

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

(WYKONAWCZA)

REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 1633C BARTLEWO - KORNATOWO, NA ODCINKU
WEDŁUG KILOMETRAŻU DROGI OD KM 0+002,60 DO KM 2+622,78

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 1633C BARTLEWO - KORNATOWO

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 1633C Bartlewo - Kornatowo na terenie powiatu chełmińskiego, w miejscowości Bartlewo, Błachta i Kornatowo,

- odcinek wg kilometrażu drogi: od km 0+002,60 do km 2+622,78,
- roboty zlokalizowane w pasie drogi publicznej na terenie gminy Lisewo.

Planowany do remontu odcinek drogi powiatowej nr 1633C oraz planowane do remontu zjazdy, skrzyżowania i inne elementy drogi zlokalizowane są na następujących działkach:

1) jednostka ewidencyjna – Lisewo,

- obręb Bartlewo, działki nr 102, 81/1, 80/1, 78/1, 110/1, 110/2, 106/1, 77/1, 76/1,
- obręb Błachta, działki nr 36/1, 5/1, 36/2, 4/4, 36/6, 7/1, 34/1, 34/2, 29/1, 14/1, 36/7, 14/12, 40, 14/3, 15/1, 32,
- obręb Kornatowo, działki nr 66, 32/3, 32/4, 33/2, 31/1, 34/1.

2. Stan istniejący

Droga powiatowa nr 1633C Bartlewo - Kornatowo to istniejąca droga publiczna o długości całkowitej wynoszącej 2,673 km, która zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, w powiecie chełmińskim, na terenie gminy Lisewo od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1615C Krusin - Bartlewo - Staw - Bielczyny w miejscowości Bartlewo do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1642C Stacja PKP Kornatowo – do drogi nr 548 w miejscowości Kornatowo. 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. W miejscowości Błachta zlokalizowana jest przystanek autobusowy wraz z częściowo utwardzoną zatoką przystankową.

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 1633C odbywa się poprzez istniejące zjazdy, które posiadają zróżnicowaną nawierzchnię: częściowo tłuczniową, a częściowo gruntową i gruntową wzmocnioną. W obrębie planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest istniejące uzbrojenie terenu, w postaci:

- sieci elektroenergetycznej (napowietrznej i kablowej),
- sieci telekomunikacyjnej (napowietrznej i 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 1633C, po obu stronach jezdni zlokalizowane są linie drzew następujących gatunków: jesion wyniosły, lipa drobnolistna, topola kanadyjska, dąb zwyczajny, klon pospolity, wiąz pospolity, jarząb pospolity, jabłoń dzika, robinia akacjowa, głóg, w ilości ok. 99 sztuk.

Projekt przedsięwzięcia nie przewiduje wycinki drzew i krzaków.

Droga powiatowa nr 1633C Bartlewo – Kornatowo 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 269 pojazdów na dobę, w tym samochody osobowe stanowiły 75,84%, samochody osobowe z przyczepą 4,09%, samochody dostawcze 11,15%, samochody ciężarowe 4,64%, autobusy 2,42% a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 1,86%.

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 1633C Bartlewo - Kornatowo, na odcinku według kilometrażu drogi od km 0+002,60 do km 2+622,78.

Droga powiatowa nr 1633C Bartlewo – Kornatowo zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, w powiecie chełmińskim, na terenie gminy Lisewo. Remont drogi w ramach niniejszego przedsięwzięcia obejmuje odcinek zlokalizowany od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1615C Krusin - Bartlewo - Staw - Bielczyny w miejscowości Bartlewo do skrzyżowania linią kolejową w miejscowości Kornatowo. Remontowana droga powiatowa nr 1633C (na odcinku objętym realizacją przedsięwzięcia) krzyżuje się z następującymi drogami publicznymi:

- 1) drogą powiatową nr 1615C Krusin - Bartlewo - Staw - Bielczyny,
- 2) drogą gminną nr 060374C Bartlewo - Bartlewo,
- 3) drogą gminną nr 060373C Błachta - Błachta,
- 4) drogą gminną nr 060314C Błachta - Niemczyk,
- 5) drogą gminną nr 060315C Błachta - Krusin,
- 6) drogą gminną nr 060316C Błachta - Kornatowo.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkowy remont istniejącej nawierzchni drogi, remont nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego wraz z remontem przepustów zlokalizowanych pod zjazdami, remont nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi, remont istniejącej zatoki autobusowej, 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).

Na odcinku od km 0+002,60 do km 0+933,00 nie przewidziano robót w zakresie remontu istniejącej nawierzchni jezdni (jezdnia została wyremontowana w latach poprzednich).

Na odcinku od km 0+933,00 do km 2+622,78 zaprojektowano na jezdni ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego w ilości 100 kg/m² oraz warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm.

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 - 2620,18 m,
- długość remontowanego odcinka jezdni - 1689,78 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+933,00 do km 2+622,78
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, w ilości 100 kg/m²,
 - istniejąca konstrukcja jezdni,
- 2) projektowana konstrukcja remontowanych zjazdów
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 25 cm,
- 3) projektowana konstrukcja remontowanych zjazdów w km 0+046,77 i w km 0+821,75, 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.
- 4) projektowana konstrukcja skrzyżowań z drogami gminnymi
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy - 5 cm,
 - podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 25 cm,
- 5) projektowana konstrukcja pobocza gruntowego ulepszanego kruszywem kamiennym od km 0+002,60 do km 2+622,78
 - kruszywo kamienne, grubość warstwy – 10 cm,

- 6) projektowana konstrukcja umocnienia z kostki kamiennej na łuku poziomym od km 1+591,34 do km 1+667,66
 - 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 remontowanej zatoki przystankowej
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 20 cm,
 - mieszanka związana cementem C1,5/2,0, grubość warstwy – 15 cm,
- 8) 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 1633C Bartlewo - Kornatowo:

- 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 związanego hydraulicznie cementem,
- wykonanie podbudowy z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, stabilizowanego mechanicznie,
- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni,
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,
- odcinkowe mechaniczne frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego,
- ułożenie warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego,
- ułożenie nawierzchni z kostki kamiennej,
- ułożenie nawierzchni z brukowej kostki betonowej,
- remont przepustów pod zjazdami,
- umocnienie skarp na przepustach,
- ustawienie krawężników i obrzeży betonowych,
- wykonanie ław betonowych z oporem pod krawężniki i obrzeża,
- plantowanie poboczy gruntowych poprzez ich uzupełnienie i profilowanie,
- ulepszenie poboczy gruntowych kruszywem kamiennym,
- odtworzenie i oczyszczenie rowów przydrożnych,

- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
 - 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 1633C Bartlewo - Kornatowo, objęte zakresem przedsięwzięcia przeznaczone są do obsługi komunikacyjnej nieruchomości położonych wzdłuż remontowanych obiektów.

Projekt obejmuje wykonanie remontu istniejących zjazdów posiadających jezdnie o nawierzchni częściowo tłuczniowej, a częściowo gruntowej i gruntowej wzmocnionej.

Zaprojektowano remont nawierzchni zjazdów mieszanką mineralno - asfaltową. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdów na połączeniu z drogą powiatową zaprojektowano, jako wyokrąglone częściowo łukiem o promieniu 3,0 m, a częściowo łukiem o promieniu 5,0 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 remontowanych zjazdów został przedstawiony w załączniku nr 1.

Pod zjazdami w km 0+046,77 (strona prawa) oraz w km 0+821,75 (strona lewa) zaprojektowano 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 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. Skrzyżowania z drogami publicznymi

Projekt obejmuje wykonanie remontu nawierzchni w obrębie istniejących skrzyżowań z drogami publicznymi:

1. Drogami gminnymi :

- drogą gminną nr 060374C Bartlewo - Bartlewo, w km 0+391,05
- drogą gminną nr 060373C Błachta - Błachta, w km 1+272,35
- drogą gminną nr 060314C Błachta - Niemczyk, w km 1+531,78
- drogą gminną nr 060315C Błachta - Krusin, w km 1+647,97
- drogą gminną nr 060316C Błachta - Kornatowo, w km 2+094,86.

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.

Konstrukcja na remontowanych skrzyżowaniach z drogami gminnymi została przedstawiona w ust. 3.2.

3.6. Istniejąca zatoka przystankowa

W miejscowości Błachta przewidziano remont nawierzchni istniejącej zatoki przystankowej oraz peronu.

Lokalizacja zatoki przystankowej przewidzianej do remontu, według kilometrażu drogi:

- od km 1+694,54 do km 1+750,54, strona lewa, szerokość - 3,0 m, powierzchnia - 114,0 m², spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej.

Lokalizacja zatoki przystankowej została przedstawiona na rys. nr 1 ark. 2 „Projekt zagospodarowania terenu”.

Zakres robót obejmuje również wymianę istniejącej wiaty przystankowej.

Remontowany peron zlokalizowany przy zatoce przystankowej będzie posiadał nawierzchnię twardą, wykonaną z betonowej kostki brukowej. Szerokość nawierzchni peronu wynosi 2,0 m, a jego długość 20 m. Spadek poprzeczny peronów zaprojektowano, jako jednostronny o wartości 2%.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, na długości odcinka stycznego do nawierzchni zatoki przystankowej, zaprojektowano wyniesienie peronu do góry i jego oddzielenie od nawierzchni zatoki za pomocą krawężnika.

3.7. Umocnienie łuku poziomego

Przewidziano zabezpieczenie rozjeżdżanego 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 1,0 m do 1,5 m.

Lokalizacja umocnienia łuku poziomego według kilometrażu drogi:

- od km 1+591,34 do km 1+667,66, strona prawa, długość 76,32 m.

Lokalizacja umocnienia została przedstawiona na rys. nr 1 ark. 2 „Projekt zagospodarowania terenu”.

3.8. 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.

3.9. 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 473,43 m. Lokalizacja odcinków rowów:

- 1) od km 0+002,60 do km 0+060,66, strona prawa, długość rzeczywista odcinka – 61,92 m,

- 2) od km 0+002,60 do km 0+071,71, strona lewa, długość rzeczywista odcinka – 67,16 m,
- 3) od km 0+611,78 do km 0+724,54, strona lewa, długość odcinka - 112,76 m,
- 4) od km 0+811,38 do km 0+883,51, strona lewa, długość odcinka - 72,13 m,
- 5) od km 1+293,25 do km 1+452,71, strona lewa, długość odcinka - 159,46 m.

3.10. Uzbrojenie terenu

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

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

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.

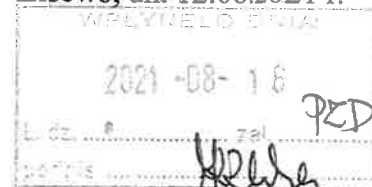
Wojciech Zimoch
Zdzisław Knysef

Wójt Gminy LISEWO

Wójt Gminy Lisewo
RGiL.6220.1.2021.PK



Lisewo, dn. 12.08.2021 r.



DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2), 72 ust. 1a, art. 75 ust. 1 pkt 4) oraz art. 84 ust. 1a i 2, a także art. 85 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 2020 r., poz. 283 z późn. zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt. 62) Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Chełmińskiego, ul. Harcerska 1, 86-200 Chełmno z dnia 15.04.2021 r. (data wpływu 15.04.2021 r.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i polegającego na Remoncie drogi powiatowej nr 1633C Bartlewo-Kornatowo,

orzekam

I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na Remoncie drogi powiatowej nr 1633C Bartlewo-Kornatowo.

II. Określam:

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 oponczę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału.

3) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.

4) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji zamierzenia używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

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) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować poza terenami chronionymi akustycznie, na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości minimum 10 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.

7) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym przed:

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
- fizycznym uszkodzeniem krzewów, poprzez wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
- 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.

8) Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót pod kątem obecności małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu. Kontrole te prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.

2. Warunki i wymagania realizacji przedsięwzięcia:

1) Prace budowlane należy wykonywać przy użyciu urządzeń i sprzętu posiadającego zabezpieczone (szczelne) układy hydrauliczne i napędowe w celu niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi.

2) Zaplecze budowy i place postojowe środków transportu lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni, w odległości powyżej 50 m od linii brzegowej cieków i zbiorników wodnych.

3) W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na terenie robót.

4) Wszystkie wytworzone odpady należy zbierać selektywnie i przekazać wyspecjalizowanym podmiotom, które posiadają zezwolenia na prowadzenie działalności w tym zakresie.

Uzasadnienie

Powiat Chełmiński, ul. Harcerska 1, 86-200 Chełmno wnioskiem z dnia 15.04.2021 r. (data wpływu 15.04.2021 r.), zwrócił się do Wójta Gminy Lisewo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i polegającego na Remoncie drogi powiatowej nr 1633C Bartlewo-Kornatowo.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie § 3 ust. 1 pkt. 62) Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), ponieważ długość przebudowywanej drogi wynosi około 2,7 km.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, z uwagi, że analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ustawy nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 pkt 1-3 ustawy, przeanalizowano rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Droga powiatowa nr 1633C Bartlewo – Kornatowo zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, gminy Lisewo. Zadanie obejmuje odcinek zlokalizowany na obszarze gminy Lisewo od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1615C Krusin - Bartlewo - Staw - Bielczyny w miejscowości Bartlewo, do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1642C Stacja PKP Kornatowo – do drogi nr 548 w miejscowości Kornatowo. 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. Przedmiotowa droga jest przeznaczona do obsługi ruchu lokalnego, zapewniając połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz przemysłowo – gospodarczym z siedzibami gmin i miast. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się m. in. odcinkową przebudowę: istniejącej nawierzchni drogi, nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, istniejącej zatoki autobusowej, 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).

W zakres robót wchodzi:

- wykonanie robót pomiarowych,
- mechaniczne usunięcie warstwy humusu,
- mechaniczne wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne,
- wykonanie podbudowy,
- mechaniczne frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni,
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,
- ułożenie warstwy wyrównawczej, ścieralnej oraz wiążącej z betonu asfaltowego,
- ułożenie nawierzchni z kostki kamiennej oraz betonowej,
- 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. 2,7 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 samo rozładownicze. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym bądź spalinowym. Planowane prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii dla prac drogowych, 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), masy mineralno bitumicznej, kruszywa łamanego kamiennego, piasku, cementu, geosiatki, krawężników betonowych, betonu, a także paliw i energii elektrycznej. W ramach prac projektowych, inwestor nie rozważał innych wariantów przedsięwzięcia. Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym i wytrzymałościowym. Nastąpi także wyraźna poprawa odwodnienia jezdni.

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, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, 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 którym krzyżuje się przedmiotowa droga 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 i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi. 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 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). 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 ze 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 spadków poprzecznych i podłużnych. Wody odpadowe odprowadzane będą tak jak dotychczas: do istniejących rowów retencyjno-infiltracyjnych lub na tereny zielone pasa drogowego. Przewiduje się, że wody odpadowe i roztopowe z powierzchni drogi nie przekroczą norm w zakresie ilości zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych określonym rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód odpadowych lub roztopowych do wód lub urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311) przy prognozowanym natężeniu ruchu. Na podstawie danych z „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” opublikowanego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 i 1958) stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- JCWP rzecznej RW200017295229 Kanał Główny do Żackiej Strugi z Żacką Strugą – silnie zmieniona część wód, o złym stanie ogólnym, niemonitorowana. Zagrożona jest ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi są dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Zastosowano względem niej przedłużenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych do 2021 roku z uwagi na brak możliwości technicznych. JCWP stanowi również obszar chroniony, przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r., poz.55 ze zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną powołania obszaru.

- JCWPd PLGW 200038 – o dobrym stanie (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry), monitorowana, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla JCWPd utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego. Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych, nie znajduje się także na obszarze o płytkim zaleganiu wód podziemnych i na obszarach wodno-błotnych. Inwestycja położona jest poza terenami obszarów szczególnie zagrożonych powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021r. poz. 624).

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 planuje się używać wyłącznie sprawnego sprzętu 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. Na etapie realizacji inwestycji, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej. Podczas realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmie się specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie. Nie przewiduje się prowadzenia głębokich wykopów w związku z przebudową drogi. Tym samym nie przewiduje się naruszenia istniejących warunków hydrogeologicznych, w tym warstw wodonośnych. Zakłada się prowadzenie wykopów o głębokości do 0,45 m p.p.t., które nie będą wymagały odwadniania. Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 10 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co zapobiegnie ewentualnemu zanieczyszczeniu środowiska wodno-gruntowego. Po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia, w tym zakres wnioskowanych zmian oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w „*Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 i 1958) przy zachowaniu uwarunkowań zawartych w niniejszej decyzji. 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 oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu. Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie. Planowane przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 t.j.), przede wszystkim w obrębie istniejącego pasa drogowego. Zamierzenie zlokalizowane jest głównie w otoczeniu terenów rolniczych i w sąsiedztwie zabudowy. Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew. Zgodnie z Kip przewidziano działania zabezpieczające rosnące zadrzewienia przed uszkodzeniem w czasie prowadzonych prac, co uwzględniono w niniejszym postanowieniu, podając przykładowe rozwiązania w zakresie zabezpieczenia zadrzewień. Jednocześnie z uwagi na możliwą obecność małych zwierząt (np. płazów, gadów, a także ssaków), wskazano konieczność kontroli terenu realizowanych prac w celu przemieszczania ewentualnie stwierdzonych zwierząt w inne, bezpieczne dla nich siedliska. 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. W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000

gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ww. ustawy o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,

- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

inwestor lub wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody. Przedsięwzięcie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

Przedsięwzięcie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym. Zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej KIP rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem zamierzenia, zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji.

Określenie w sentencji niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez inwestora w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Lisewo pismem z dnia 26.04.2021 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania. Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1) oraz 4) uouioś Wójt Gminy Lisewo wystąpił w dniu 26.04.2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Toruniu z wnioskiem o wyrażenie opinii w przedmiocie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Organy opiniujące, tj.:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 05.05.2021 r. znak WOO.4220.461.2021.OD wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej, wnioskodawca pismem z dnia 19.05.2021 r. dokonał uzupełnienia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 01.06.2021 r. znak WOO.4220.461.2021.OD.2 wezwał ponownie wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej, wnioskodawca pismem z dnia 11.06.2021 r. dokonał uzupełnienia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 28.06.2021 r. znak: WOO.4220.461.2021.OD.3 zawiadomił o przedłużeniu terminu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 06.07.2021 r. (data wpływu 07.07.2021 r.) znak: WOO.4220.461.2021.OD.4 przedstawił opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał, określone w sentencji niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia.

- Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu pismem znak: GD.ZZŚ.5.435.216.2021.AOT z dnia 10.05.2021 r. (data wpływu 14.05.2021 r.), wyraził opinię, że nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenie osiągnięcia przez nie celów środowiskowych. Jednocześnie wskazał, określone w sentencji niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, warunki i wymagania realizacji przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Lisewo biorąc pod uwagę powyższe stanowiska oraz kierując się kryteriami zawartymi w art. 63 ust. 1 pkt 1-3 uouioś, w szczególności ze względu na: rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie przedsięwzięcia, rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania, uznał, że brak jest potrzeby poddania przedmiotowego przedsięwzięcia ocenie oddziaływania na środowisko i w dniu 08.07.2021 r. wydał zawiadomienie o zakończeniu zbierania wszystkich dowodów i materiałów w sprawie. W wyznaczonym w zawiadomieniu siedmiodniowym terminie żadna ze stron nie zapoznała się z całością zebranych przez organ dowodów i materiałów oraz nie wypowiedziała się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Wójta Gminy Lisewo w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu na wniesienie odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec tut. organu. Z dniem doręczenia tut. organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnia ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Ostateczność decyzji musi zostać potwierdzona przez organ wydający decyzję, poprzez zamieszczenie w niej klauzuli stwierdzającej ostateczność.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1) uouioś. Złożenie wniosku następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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 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 uouioś, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia uwzględniającego informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ przyjmujący zgłoszenia, o których mowa w art. 72 ust. 1a.

Zgodnie z art. 7 pkt. 2 (jednostka budżetowa) ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r., poz. 1546 z późn. zm.) zwolniono z opłaty skarbowej.

W załączeniu - Charakterystyka przedsięwzięcia.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. Strony postępowania
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. PGW Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu, ul. Popiełuszki 3, 87-100 Toruń

WÓJT
mgr Jakub Kociłowicz

I. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) zaliczane jest do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Według podanego wyżej Rozporządzenia zakres zadania kwalifikuje się, jako planowane przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z §3 ust. 1 pkt 62, czyli „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w §2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Przedsięwzięcie polega na wykonaniu remontu drogi powiatowej nr 1633C Bartlewo – Kornatowo na odcinku o długości ok. 2,7 km.

Droga powiatowa nr 1633C Bartlewo – Kornatowo zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Lisewo. Remont drogi obejmuje odcinek zlokalizowany na terenie gminy Lisewo od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1615C Krusin - Bartlewo - Staw - Bielczyny w miejscowości Bartlewo do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1642C Stacja PKP Kornatowo – do drogi nr 548 w miejscowości Kornatowo. Aktualnie droga posiada na całej długości nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 m.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkowy remont istniejącej nawierzchni drogi, remont nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, remont nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, remont istniejącej zatoki autobusowej, 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).

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.

Planowane parametry techniczne remontowanego odcinka drogi:

- klasa drogi – L (lokalna)
- klasa techniczna – V,
- kategoria ruchu – KR2,
- długość odcinka – ok. 2,7 km,
- szerokość projektowanej jezdni – 5,0 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni – 2% (daszkowe na odcinkach prostych).

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

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

Mając na względzie zakres zadania, istniejące uzbrojenie terenu nie koliduje z projektowanym remontem drogi powiatowej.

Wszelkie przyjęte rozwiązania techniczne związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są wyłącznie w pasie drogowym istniejącej drogi publicznej, częściowo o nieuregulowanym stanie prawnym i w żaden sposób nie wpłyną na pogorszenie stanu środowiska.

II. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną

Obiekty budowlane – istniejąca droga powiatowa nr 1633C Bartlewo – Kornatowo oraz zjazdy do nieruchomości, skrzyżowania i inne elementy drogi zlokalizowane są na następujących działkach:

1. jednostka ewidencyjna – Lisewo,
obręb Bartlewo, działki nr 102, 81/1, 80/1, 78/1, 110/1, 110/2, 106/1, 77/1, 76/1, 75/1,
obręb Błachta, działki nr 36/1, 5/1, 36/2, 4/4, 36/6, 7/1, 34/1, 34/2, 4/1, 4/2, 4/3, 29/1, 14/1, 36/7, 14/12, 40,
obręb Kornatowo, działki nr 66, 73/7, 73/9.

Przewidywana długość odcinka drogi do remontu – ok. 2,7 km.

Zestawienie powierzchni (przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, związane z remontem drogi powiatowej nr 1633C):

- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 81/1 (Bartlewo) – 1070 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 76/1 (Bartlewo) – 486 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 78/1 (Bartlewo) – 128 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 77/1 (Bartlewo) – 521 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 106/1 (Bartlewo) – 8500 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 110/1 (Bartlewo) – 12 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 110/2 (Bartlewo) – 5066 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 75/1 (Bartlewo) – 600 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 102 (Bartlewo) – 31000 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 80/1 (Bartlewo) – 500 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 36/1 (Błachta) – 2400 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 36/2 (Błachta) – 100 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 36/6 (Błachta) – 1100 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 36/7 (Błachta) – 6100 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 14/1 (Błachta) – 100 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 34/1 (Błachta) – 16 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 14/12 (Błachta) – 2100 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 40 (Błachta) – 4000 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 34/2 (Błachta) – 6500 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 4/4 (Błachta) – 4100 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 5/1 (Błachta) – 1008 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 7/1 (Błachta) – 62 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 29/1 (Błachta) – 147 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 4/1 (Błachta) – 109 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 4/2 (Błachta) – 62 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 4/3 (Błachta) – 1042 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 66 (Kornatowo) – 7000 m²,
- całkowita powierzchnia działki nr 73/9 (Kornatowo) – 400 m²,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 73/7 (Kornatowo) – 2600 m²,
- przewidywana powierzchnia remontowanego odcinka nawierzchni jezdni – ok. 8700 m²,

- przewidywana powierzchnia remontowanych zjazdów i skrzyżowań – ok. 3000 m²,
- przewidywana powierzchnia poboczy ulepszonych kruszywem kamiennym – ok. 5400 m².

Wykaz działek (przewidywany obszar oddziaływania przedsięwzięcia, zlokalizowany w odległości 100 m od granic pasa drogowego drogi powiatowej nr 1633C):

1. jednostka ewidencyjna – Lisewo,

obręb Bartlewo, działki nr 75/4, 75/3, 76/2, 77/2, 110/2, 78/2, 80/4, 80/5, 81/12, 81/5, 81/6, 81/7, 81/8, 81/11, 21/18, 21/1, 109/1, 22/2, 22/3, 97/2, 23/4, 23/2, 97/4, 58/13, 58/14, 58/6, 58/4, 58/2, 58/1, 59/5, 59/6, 59/3, 71, 72, 73, 105, 74, 21/13, 23/3, 104,

obręb Błachta, działki nr 21/3, 21/1, 40, 15/2, 15/1, 14/5, 14/15, 14/14, 14/17, 14/12, 29/7, 30/3, 30/1, 30/4, 33, 31/3, 32, 29/8, 34/2, 4/6, 4/7, 3, 14/3, 14/18, 14/19, 7/2, 36/5, 36/4, 36/3, 35, 5/3, 5/4,

obręb Kornatowo, działki nr 65, 27, 28, 20/1, 29/3, 29/1, 74/21, 74/20, 74/17, 74/26, 74/31, 74/30, 30, 73/3, 73/2, 73/8, 73/9, 73/7, 34/1, 33/3, 33/2, 32/4, 32/3, 31/1, 31/2, 74/23, 74/27, 74/22.

Przewidywany obszar oddziaływania przedsięwzięcia został przedstawiony na mapie ewidencyjnej, stanowiącej załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Droga powiatowa nr 1633C Bartlewo – Kornatowo to istniejąca droga publiczna, która zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, w powiecie chełmińskim, na terenie gminy Lisewo. Remont drogi w ramach niniejszego przedsięwzięcia obejmuje odcinek zlokalizowany od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1615C Krusin - Bartlewo - Staw - Bielczyny w miejscowości Bartlewo do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1642C Stacja PKP Kornatowo – do drogi nr 548 w miejscowości Kornatowo. Istniejąca jezdnia drogi posiada nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 m.

Po obu stronach jezdni występują pobocza gruntowe, tereny zielone oraz odcinkowo rowy przydrożne. W pasie drogi powiatowej zlokalizowana jest też istniejąca zatoka przystankowa. 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 1633C odbywa się poprzez istniejące zjazdy, które posiadają zróżnicowaną nawierzchnię: częściowo z brukowej kostki betonowej, częściowo bitumiczną, tłuczniową, betonową, a częściowo gruntową i gruntową wzmocnioną.

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

- sieci elektroenergetycznej (napowietrznej i kablowej),
- sieci telekomunikacyjnej (napowietrznej i 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 1633C, po obu stronach jezdni zlokalizowane są linie drzew następujących gatunków: jesion wyniosły, lipa drobnolistna, topola kanadyjska, dąb zwyczajny, klon pospolity, wiąz pospolity, jarząb pospolity, jabłoń dzika, robinia akacjowa, głóg, w ilości ok. 99 sztuk.

Projekt przedsięwzięcia nie przewiduje wycinki drzew i krzaków.

W ramach realizacji zadania przewiduje się odcinkowy remont istniejącej nawierzchni drogi, remont nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, remont nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, remont istniejącej zatoki autobusowej, 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 poboczy gruntowych, które przewiduje się ulepszyć kruszywem kamiennym, nie przewiduje się wyłączenia istniejących powierzchni działek drogowych z powierzchni biologicznie czynnej (tereny zielone). Przewidywana powierzchnia poboczy przewidziana do ulepszenia kruszywem kamiennym, czyli przekształcona w sposób uniemożliwiający (utrudniający) naturalną vegetację roślin, wynosi ok. 5400 m². Powierzchnia ta stanowi ok. 15,6% całkowitej powierzchni pasa drogowego drogi powiatowej nr 1633C.

Droga powiatowa nr 1633C Bartlewo – Kornatowo 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 269 pojazdów na dobę, w tym samochody osobowe stanowiły 75,84%, samochody osobowe z przyczepą 4,09%, samochody dostawcze 11,15%, samochody ciężarowe 4,64%, autobusy 2,42% a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 1,86%.

Prognozowany średni dobowy ruch pojazdów na drodze powiatowej nr 1633C w roku 2031 wynosi 309 pojazdów na dobę, w tym samochody osobowe będą stanowiły 77,99%, samochody osobowe z przyczepą 3,88%, samochody dostawcze 10,03%, samochody ciężarowe 4,21%, autobusy 2,27% a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 1,62%.

III. Rodzaj technologii

Przewidywany zakres oraz technologia wykonania robót związanych z remontem drogi powiatowej nr 1633C Bartlewo – Kornatowo:

- roboty pomiarowe
- mechaniczne usunięcie warstwy humusu,
- mechaniczne wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne,
- wykonanie podbudowy z mieszanki kruszywa związanego hydraulicznie cementem,
- wykonanie podbudowy z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, stabilizowanego mechanicznie,
- mechaniczne frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni,
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,
- ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego,
- ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego,
- ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,
- ułożenie nawierzchni z brukowej kostki betonowej,
- 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.

Przewidywane rozwiązania konstrukcyjne:

- 1) projektowana konstrukcja remontowanej jezdni (dotyczy odcinka o dł. ok. 1,7 km)
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, w ilości 100 kg/m²,
 - istniejąca konstrukcja jezdni,
- 2) projektowana konstrukcja remontowanych zjazdów i skrzyżowań
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 25 cm,
- 3) projektowana konstrukcja pobocza gruntowego, ulepszonym kruszywem kamiennym (dotyczy odcinka o dł. ok. 2,7 km)
 - kruszywo kamienne, grubość warstwy – 10 cm,
- 4) 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.
- 5) projektowana konstrukcja remontowanej zatoki przystankowej
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
 - podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 20 cm,
 - mieszanka związana cementem C1,5/2,0, grubość warstwy – 15 cm,
- 6) 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.

Po wykonaniu remontu drogi, na etapie jej eksploatacji przewiduje się ewentualne prace utrzymaniowe w zakresie naprawy nawierzchni bitumicznej (poprzez wykonanie remontu cząstkowego), naprawy poboczy (poprzez lokalne ich uzupełnienie i profilowanie), odnawianie oznakowania poziomego, naprawa lub wymiana oznakowania pionowego.

Maciej Zakrzewski

Zjazdy i skrzyżowania

(DROGA POWIATOWA NR 1633C BARTLEWO - KORNATOWO - OD KM 0+002,60 DO KM 2+622,78)

hm	o nawierzchni bitumicznej		o nawierzchni z kostki betonowej i kamiennej	
	powierzchnia [m ²]		powierzchnia [m ²]	
	podbudowa z kruszywa kamiennego	warstwa ścieralna z BA	podbudowa z kruszywa kamiennego	warstwa ścieralna z KB
0+046,77P	33,75	29,35	-	-
0+065,79P	33,97	29,54	-	-
0+128,99L	24,35	21,17	-	-
0+158,39L	24,33	21,16	-	-
0+236,97P	33,38	29,03	-	-
0+313,98L	28,05	24,39	-	-
0+337,47L	28,23	24,55	-	-
0+384,41L	36,96	32,14	-	-
0+391,05P	40,78	35,46	-	-
0+477,16P	20,93	18,20	-	-
0+624,49P	22,40	19,48	-	-
0+634,79P	24,35	21,17	-	-
0+798,28P	29,61	25,75	-	-
0+821,75L	36,44	31,69	-	-
0+908,79P	25,33	22,03	-	-
1+243,25L	32,64	28,38	-	-
1+272,35L	49,47	43,02	-	-
1+531,78P	47,24	41,08	-	-
1+615,68L	32,90	28,61	-	-
1+647,97L	44,90	39,04	-	-
1+694,44P	16,96	14,75	-	-
1+771,71L	21,70	18,87	-	-
1+793,44P	16,41	14,27	-	-
1+852,02P	13,27	11,54	-	-
1+900,00P	18,22	15,84	-	-
1+907,17L	23,64	20,56	-	-
1+963,88P	33,01	28,70	-	-
2+094,86L	47,85	41,61	-	-
2+133,26P	33,90	29,48	-	-
2+261,38P	33,45	29,09	-	-
2+306,96P	34,27	29,80	-	-
2+306,96L	17,37	15,10	-	-
2+452,88P	33,20	28,87	-	-
2+453,63L	33,97	29,54	-	-
2+550,59P	18,73	16,29	-	-
Razem	1045,98	909,55	0,00	0,00


Podsumowanie:

1. zjazdy i skrzyżowania o nawierzchni bitumicznej
 - powierzchnia podbudowy z kruszywa kamiennego
 - powierzchnia warstwy ścieralnej z BA
2. zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej (KB) lub kamiennej (KK)
 - powierzchnia podbudowy z kruszywa kamiennego
 - powierzchnia warstwy ścieralnej z KB
 - powierzchnia warstwy ścieralnej z KB lub KK do regulacji

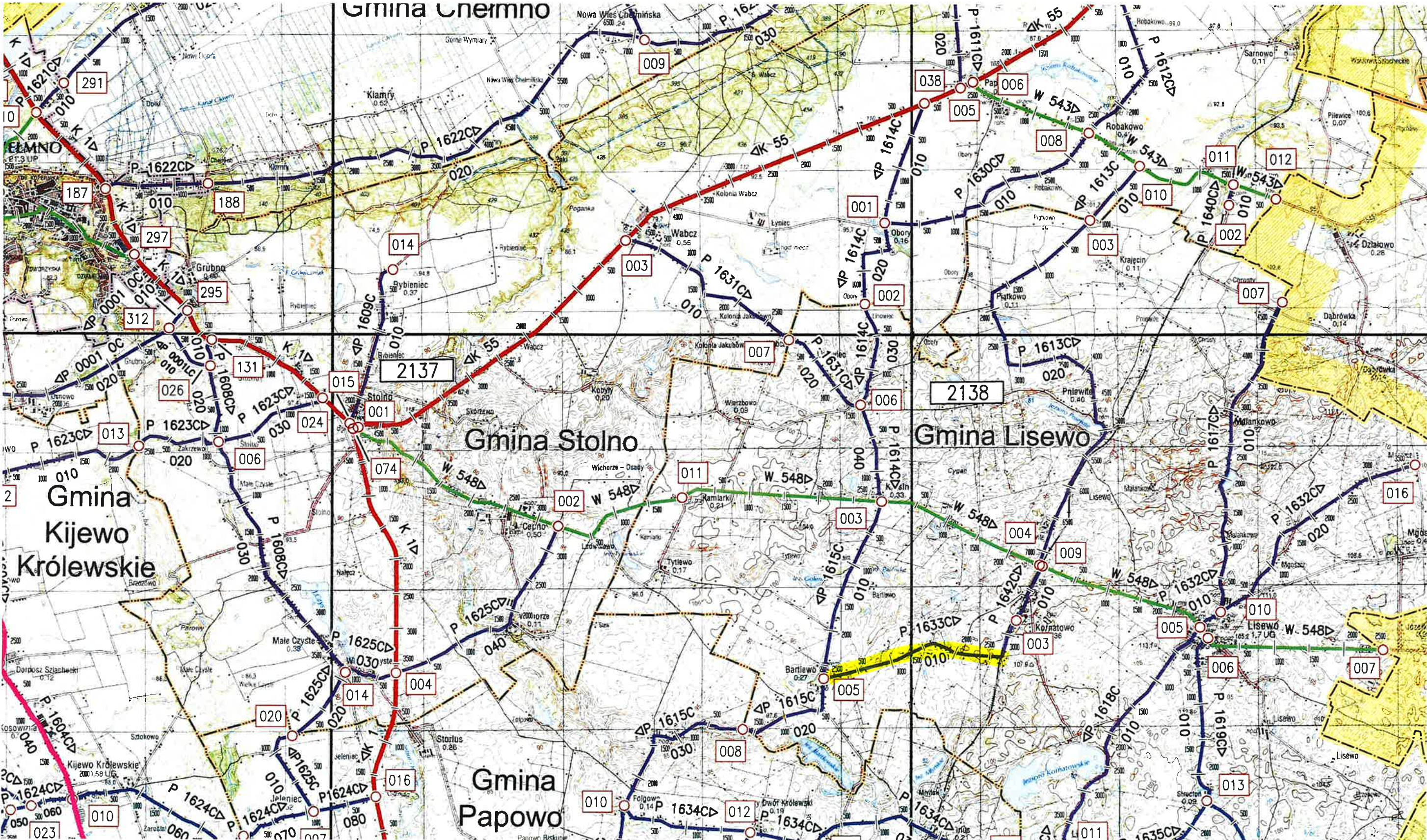
1045,98 m²909,55 m²0,00 m²0,00 m²0,00 m²

2+094,86L - skrzyżowanie z drogą publiczną

Wykaz przepustów (HDPE)

[illegible]

PLAN ORIENTACYJNY DRÓG



LOKALIZACJA DROGI POWIATOWEJ NR 1633C BARTLEWO - KORNATOWO