



**Załącznik
do decyzji Nr 7/2026
z dnia 30 lipca 2026 r.**

RR.6220.2.2026

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi w miejscowości Turzyn, Gmina Kcynia, województwo kujawsko-pomorskie”.

Zamierzenie inwestycyjne polegać będzie na przebudowie drogi w miejscowości Turzyn, Gmina Kcynia, województwo kujawsko-pomorskie. Przebudowywany odcinek zlokalizowany jest na działkach oznaczonych numerami ewidencyjnymi: dz. nr: 235/1, 230 i 227 obręb Turzyn, gmina Kcynia.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze o niskiej urbanizacji. W jej sąsiedztwie zlokalizowana jest rozproszona zabudowa zagrodowa, tereny rolnicze oraz leśne.

Projektowana droga zlokalizowana jest w przeważającej części w śladzie istniejącej trasy przebiegającej w terenie równinnym, w otoczeniu zabudowań mieszkalnych oraz pól uprawnych. Ponadto projektowana droga jest właściwie wpisana w krajobraz oraz dostosowana do istniejącego terenu. Po drodze poruszają się głównie pojazdy osobowe oraz dostawcze, a także w mniejszej częstotliwości pojazdy rolnicze. W ciągu projektowanej drogi istnieją zjazdy na posesje prywatne.

Zadanie obejmuje odcinek drogi gminnej o długości około 1,401 km. Na wymienionej drodze występuje ruch lokalny o niewielkim natężeniu.

Obecnie droga posiada nawierzchnię z mieszanki kruszyw niezwiązanych, o szerokości 4 - 4,5 m. Kategoria ruchu oraz klasa techniczna drogi nie ulegną zmianie.

W związku z realizacją inwestycji nastąpi poprawa warunków komunikacji, podwyższenie komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi, jak również upłynnienie ruchu.

Parametry drogi po przebudowie:

- klasa techniczna drogi: dojazdowa (D),
- kategoria ruchu: KR1,
- rodzaj nawierzchni: twarda, bitumiczna,
- szerokość jezdni: 4 m (z miejscowymi poszerzeniami na mijankach do 5 m),
- pobocza: obustronne, o szerokości 0,75 m.

Wybudowanie jezdni o utwardzonej nawierzchni, wpłynie na poprawę stanu środowiska, zmniejszy poziom hałasu, zapylenia i emisji spalin. Wykonanie równej, pozbawionej wybojów i kolein utwardzonej nawierzchni, wpłynie korzystnie na poziom emitowanych do środowiska czynników niekorzystnych w związku z ruchem pojazdów, takich

jak, hałas i pył. Poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu zostanie podniesiony poprzez wykonanie równej nawierzchni drogi. Zasięg strefy uciążliwości i oddziaływania ograniczony będzie tylko do granic działek objętych projektem.

Odptyw wód opadowych i roztopowych będzie na pobocze, skarpę do rowów przydrożnych odprowadzających, przez co chronione jest podłoże gruntowe przed przenikaniem do niego wraz z wodami szkodliwych substancji. Efektem planowej przebudowy będzie zmniejszenie emisji hałasu i zapylenia do środowiska.

Trasa i zakres projektowanej drogi pokrywa się z dotychczasowym jej przebiegiem i nie ma możliwości wariantowego rozwiązania poza zaniechaniem przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie przyczyni się do zwiększenia spójności z regionalnym układem transportowym, ponieważ projektowana droga gminna w miejscowości Turzyn łączy się z drogą powiatową nr 1935C Turzyn-Królikowo na działce nr 134. W wyniku realizacji inwestycji, nastąpi poprawa dojazdu do centrum Gminy Kcynia. Planowana przebudowa poprzez poprawę parametrów drogi przyczyni się do usprawnienia ruchu i poprawi jego bezpieczeństwo. Zrealizowane zostaną cele publiczne o znaczeniu lokalnym w zakresie budowy dróg gminnych. Charakter istniejącego obiektu tj. drogi gminnej w miejscowości Turzyn, po wykonaniu przebudowy nie ulegnie zmianie. Droga pozostanie nadal drogą gminną. Droga służy i będzie służyć do obsługi ruchu lokalnego.

Klasa techniczna drogi (istniejąca D) oraz kategoria ruchu (istniejąca KR1) w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie ulegną zmianie. Przebudowa będzie wykonana w istniejących liniach rozgraniczających.

Projekt obejmuje wykonanie nawierzchni drogi o szerokości 4,0 m a na mijankach 5,00 m, wykonanie zjazdów, wykonanie poboczy, wykonanie skarp, rowów przydrożnych odprowadzających, wykonanie przepustów pod zjazdami. W celu urządzenia terenów zielonych przewidziano plantowanie terenu z humusowaniem i obsianiem skarp trawą. Odwodnienie drogi pozostanie tak jak dotychczas tj. powierzchniowo na pobocze i skarpy do rowów przydrożnych odprowadzających. Roboty zostaną wykonane ręcznie i częściowo mechanicznie a technologia ich wykonania jest powszechnie stosowana.

Przyjęto, że do realizacji planowanego zamierzenia stosowane będą mieszanki bitumiczne wytworzone wyłącznie w jednej z okolicznych wytwórni mas bitumicznych.

Wszelkie materiały sypkie przewożone będą transportem samochodowym wyposażonym w szczelne plandeki uniemożliwiającymi wywiewanie ich w trakcie transportu. Dodatkowo przed załadunkiem materiały, o których mowa zraszane będą wodą. Na miejscu przebudowy będą one składowane wyłącznie pod przykryciem.

Wszystkie prace zostaną wykonane przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne. Podczas prac wykorzystywane będą głównie: spycharka, równiarka, gruntofrezarka, wibrator powierzchniowy, walec drogowy, a także samochód dostawczy i samowyładowczy, piła motorowa i sprężarka powietrza.

W fazie eksploatacji, przy bieżącym utrzymaniu przewiduje się sprzęt do następujących robót w zależności od potrzeb: solarki, pługi, kosiarki, sprzęt do bieżących napraw.

Wszystkie wbudowywane materiały zostaną wytworzone poza placem budowy i dostarczone na plac przebudowy od dostawców zewnętrznych. Materiały przewidziane

do wykorzystania w trakcie budowy posiadać będą wymagane certyfikaty i/lub atesty.

Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizowane będą na terenie utwardzonym lub posiadającym szczerłą powierzchnię, poza terenami chronionymi akustycznie w odległości minimum 50 m od zabudowy mieszkaniowej (zagrodowej).

Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane poza użytkami leśnymi, w odległości minimum 100 m od zbiorników wodnych.

Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy będzie należała do obowiązków wykonawcy robót. Możliwą lokalizacją zaplecza budowy są miejsca o nawierzchni już utwardzonej, we władaniu Wnioskodawcy.

Roboty ziemne oraz nawierzchniowe wykonywane będą mechanicznie, natomiast roboty branżowe mechanicznie i ręcznie.

Wykonanie nawierzchni wymaga wprowadzenia oznakowania pionowego i poziomego. Projekt organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie.

Droga została maksymalnie dopasowana do istniejącego śladu oraz do istniejącego pasa drogowego. Niweleta drogi dopasowana w maksymalny sposób do istniejącej nawierzchni oraz terenu.

Projektuje się dla ruchu KR1 następującą konstrukcję nawierzchni dróg na podłożu $E2 \geq 80$ MPa:

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S
- skropienie emulsją asfaltową
- 5 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W
- skropienie emulsją asfaltową
- 20 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem $C_{90/3}$
- 30 cm warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym $C 1,5/2 \leq 4,0$ MPa. Razem 59 cm

Warstwa mrozochronna stanowi również warstwę wzmacniającą korpus drogowy

Projektuje się zjazdy z brukowej kostki betonowej do każdej działki zabudowanej o następującej konstrukcji:

- 8 cm nawierzchnia z brukowej kostki betonowej,
- 3 cm podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 20 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem $C_{90/3}$
- 28 cm warstwa mrozochronna z mieszanki związanej cementem, $C1.5/2$ nie mniejsze lub równe 4,0 MPa.
- obramowanie zjazdów krawężnikiem betonowym (opornikiem) 12*25 na ławie z oporem wg rysunku 03.16

Projektuje się zjazdy do każdej działki niezabudowanej o następującej konstrukcji:

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S
- skropienie emulsją asfaltową
- 5 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W

- skropienie emulsją asfaltową
- 20 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3}
- 30 cm warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C 1,5/2 ≤ 4,0 MPa.

Niweletę zjazdów w każdym miejscu należy dostosować do poziomu istniejącego terenu, do ukształtowania elementów drogi i bram wjazdowych tak aby zachować płynność przejazdu na posesje. Pod zjazdami w osi rowu projektuje się przepusty o średnicy 40 cm z umocnieniem wlotu i wylotu brukiem.

Do odprowadzenia wody z jezdni zaprojektowano rowy przydrożne odparowujące i przepusty pod zjazdami. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane na pobocze, na skarpę do rowów przydrożnych odparowujących usytuowanych po stronie lewej i prawej drogi gminnej. Rowy projektuje się o następujących parametrach: nachylenie skarp 1:1,5, szerokości dna 0,4 m oraz głębokości 0,70 m. Pod zjazdami, w linii przebiegu projektowanych rowów, zaprojektowano przepusty z rur betonowych o średnicy 400 mm. Spadek podłużny przepustu dostosowany do spadku dna rowu. Zakończenie przepustu kołnierzem brukowanym o nachyleniu 1:1,5.



Rys. 1. Lokalizacja inwestycji

Z up. BURMISTRZA
Anna Pawlak
Kierownik Referatu Rolnictwa,
Ochrony Środowiska i Gospodarki Nieruchomości
(podpisano elektronicznym podpisem kwalifikowanym)