniejących powierzchni działek drogowych z powierzchni biologicznie czynnej (tereny zielone).

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: częściowo do istniejących rowów retencyjno – infiltracyjnych lub na sąsiadujący teren. Sposób odprowadzenia wód opadowych nie ulegnie istotnej zmianie.

Zaprojektowano następujące zmiany konstrukcji drogi:

- odcinek 1 od km 0+003,80 do km 0+368,80, konstrukcja zgodna z ust. 3.3 pkt 1 niniejszego opracowania,
- odcinek 2 od km 0+368,80 do km 2+300,60, konstrukcja zgodna z ust. 3.3 pkt 2 niniejszego opracowania,
- odcinek 3 od km 2+300,60 do km 2+750,17, konstrukcja zgodna z ust. 3.3 pkt 3 niniejszego opracowania.

Zaprojektowano odcinkowe frezowanie nawierzchni na połączeniu planowanej do przebudowy drogi powiatowej nr 1629C z drogą powiatową nr 1604C (skrzyżowanie w km 0+000,00). Dodatkowo w celu zniwelowania różnic na połączeniu odcinka 1 i 2 należy na odcinku przejściowym o długości, co najmniej 20 m zastosować dodatkową warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Natomiast w celu zniwelowania różnic na połączeniu odcinka 2 i 3 przewidziano całkowite rozebranie istniejącej nawierzchni bitumicznej na odcinku o długości 50 m oraz wykonanie dodatkowego wyrównania mieszanką kruszywa kamiennego niezwiązanego istniejącej podbudowy, przed ułożeniem właściwych warstw konstrukcyjnych jezdni.

3.1. Projektowane parametry techniczne

- klasa drogi – L (lokalna)
- kategoria ruchu – KR2,
- długość odcinka przebudowywanej drogi – 2746,37 m,
- szerokość jezdni – 5,5 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni – 2% (daszkowe na odcinkach prostych).
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna,
- szerokość pobocza gruntowego ulepszonego kruszywem kamiennym – 1,0 m,
- spadek poprzeczny poboczy – 8%,
- długość projektowanego chodnika i peronu wg kilometrażu drogi – 53,62 m,
- szerokość projektowanej nawierzchni chodnika i peronu – 2,0 m,
- nawierzchnia chodnika i peronu – brukowa kostka betonowa,
- długość projektowanej zatoki przystankowej – 56,0 m,
- szerokość projektowanej nawierzchni zatoki – 3,0 m,
- nawierzchnia zatoki – bitumiczna.

3.2. Parametry łuków poziomych i załamań trasy

- 1) PŁK 0+012,21 – KŁK 0+098,48, promień łuku $R=1420$, dł. łuku $L=86,27$ m
- 2) Załom, km 0+211,41, $\alpha=0,12$
- 3) Załom, km 0+320,82, $\alpha=0,15$
- 4) Załom, km 0+482,90, $\alpha=0,22$
- 5) Załom, km 0+633,69, $\alpha=0,22$
- 6) PŁK 0+758,94 – KŁK 0+857,28, promień łuku $R=218$, dł. łuku $L=98,34$ m
- 7) Załom, km 1+087,64, $\alpha=0,03$
- 8) Załom, km 1+289,27, $\alpha=0,44$
- 9) Załom, km 1+443,35, $\alpha=0,12$
- 10) Załom, km 1+553,18, $\alpha=0,02$
- 11) Załom, km 1+692,50, $\alpha=0,38$
- 12) Załom, km 1+834,65, $\alpha=0,10$
- 13) Załom, km 2+017,85, $\alpha=0,42$
- 14) Załom, km 2+256,75, $\alpha=0,24$
- 15) Załom, km 2+344,52, $\alpha=0,49$
- 16) Załom, km 2+438,57, $\alpha=0,51$
- 17) Załom, km 2+577,56, $\alpha=0,61$
- 18) PŁK 2+728,58 – KŁK 2+750,81, promień łuku $R=209$, dł. łuku $L=22,23$ m

3.3. Projektowane konstrukcje:

- 1) projektowana konstrukcja jezdni na odcinku od km 0+003,80 do km 0+368,80
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - istniejąca konstrukcja nawierzchni jezdni,
- 2) projektowana konstrukcja jezdni na odcinku od km 0+368,80 do km 2+300,60
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, w ilości 100 kg/m^2 ,
 - istniejąca konstrukcja nawierzchni jezdni,
- 3) projektowana konstrukcja jezdni na odcinku od km 2+300,60 do km 2+750,17
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 20 cm,
 - istniejąca nawierzchnia tłuczniowa z kruszywa kamiennego, po wyprofilowaniu i uzupełnieniu, średnia grubość warstwy – 15cm,
- 4) projektowana konstrukcja poszerzeń jezdni (warstwa wierzchnia) na odcinku od km 0+011,47 do km 0+368,80
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - geosiatka na łączeniu projektowanego poszerzenia i istniejącej jezdni,
- 5) projektowana konstrukcja poszerzeń jezdni (warstwa wierzchnia) na odcinku od km 0+368,80 do km 2+300,60
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, w ilości 100 kg/m^2 ,
 - geosiatka na łączeniu projektowanego poszerzenia i istniejącej jezdni,

- 6) projektowana konstrukcja poszerzenia jezdni (bez warstw wierzchnich) na odcinku od km 0+011,47 do km 2+300,60
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 20 cm,
 - mieszanka związana cementem C1,5/2,0, grubość warstwy – 15 cm,
- 7) projektowana konstrukcja chodnika i 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,
- 8) projektowana konstrukcja zjazdów bitumicznych
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 25 cm,
- 9) projektowana konstrukcja zjazdów z kostki betonowej
 - warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej, grubość warstwy – 8 cm,
 - podsypka cementowo – piaskowa 1:4, grubość warstwy – 5 cm,
 - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 25 cm,
- 10) projektowana konstrukcja pobocza gruntowego ulepszonego kruszywem kamiennym
 - kruszywo kamienne, grubość warstwy – 10 cm,
- 11) projektowana konstrukcja skrzyżowań z drogami publicznymi w km 0+244,47, km 1+149,92, 1+303,38, km 1+567,87
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 25 cm,
- 12) projektowana konstrukcja skrzyżowania z drogą publiczną w km 2+350,17
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 20 cm,
 - istniejąca nawierzchnia skrzyżowania, po wyprofilowaniu,
- 13) projektowana konstrukcja umocnień z kostki kamiennej
 - 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,
- 14) projektowana konstrukcja zatoki przystankowej
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 20 cm,
 - mieszanka związana cementem C1,5/2,0, grubość warstwy – 15 cm.

3.4. Zakres i technologia robót

Zakres oraz technologia wykonania robót związanych z przebudową drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo:

- roboty pomiarowe
- mechaniczne usunięcie warstwy humusu,
- mechaniczne wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne,
- wykonanie podbudowy z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, stabilizowanego mechanicznie,
- wykonanie podbudowy z mieszanki kruszywa związanego hydraulicznie cementem,
- odcinkowe mechaniczne frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni,
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,
- ułożenie warstwy ścieralnej i wiążącej z betonu asfaltowego,
- ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego,
- ułożenie nawierzchni z kostki kamiennej i betonowej,
- wzmocnienie nawierzchni geosiatką,
- ustawienie krawężników i obrzeży 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,
- ewentualne zabezpieczenie lub przebudowa istniejącego uzbrojenia terenu, kolidującego z realizacją inwestycji.

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

3.5. Zjazdy do nieruchomości

Zjazdy z drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Królewski – Głuchowo, objęte zakresem przedsięwzięcia przeznaczone są do obsługi komunikacyjnej nieruchomości położonych wzdłuż projektowanych obiektów.

Projekt obejmuje wykonanie przebudowy istniejących zjazdów posiadających jezdnie o nawierzchni częściowo z brukowej kostki betonowej, częściowo tłuczniową, a częściowo gruntową i gruntową wzmocnioną. Zjazdy projektuje się wykonać w większości prostopadle do osi drogi powiatowej.

Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdów o nawierzchni bitumicznej na połączeniu z drogą powiatową zaprojektowano, jako wyokrąglone łukiem o promieniu 3,0 m. 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 zjazdów został przedstawiony w załączniku nr 1.

Zaprojektowano również przebudowę istniejących zjazdów z brukowej kostki betonowej, obejmującą również dostosowanie wysokościowe ich nawierzchni do projektowanej niwelety

nawierzchni jezdni. W przypadku braku możliwości wykorzystania istniejącej kostki brukowej, należy ułożyć nową kostkę o kolorystyce, wymiarach i kształcie, jak najbardziej odpowiadających kostce istniejącej. Wszelkie zmiany wymagają akceptacji Inspektora nadzoru inwestorskiego.

Odcinkowo pod zjazdami zaprojektowano wykonanie lub wymianę istniejących przepustów na przepusty drogowe rurowe o średnicy 40 cm, wykonane z polietylenu HDPE, ułożone na podsypce z pospółki. Projektowane przepusty zostały zlokalizowane w osi 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, pod którymi przewidziano przepusty został przedstawiony w załączniku nr 2.

3.6. Skrzyżowania z drogami publicznymi

Projekt obejmuje wykonanie przebudowy istniejących skrzyżowań z drogami publicznymi:

- drogą gminną nr 060543C Trzebcz Zofijki – Trzebcz Królewski, w km 0+244,47,
- drogą gminną nr 060544C Trzebcz Zofijki – do drogi nr 060543C, w km 1+149,92,
- drogą gminną nr 060545C Trzebcz Szlachecki – Zofijki, w km 1+303,38,
- drogą gminną nr 060547C Trzebcz Zofijki – Trzebcz Marianki, w km 1+567,87,
- drogą gminną nr 060550C Trzebcz Marianki – Parowa Fałęcka, w km 2+350,17.

Skrzyżowania projektuje się wykonać w większości prostopadle do osi drogi powiatowej. Wszystkie skrzyżowania po przebudowie będą posiadały nawierzchnię bitumiczną.

Pochylenie podłużne nawierzchni skrzyżowań, 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.

Pod skrzyżowaniami z drogami gminnymi, zlokalizowanymi w km 0+244,47, w km 1+149,92, w km 1+303,38, w km 1+567,87 przewidziano przepusty drogowe rurowe o średnicy 40 cm, wykonane z polietylenu HDPE, ułożone na podsypce z pospółki. Projektowane przepusty zostały zlokalizowane w osi 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).

Zaprojektowano również podłączenie do drogi powiatowej nr 1604C Chełmno – Nawra, zgodnie z projektem zagospodarowania terenu.

Konstrukcje na poszczególnych skrzyżowaniach przedstawiono w ust. 3.3 niniejszego opracowania.

3.7. Zatoka przystankowa

Zaprojektowano zatokę przystankową (autobusową) w obrębie skrzyżowania z drogą gminną nr 060545C. Lokalizacja zatoki według kilometrażu drogi: od km 1+233,25 do km 1+289,25. Szczegółowa lokalizacja zatoki została przedstawiona na rys. nr 1 ark. 2 „Projekt zagospodarowania terenu”. Długość projektowanej zatoki wraz ze skosem wjazdowym i wyjazdowym wynosi 56 m. Szerokość nawierzchni zatoki wynosi 3,0 m. Zatoka będzie posiadała nawierzchnię twardą z betonu asfaltowego. Spadek poprzeczny zatoki zaprojektowano, jako

jednostronny o wartości 2% skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej. Skos wjazdowy – 1:8, skos wyjazdowy – 1:4. Przy zatoce zaprojektowano peron oraz chodnik o szerokości 2,0 m oraz miejsce pod wiatę przystankową. Istniejącą wiatę należy przestawić w nowe miejsce, zgodnie z Projektem zagospodarowania terenu. Od strony peronu i chodnika zatokę obramowano krawężnikiem wystającym o wymiarach 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem.

Pod zatoką przystankową zaprojektowano przepust drogowy rurowy o średnicy 40 cm, wykonany z polietylenu HDPE, ułożony na podsypce z pospółki. Projektowany przepust został zlokalizowany w osi rowu drogowego. Spadek podłużny przepustu zaprojektowano zgodnie ze spadkiem podłużnym dna rowu.

3.8. Chodnik i peron oraz miejsce pod wiatę

Projektowany chodnik i peron będą posiadały nawierzchnię twardą, wykonaną z betonowej kostki brukowej. Peron i chodnik zaprojektowano, zgodnie z lokalizacją przystanku autobusowego. Szczegółowa lokalizacja chodnika i peronu została przedstawiona na rys. nr 1 ark. 2 „Projekt zagospodarowania terenu”.

Lokalizacja projektowanego chodnika i peronu według kilometrażu drogi:

- od km 1+245,25 do km 1+298,87, strona lewa, długość wg kilometrażu drogi 53,62 m, długość rzeczywista 53,76 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku przeciwnym do jezdni drogi powiatowej.

Spadek poprzeczny chodnika i peronu zaprojektowano, jako jednostronny o wartości 2%.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, na długości odcinków stycznych do jezdni i zatoki przystankowej, zaprojektowano wyniesienie chodnika i peronu do góry i jego oddzielenie od jezdni drogi powiatowej i nawierzchni zatoki za pomocą krawężnika wystającego o wymiarach 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem. Z pozostałych stron chodnik i peron ograniczono obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30x100 cm na ławie betonowej z oporem.

Miejsce pod wiatę zaprojektowano zgodnie z lokalizacją podaną na rys. nr 1 ark. 2 „Projekt zagospodarowania terenu”. Konstrukcja miejsca pod wiatę jest taka sama jak konstrukcja chodnika i peronu. Miejsce pod wiatę ograniczono (z wyjątkiem odcinka stycznego do chodnika) obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30x100 cm na ławie betonowej z oporem.

Zaprojektowano przeniesienie istniejącej wiaty autobusowej na nowe miejsce. Montaż wiaty na nowym miejscu należy wykonać zgodnie z wiedzą techniczną oraz zaleceniami producenta. Podłoże pod istniejącą wiatą przewidziano do rozbiórki.

3.9. Oznakowanie oraz elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

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

3.10. Odwodnienie

Droga powiatowa nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo odwadniana będzie powierzchniowo, poprzez zastosowanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe odprowadzane będą tak jak dotychczas: częściowo do istniejących rowów retencyjno – infiltracyjnych a częściowo na sąsiadujący teren pasa drogowego. Sposób odprowadzenia wód opadowych nie ulegnie istotnej zmianie.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano odtworzenie i oczyszczenie istniejących rowów retencyjno – infiltracyjnych na odcinku o długości 3142 m. Lokalizacja odcinków rowów:

- 1) od km 0+124,00 do km 2+061,00, strona lewa, długość odcinka – 1937 m,
- 2) od km 0+188,00 do km 0+391,00, strona prawa, długość odcinka – 203 m,
- 3) od km 0+835,00 do km 1+837,00, strona prawa, długość odcinka - 1002 m.

W istniejących rowach zlokalizowane są studnie stanowiące zakończenia zlokalizowanych pod drogą przepustów.

3.11. Uzbrojenie terenu

W obrębie planowanej inwestycji 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 oraz kablowej sieci energetycznej) za pomocą osłon rurowych dzielonych np. A 110 PS o średnicy 110 mm lub równoważnych. Przewidziano również regulację istniejących elementów sieci wodociągowej.

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

3.12. Umocnienie łuku poziomego

Przewidziano zabezpieczenie rozjeżdżonego przez samochody ciężarowe oraz duże ciągniki i maszyny rolnicze pobocza na łuku poziomym drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo (w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 1604C) poprzez umocnienie tego łuku kostką kamienną. Szerokość umocnienia jest zmienna i wynosi do 1,9 m.

Lokalizacja umocnienia łuku poziomego według kilometrażu drogi powiatowej nr 1629C:

- od km 0+003,80 do km 0+015,01, strona prawa.

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

Nawierzchnia z kostki kamiennej została ograniczona krawężnikiem prostym (opornikiem) o wymiarach 12 x 25 cm od strony pola. Krawężniki zaprojektowano, jako posadowione na ławie betonowej z oporem.

3.13. Poszerzenie jezdni

Zaprojektowano poszerzenia istniejącej jezdni drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo do projektowanej szerokości jezdni, wynoszącej 5,5 m.

Lokalizacja zaprojektowanych poszerzeń jezdni wg kilometrażu drogi:

- 1) strona prawa
 - od km 0+344,87 do km 2+300,60, długość 1955,73 m,
- 2) strona lewa
 - od km 0+011,47 do km 0+449,55, długość 438,08 m.

Szczegółowa lokalizacja projektowanych poszerzeń została przedstawiona na rys. nr 1 ark. 1-3 „Projekt zagospodarowania terenu”.

Konstrukcja drogi na poszerzeniach została określona w ust. 3.3 niniejszego opracowania.

4. Uwagi końcowe

- Należy bezwzględnie przestrzegać warunków uzgodnień i zatwierdzeń załączonych do projektu.
- Rozpoczęcie robót należy zgłosić wszystkim właścicielom uzbrojenia podziemnego i naziemnego.

Zbigniew Radecki
Zulchesi Krystof

WOJCI GMINY
Kijowo Królewskie

RGK.6220.1.2.2022.AK

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG w Chełmnie	
WPŁYNĘŁO DNIA:	
2022-06-22	
L.dz. 621	zał. 1
podpis	

Kijowo Królewskie 14.06.2022r.

STAROSTWO POWIATOWE w Chełmnie	
WPŁYNĘŁO DNIA:	
2022-06-20	
L.dz. 8250/kwz	zał. P.17
podpis	

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 1029) 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. 2019 r., poz. 1839 t.j.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2021 r., poz. 735 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Powiat Chełmiński ul. Harcerska 1, 86-200 Chełmno i zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chełmnie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

o r z e k a s i ę

I. Na podstawie art. 84 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 1029) stwierdzić **brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko** przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo”

II. O k r e ś l a s i ę:

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:

1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6.00 – 22.00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

2) Transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału.

3) W celu 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.

4) 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.

5) Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

- 6) Wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do czasu ich zapelnienia, następnie przekazać uprawnionym odbiorcom. Kontenery (pojemniki) zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi.
- 7) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości minimum 10 m od rzek, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, a także poza zasięgiem rzutu koron drzew.
- 8) Miejsca skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.
- 9) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki.
- 10) Prace budowlane (w tym przygotowanie terenu) rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków oraz kluczowym okresem rozrodu gatunków dziko występujących zwierząt, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie po potwierdzeniu maksymalnie na 2 dni przed zajęciem terenu przez specjalistę przyrodnika braku aktywnych lęgów ptaków oraz rozrodu zwierząt na terenie inwestycji.
- 11) Drzewa i krzewy, które nie podlegają wycince, a pozostają w zasięgu oddziaływania zadania, w przypadku zagrożenia ich uszkodzenia na etapie budowy zabezpieczyć przed:
- a/ możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
 - b/ fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c/ przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - d/ mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

UZASADNIENIE

W dniu 01 marca 2022 r. wszczęto postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na **Przebudowie drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo**.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r., poz. 1839 t.j.) w/w przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2022 r., poz. 1029) nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli został uchwalony.

Organ prowadzący postępowanie, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chełmnie, z wnioskiem o wydanie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, o określenie zakresu raportu oddziaływania na środowisko.

Opinią nr N.NZ.403.1.8.2022 z dnia 08 marca 2022 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Opinią nr GD.ZZŚ.5.435.115.2022.WL z dnia 11 marca 2022 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla ww. przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 17 marca 2022 r., wezwał Inwestora do złożenia uzupełnienia przedłożonej Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia. Po otrzymaniu stosownych uzupełnień, postanowieniem nr WOO.4220.224.2022.JM.2 z dnia 20 maja 2022 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W trakcie analizy planowanego przedsięwzięcia, wzięto pod uwagę wytyczne art. 63 ust. 1 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. 2022 r., poz. 1029).

Przedsięwzięcie polega na wykonaniu przebudowy drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo, na odcinku o długości ok. 2,74 km.

Droga powiatowa nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Kijewo Królewskie oraz na terenie powiatu toruńskiego, na terenie gminy Chełmża. Przebudowa drogi obejmuje odcinek zlokalizowany wyłącznie na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Kijewo Królewskie od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1604C Chełmno - Nawra w miejscowości Trzebcz Szlachecki do granicy administracyjnej z powiatem toruńskim.

Aktualnie droga posiada nawierzchnię bitumiczną na odcinku o długości ok. 2,3 km, której szerokość wynosi 5,0 m oraz nawierzchnię tłuczniovą na odcinku o długości ok. 0,44 km, której szerokość wynosi 5,0 m. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkową przebudowę istniejącej nawierzchni drogi, poszerzenie istniejącej jezdni, przebudowę nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, przebudowę nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, wykonanie zatok przystankowych i peronów/chodników, profilowanie i 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). Wykonanie wymienionych robót realizowane będzie głównie w miejscach istniejących obiektów zlokalizowanych w pasie drogowym, wobec czego za wyjątkiem poszerzenia istniejącej jezdni oraz poboczy gruntowych, które przewiduje się ulepszyć kruszywem kamiennym, nie przewiduje się wyłączenia istniejących powierzchni działek drogowych z powierzchni biologicznie czynnej (tereny zielone). Droga powiatowa nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo jest drogą przeznaczoną do obsługi ruchu lokalnego, zapewniającą połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz przemysłowo – gospodarczym z siedzibami gmin i miast.

Zaplecze budowy jest planowe do lokalizacji w obrębie przebudowywanego pasa drogowego, czyli w granicach działek drogowych objętych przedsięwzięciem. Będzie to miejsce usytuowane możliwie jak najdalej od terenów zabudowy chronionej akustycznie.

Prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii, remontowo-budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Zastosowane materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej z gminnej sieci wodociągowej lub dowożonej beczkowozem), kruszywa łamanego kamiennego, piasku, cementu, geosiatki, krawężników betonowych, betonu, a także paliw i energii elektrycznej.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przebudowa drogi nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się przedmiotowy ciąg komunikacyjny w ramach tego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do przebudowy drogą. Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

Projektowane przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

Przy przebudowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie oraz materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i 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 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych kontenerach i pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów. Odpady niebezpieczne planuje się gromadzić w wydzielonym miejscu na placu budowy. Miejsce to będzie posiadać szczelne podłoże (wylewka lub gruba folia z zakrzywionymi bokami w formie wanny), zabezpieczające przed przeniknięciem substancji do środowiska gruntowo-wodnego oraz zadaszenie chroniące przed czynnikami atmosferycznymi. Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi. Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania, tj. czyszczenia i konserwacji drogi oraz związanej z nią infrastruktury. 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 ww. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Przedmiotowa droga zlokalizowana jest w 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 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200038, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych. Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001729389 - Fryba, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych. Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów. 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. Podczas realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości minimum 10 m od rzek, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co znacznie ograniczy możliwość ewentualnego zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdzono, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w obowiązującym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Projektowana droga przebiega przez tereny rolnicze o niewielkim zróżnicowaniu wysokościowym. Jest to obszar dość słabo zaludniony. Zabudowa w formie zwartej nie występuje. Teren znajdujący się w obrębie drogi jest typowo rolniczy, charakteryzujący się wysokim udziałem użytków rolnych z rozproszoną zabudową.

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 powietrza. 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 będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału. Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy.

Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie.

W trakcie eksploatacji wystąpi emisja gazów i pyłów do powietrza spowodowana przez ruch środków transportu jaka ma miejsce również obecnie. Analizowane zamierzenie nie spowoduje zwiększenia się tego typu zjawisk. Z punktu widzenia ochrony powietrza nie zwiększy ilości wprowadzanych do powietrza substancji oraz energii.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 t.j.) w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Obszar planowanego zadania stanowi potencjalne siedlisko lęgowe gatunków ptaków związanych z otwartymi użytkami rolnymi, w tym np. skowronka. Celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia lęgów gatunków chronionych ptaków, prace należy rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków lub po potwierdzeniu braku lęgów przez specjalistę ornitologa.

Należy także zabezpieczyć drzewa rosnące w zasięgu oddziały inwestycji, chroniąc je przed uszkodzeniami i przesuszeniem.

W wyniku inwentaryzacji na terenie planowanej drogi nie stwierdzono siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt. W związku z realizacją zamierzenia nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe. W ramach inwestycji nie planuje się wycinki drzew i krzewów.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, Inwestor lub Wyko-

nawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Zadanie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

Zamierzenie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Jednocześnie na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

Uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia z uzupełnieniem rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem zamierzenia, zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji.

Pismem z dnia 02.06.2022 r. zawiadomiono Strony o zebraniu materiału dowodowego dot. w/w inwestycji oraz o terminie i miejscu zapoznania się z zebraniem w sprawie materiałem dowodowym, a także powiadomiono o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W wyznaczonym terminie nie zgłoszono żądań oraz uwag.

W związku z powyższym, mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2022 r., poz. 1029) uwzględniając wniosek strony, w oparciu o wskazane przepisy, Wójt Gminy Kijewo Królewskie nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia dla omawianej inwestycji oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Wójta Gminy Kijewo Królewskie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
2. Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna.
3. Niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 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, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Jeżeli jednak realizacja przedsięwzięcia przebiegać będzie etapowo, złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 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, jeżeli było wydane.

Oплата skarbowe:

1. Na podstawie art. 7 pkt. 3 Ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. 2021, poz. 1923 ze zm.) zwolniono z opłaty skarbowej.

Załączniki:

1. Załącznik Nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Powiat Chełmiński ul. Harcerska 1 86-200 Chełmno
2. Strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 k.p.a
3. a/a

Do wiadomości:

1. RDOŚ w Bydgoszczy
2. PPIS w Chełmnie
3. PGW WP ZZ w Toruniu



WOJT
[Signature]
Arkadiusz Stefaniak

**Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
nr R GK.6220.1.2.2022.AK z dnia 14.06.2022r.**

Inwestor:

Powiat Chełmiński
ul. Harcerska 1
86-200 Chełmno

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Inwestor, Powiat Chełmiński planuje realizację przedsięwzięcia polegającego na Przebudowie drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo.

Przedsięwzięcie polega na wykonaniu przebudowy drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo, na odcinku o długości ok. 2,74 km.

Aktualnie droga posiada nawierzchnię bitumiczną na odcinku o długości ok. 2,3 km, której szerokość wynosi 5,0 m oraz nawierzchnię tłuczniową na odcinku o długości ok. 0,44 km, której szerokość wynosi 5,0 m. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkową przebudowę istniejącej nawierzchni drogi, poszerzenie istniejącej jezdni, przebudowę nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, przebudowę nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, wykonanie zatok przystankowych i peronów/chodników, profilowanie i 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). Wykonanie wymienionych robót realizowane będzie głównie w miejscach istniejących obiektów zlokalizowanych w pasie drogowym, wobec czego za wyjątkiem poszerzenia istniejącej jezdni oraz poboczy gruntowych, które przewiduje się ulepszyć kruszywem kamiennym, nie przewiduje się wyłączenia istniejących powierzchni działek drogowych z powierzchni biologicznie czynnej (tereny zielone). Przewidywana powierzchnia poszerzenia jezdni oraz poboczy przewidziana do ulepszenia kruszywem kamiennym, czyli przekształcona w sposób utrudniający naturalną roślinność, wynosi ok. 6850 m². Powierzchnia ta stanowi ok. 19,5% całkowitej powierzchni pasa drogowego drogi powiatowej nr 1629C.

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

Podstawowe parametry projektowanej drogi:

- klasa drogi – L (lokalna),
- klasa techniczna – V,
- kategoria ruchu – KR2,
- długość odcinka – ok. 2,74 km,
- szerokość jezdni – 5,5 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni – 2% (daszkowe na odcinkach prostych).

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

URZĄD GMINY

ul. Toruńska 2
86-253 Kijewo Królewskie
powiat chełmiński
woj. kujawsko-pomorskie
tel./fax 56 686 70 56
RGK.7226.1.1.2022.JM

Kijewo Królewskie 06.07.2022 r.

Powiatowy Zarząd Dróg

ul. Łunawska 2

86-200 Chełmno

W odpowiedzi na pismo PZD.DT.2210.1.2.2022.KŻ z dnia 10.06.2022 r. (data wpływu 10.06.2022r.) dotyczącego uzgodnienia przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1629 C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo w zakresie:

- urządzeń wodno – kanalizacyjnych,
- skrzyżowań z drogami gminnymi.

Uzgadniam pozytywnie projekt zadania: Przebudowa drogi powiatowej nr 1629 C Trzebcz Szlachecki – Głuchowo z uwzględnieniem poniższych informacji i uwag.

Informujemy, że brak jest urządzeń kanalizacyjnych zarządzanych przez Urząd Gminy w Kijewie Królewskim w zakresie projektowanego odcinka przebudowywanej drogi. Natomiast infrastruktura wodociągowa znajduje się w kilku miejscach w pasie drogowym tj. w km 0+010 - 0+023, km 1+567 i km 2+360, należy więc zwrócić uwagę w związku z możliwością wystąpienia kolizji istniejącego wodociągu z projektowaną przebudową, głównie armatury, typu zasuw, hydranty. Należy ją dostosować i wyregulować do wymaganej rzędnej. Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy powiadomić Urząd Gminy w Kijewie Królewskim o prowadzeniu prac w pobliżu sieci wodociągowej. Wszystkie prace ziemne w rejonie sieci istniejących należy wykonać pod nadzorem właściciela urządzeń.

Odnosnie skrzyżowań z drogami gminnymi informujemy:

droga powiatowa w km 0+244,47 - skrzyżowanie z drogą gminną nr 060543 C Trzebcz Zofijki – Trzebcz Królewski,
droga powiatowa w km 1+149,92 - skrzyżowanie z drogą gminną nr 060544 C Trzebcz Zofijki – do drogi nr 060543C,
droga powiatowa w km 1+303,38 - skrzyżowanie z drogą gminną nr 060545 C Trzebcz Szlachecki – Zofijki,
droga powiatowa w km 1+567,87 - skrzyżowanie z drogą gminną nr 060547 C Trzebcz Zofijki – Trzebcz Marianki,
droga powiatowa w km 2+350,17 - skrzyżowanie z drogą gminną nr 060550 C Trzebcz Marianki – Parowa Fałęcka.
oraz skrzyżowań z drogami wewnętrznymi:
droga powiatowa w km 0+885,43 - skrzyżowanie z drogą wewnętrzną, działka nr 171/1 Trzebcz Szlachecki,
droga powiatowa w km 0+885,43 - skrzyżowanie z drogą wewnętrzną działka nr 188 Trzebcz Szlachecki.

Z poważaniem

**Z up. WOJTA
SEKRETARZ GMINY**

inż. Dorota Bukowska

Otrzymują:

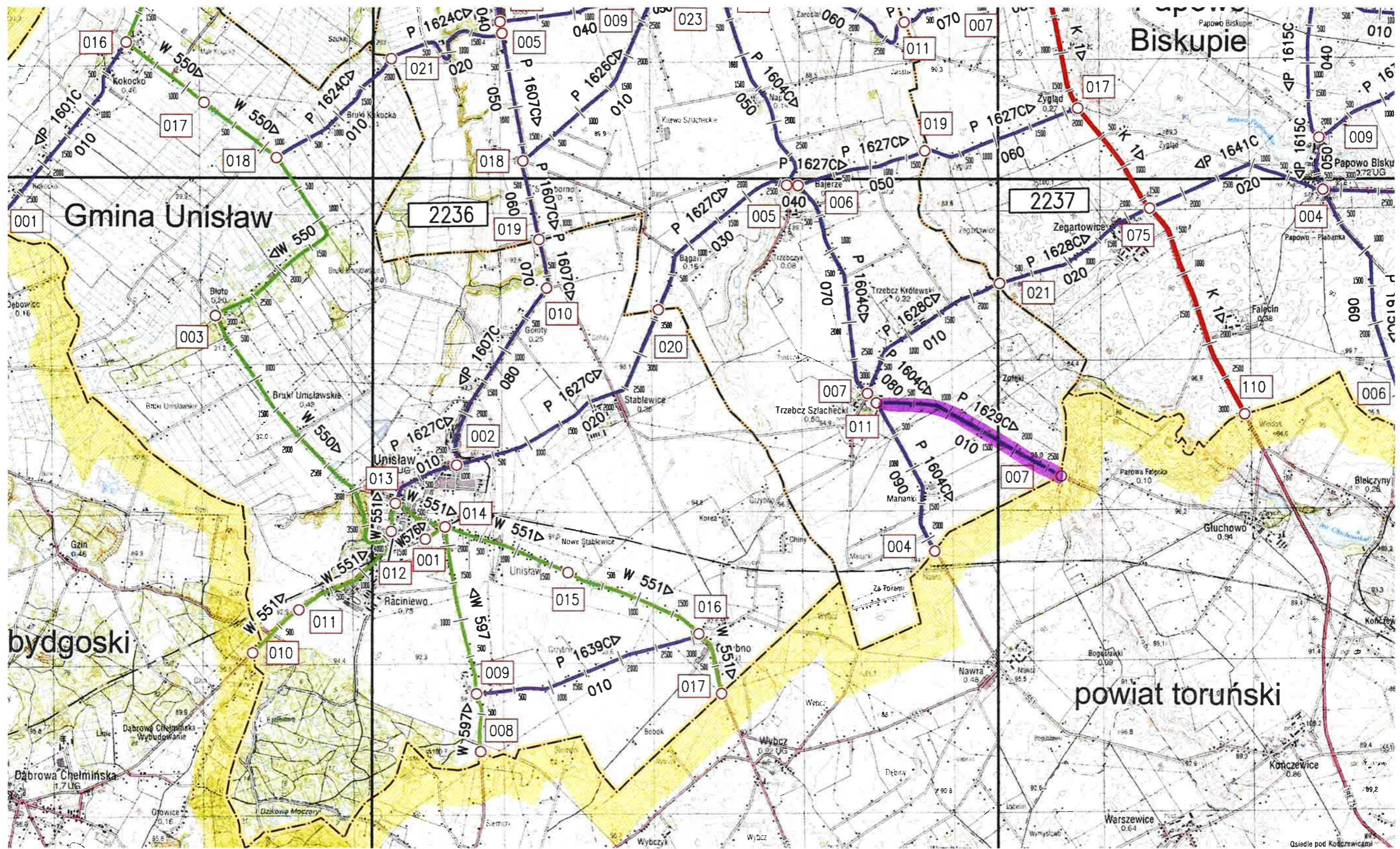
1. Powiatowy Zarząd Dróg

ul. Łunawska 2

86-200 Chełmno

2. a/a

LOKALIZACJA DROGI POWIATOWEJ NR 1629C TRZEB CZ SZLACHECKI - GŁUCHOWO



Zjazdy i skrzyżowania

(PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1629C - OD KM 0+003,80 DO KM 2+750,17)

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+023,73L	40,64	33,87	-	-
0+086,36L	28,13	23,44	-	-
0+101,71P	37,61	31,34	-	-
0+159,83P	38,12	31,77	-	-
0+244,47L	54,80	45,67	-	-
0+408,84P	25,99	21,66	-	-
0+434,68P	26,03	21,69	-	-
0+466,36P	25,64	21,37	-	-
0+612,97L	31,80	26,50	-	-
0+660,11P	24,19	20,16	-	-
0+885,43P	27,13	22,61	-	-
1+149,92L	46,70	38,92	-	-
1+214,11P	21,52	17,93	-	-
1+303,38L	53,08	44,23	-	-
1+537,92L	-	-	42,43	35,36
1+567,87P	43,27	36,06	-	-
1+585,04L	33,90	28,25	-	-
1+680,86P	24,35	20,29	-	-
1+732,61L	33,94	28,28	-	-
1+760,48L	33,11	27,59	-	-
1+790,20L	32,86	27,38	-	-
1+805,39L	-	-	29,21	24,34
1+919,64P	27,62	23,02	-	-
2+066,72L	33,18	27,65	-	-
2+092,83L	32,53	27,11	-	-
2+141,37P	23,33	19,44	-	-
2+350,17P	36,17	30,14	-	-
2+384,75L	32,41	27,01	-	-
2+422,20L	32,94	27,45	-	-
2+436,04L	33,71	28,09	-	-
2+454,09L	33,46	27,88	-	-
2+557,75L	29,82	24,85	-	-
2+728,58P	19,52	16,27	-	-
Razem	1017,50	847,92	71,64	59,70

Podsumowanie:

1. zjazdy i skrzyżowania o nawierzchni bitumicznej
 - powierzchnia podbudowy z kruszywa kamiennego 1017,50 m²
 - powierzchnia warstwy ścieralnej z BA 847,92 m²
2. zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej
 - powierzchnia podbudowy z kruszywa kamiennego 71,64 m²
 - powierzchnia warstwy ścieralnej z KB 59,70 m²

2+350,17 - skrzyżowanie z drogą publiczną

Wykaz przepustów (HDPE)

Przebudowa drogi powiatowej nr 1629C Trzebcz Szlachecki - Głuchowo

hm	Rodzaj obiektu	Średnica [cm]	Długość [m]	Ilość przepustów [szt]
0+244,47	skrzyżowanie (L)	40,00	15,00	1
0+612,97	zjazd (L)	40,00	10,00	1
0+885,43	zjazd (P)	40,00	10,00	1
1+149,92	skrzyżowanie (L)	40,00	12,00	1
1+214,11	zjazd (P)	40,00	10,00	1
1+303,38	zatoka autobusowa (L)	40,00	69,00	1
	skrzyżowanie (L)			
1+537,92	zjazd (L)	40,00	12,00	1
1+567,87	skrzyżowanie (P)	40,00	13,00	1
1+585,04	zjazd (L)	40,00	10,00	1
1+680,86	zjazd (P)	40,00	10,00	1
1+732,61	zjazd (L)	40,00	10,00	1
1+760,48	zjazd (L)	40,00	10,00	1
1+790,20	zjazd (L)	40,00	10,00	1
1+805,39	zjazd (L)	40,00	7,00	1
Razem	przepusty o średnicy 40 cm		208,00	14

