

# DOKUMENTACJA TECHNICZNA

## (WYKONAWCZA)

PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1615C KRUSIN – BARTLEWO – STAW - BIELCZYNY,  
NA ODCINKU WG KILOMETRAŻU DROGI OD KM 0+063,21 DO KM 3+324,86

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

2. Nazwa i adres Inwestora: **Powiat Chełmiński  
ul. Harcerska 1  
86-200 Chełmno**

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 Chełmno**

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 kierowania  
robotami budowlanymi  
bez ograniczeń  
w specjalności drogowej  
nr ewid. KUP/0070/WBD/18

7. Data opracowania: 23.08.2022 r.

## **OPIS TECHNICZNY**

### **PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1615C KRUSIN – BARTLEWO – STAW – BIELCZYNY**

#### **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 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny, na odcinku Krusin – Bartlewo, zlokalizowanym na terenie powiatu chełmińskiego,

- odcinek wg kilometrażu drogi: od km 0+063,21 do km 3+324,86,
- roboty zlokalizowane w pasie dróg publicznych, na terenie gminy Lisewo.

Planowany do przebudowy odcinek drogi powiatowej nr 1615C oraz planowane do przebudowy zjazdy, skrzyżowania i inne elementy drogi zlokalizowane są na następujących działkach:

1) jednostka ewidencyjna – Lisewo,

- obręb Krusin, działki nr 86/2, 87, 88;
- obręb Bartlewo, działki nr 102, 103, 100, 58/15, 98, 93/1, 93/2, 97/4.

#### **2. Stan istniejący**

Droga powiatowa nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Lisewo oraz na terenie gminy Papowo Biskupie. Przebudowa drogi obejmuje odcinek zlokalizowany wyłącznie na terenie gminy Lisewo, od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 548 Stolno - Płachoty w miejscowości Krusin do skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Bartlewo. Aktualnie droga posiada na planowanym do przebudowy odcinku nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 m oraz nawierzchnię tłuczniową od skrzyżowania z drogą gminną nr 060339C Bartlewo - Firlus. 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 lub odcinkowo do istniejącej kanalizacji deszczowej. Dostęp do nieruchomości przylegających do pasa drogowego drogi nr 1615C 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,
- kanalizacji deszczowej.

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 1615C, po obu stronach jezdni zlokalizowane są linie drzew następujących gatunków: kasztanowiec zwyczajny, jesion wyniosły, dąb zwyczajny, klon pospolity, brzoza brodawkowata, wiąz pospolity, jabłoń dzika, lipa drobnolistna, w ilości ok. 166 sztuk.

Projekt przedsięwzięcia nie przewiduje wycinki drzew i krzaków.

Droga powiatowa nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny 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 2020 pomiarów ruchu stwierdzono, że średni dobowy ruch pojazdów na planowanym do przebudowy odcinku drogi powiatowej nr 1615C wyniósł 399 pojazdów na dobę, w tym samochody osobowe stanowiły 74,43%, samochody osobowe z przyczepą 3,26%, samochody dostawcze 14,04%, samochody ciężarowe 5,51%, a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 2,76%.

Prognozowany średni dobowy ruch pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej nr 1615C w roku 2030 wynosi 481 pojazdów na dobę, w tym samochody osobowe będą stanowiły 76,50%, samochody osobowe z przyczepą 3,33%, samochody dostawcze 13,51%, samochody ciężarowe 4,37%, a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 2,29%.

Istniejąca jezdnia o nawierzchni bitumicznej posiada liczne nierówności, spękania każdego rodzaju oraz ubytki. Odcinkowo jezdnia bitumiczna jest zdegradowana.

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 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny, na odcinku Krusin – Bartlewo, o długości ok. 3,2 km.

Droga powiatowa nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Lisewo oraz na terenie gminy Papowo Biskupie. Przebudowa drogi obejmuje odcinek zlokalizowany wyłącznie na terenie gminy Lisewo, od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 548 Stolno - Płachoty w miejscowości Krusin do skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Bartlewo.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkową przebudowę istniejącej nawierzchni drogi, przebudowę nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, przebudowę nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, przebudowę zatok postojowych i parkingów oraz wykonanie i przebudowę 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, poręcze ochronne).

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

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 1615C krzyżuje się z następującymi drogami publicznymi:

- drogą wojewódzką nr 548 Stolno – Płachoty,
- drogą gminną nr 060368C Krusin – Krusin,
- drogą gminną nr 060377C Bartlewo - Bartlewo,

- drogą gminną nr 060311C Tytlewo – Bartlewo,
- drogą gminną nr 060313C Tytlewo – Bartlewo,
- drogą powiatową nr 1633C Bartlewo – Kornatowo,
- drogą gminną nr 060376C Bartlewo – Bartlewo,
- drogą gminną nr 060340C Bartlewo – Ludwikowo,
- drogą gminną nr 060339C Bartlewo – Firlus.

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 lub odcinkowo do istniejącej kanalizacji deszczowej. Sposób odprowadzenia wód opadowych nie ulegnie zmianie.

Wykonanie wymienionych robót realizowane będzie głównie w miejscach istniejących obiektów zlokalizowanych w pasie drogowym, częściowo o nieuregulowanym stanie prawnym, 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).

Zaprojektowano następujące zmiany konstrukcji drogi:

- odcinek 1 od km 0+063,21 do km 2+606,00, konstrukcja zgodna z ust. 3.3 pkt 1 niniejszego opracowania,
- odcinek 2 od km 2+606,00 do km 2+878,01, konstrukcja zgodna z ust. 3.3 pkt 2 niniejszego opracowania,
- odcinek 3 od km 2+878,01 do km 3+150,40, konstrukcja zgodna z ust. 3.3 pkt 1 niniejszego opracowania,
- odcinek 4 od km 3+150,40 do km 3+324,86, konstrukcja zgodna z ust. 3.3 pkt 3 niniejszego opracowania.

Zaprojektowano odcinkowe frezowanie nawierzchni na połączeniu planowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 1615C z drogą wojewódzką nr 548 oraz na odcinku od km 2+606,00 do km 2+878,01 oraz na włączeniach przebudowywanej jezdni drogi powiatowej do istniejących nawierzchni bitumicznych dróg gminnych i drogi powiatowej. Roboty nawierzchniowe należy wykonywać w sposób umożliwiający zniwelowanie różnic pomiędzy poszczególnymi odcinkami jezdni o różnych konstrukcjach.

### **3.1. Projektowane parametry techniczne**

- klasa drogi – L (lokalna)
- kategoria ruchu – KR2,
- długość całkowita przebudowywanych odcinków drogi – 3261,65 m,
- szerokość jezdni – 5,0 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 chodnika wg kilometrażu drogi – 122,98 m,
- szerokość projektowanej nawierzchni chodnika – 2,0 m,
- nawierzchnia chodnika – brukowa kostka betonowa,

- długość całkowita projektowanych peronów – 96,0 m,
- szerokość projektowanej nawierzchni peronów – 2,0 m,
- nawierzchnia peronów – brukowa kostka betonowa.

### 3.2. Parametry łuków poziomych i załamań trasy

- 1) Załom, km 0+133,38,  $\alpha=0,30$
- 2) Załom, km 0+192,49,  $\alpha=0,29$
- 3) PŁK 0+291,45 – KŁK 0+332,90, promień łuku  $R=228$ , dł. łuku  $L=41,45$  m
- 4) Załom, km 0+391,73,  $\alpha=0,38$
- 5) Załom, km 0+436,23,  $\alpha=0,26$
- 6) Załom, km 0+538,81,  $\alpha=0,26$
- 7) PŁK 0+601,91 – KŁK 0+676,35, promień łuku  $R=1140$ , dł. łuku  $L=74,44$  m
- 8) Załom, km 0+721,48,  $\alpha=0,94$
- 9) Załom, km 0+774,42,  $\alpha=0,47$
- 10) Załom, km 0+851,67,  $\alpha=0,35$
- 11) Załom, km 0+893,93,  $\alpha=0,54$
- 12) PŁK 0+948,78 – KŁK 1+004,96, promień łuku  $R=361$ , dł. łuku  $L=56,18$  m
- 13) PŁK 1+004,96 – KŁK 1+061,08, promień łuku  $R=569$ , dł. łuku  $L=56,12$  m
- 14) Załom, km 1+089,80,  $\alpha=0,57$
- 15) PŁK 1+114,49 – KŁK 1+159,46, promień łuku  $R=353$ , dł. łuku  $L=44,97$  m
- 16) Załom, km 1+251,60,  $\alpha=0,34$
- 17) Załom, km 1+339,52,  $\alpha=0,28$
- 18) Załom, km 1+421,18,  $\alpha=0,37$
- 19) Załom, km 1+470,97,  $\alpha=0,90$
- 20) Załom, km 1+567,15,  $\alpha=0,43$
- 21) Załom, km 1+612,53,  $\alpha=0,05$
- 22) Załom, km 1+699,01,  $\alpha=0,09$
- 23) PŁK 1+759,98 – KŁK 1+806,77, promień łuku  $R=413$ , dł. łuku  $L=46,79$  m
- 24) Załom, km 1+876,34,  $\alpha=0,29$
- 25) Załom, km 1+942,45,  $\alpha=0,28$
- 26) Załom, km 1+998,04,  $\alpha=0,30$
- 27) Załom, km 2+049,26,  $\alpha=0,38$
- 28) Załom, km 2+095,31,  $\alpha=0,40$
- 29) Załom, km 2+141,36,  $\alpha=0,23$
- 30) Załom, km 2+234,93,  $\alpha=0,09$
- 31) Załom, km 2+317,15,  $\alpha=0,09$
- 32) Załom, km 2+400,23,  $\alpha=0,33$
- 33) PŁK 2+501,93 – KŁK 2+620,51, promień łuku  $R=1180$ , dł. łuku  $L=118,58$  m
- 34) Załom, km 2+659,25,  $\alpha=0,85$
- 35) Załom, km 2+697,98,  $\alpha=0,22$
- 36) Załom, km 2+789,15,  $\alpha=0,14$
- 37) Załom, km 2+860,97,  $\alpha=0,22$
- 38) Załom, km 2+937,82,  $\alpha=0,32$
- 39) Załom, km 3+064,84,  $\alpha=0,22$
- 40) PŁK 3+133,99 – KŁK 3+159,78, promień łuku  $R=17$ , dł. łuku  $L=25,79$  m
- 41) PŁK 3+292,04 – KŁK 3+320,91, promień łuku  $R=92$ , dł. łuku  $L=28,87$  m.

### 3.3. Projektowane konstrukcje:

- 1) projektowana konstrukcja jezdni na odcinku od km 0+063,21 do km 2+606,00 oraz od km 2+878,01 do km 3+150,40 oraz skrzyżowania w km 3+141,07 i parkingu od km 2+457,56 do km 2+481,76
  - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
  - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, w ilości 125 kg/m<sup>2</sup>,
  - istniejąca konstrukcja jezdni,
- 2) projektowana konstrukcja jezdni na odcinku od km 2+606,00 do km 2+878,01 oraz skrzyżowania w km 2+687,20 i zatoki postojowej od km 2+607,14 do km 2+789,56
  - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
  - istniejąca konstrukcja jezdni po sfrezowaniu,
- 3) projektowana konstrukcja jezdni na odcinku od km 3+150,40 do km 3+324,86
  - 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 z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, po profilowaniu i wyrównaniu, grubość warstwy – 15 cm,
- 4) projektowana konstrukcja peronów i miejsca pod wiatę oraz chodnika
  - 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,
- 5) projektowana konstrukcja zjazdów bitumicznych i skrzyżowań (w km 0+666,95, w km 1+989,12, w km 2+516,61, w km 2+873,39, w km 3+303,80, w km 3+312,13)
  - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
  - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 25 cm,
- 6) projektowana konstrukcja zjazdów bitumicznych km 2+809,29, w km 2+839,62, w km 2+844,96
  - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
  - istniejąca konstrukcja jezdni zjazdu po ewentualnym frezowaniu,
- 7) 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,
- 8) projektowana konstrukcja pobocza gruntowego ulepszonego kruszywem kamiennym
  - kruszywo kamienne, grubość warstwy – 10 cm,
- 9) 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,
- 10) projektowana konstrukcja parkingu o nawierzchni z kostki betonowej od km 2+555,71 do km 2+598,31 przewidzianego do regulacji
- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej, grubość warstwy – 8 cm,
  - podsypka cementowo – piaskowa 1:4, grubość warstwy – 5 cm,
  - istniejąca podbudowa po uzupełnieniu i wyprofilowaniu.

### **3.4. Zakres i technologia robót**

Zakres oraz technologia wykonania robót związanych z przebudową drogi powiatowej nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny:

- roboty pomiarowe
- utrwalenie granic pasa drogowego poprzez ustawienie świadków punktów granicznych z napisem „Pas drogowy”
- roboty rozbiórkowe,
- roboty ziemne,
- mechaniczne usunięcie warstwy humusu i/lub darniń,
- mechaniczne wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne,
- wykonanie podbudowy z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, stabilizowanego mechanicznie,
- wykonanie podbudowy z mieszanki kruszywa związanego hydraulicznie cementem,
- 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 betonowej i kamiennej,
- odcinkowe frezowanie istniejących nawierzchni bitumicznych,
- regulacja nawierzchni z brukowej kostki betonowej,
- ustawienie krawężników i obrzeży betonowych na ławie betonowej z oporem,
- uzupełnienie i profilowanie poboczy gruntowych i terenu,
- ulepszenie poboczy gruntowych kruszywem kamiennym,
- odtworzenie i oczyszczenie rowów przydrożnych,
- remont istniejących przepustów pod zjazdami,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- ustawienie poręczy ochronnych,
- ustawienie wiat autobusowych,
- ewentualne zabezpieczenie lub przebudowa istniejącego uzbrojenia terenu, kolidującego z realizacją inwestycji, w tym regulacja istniejącej kratki ściekowej.

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 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny, na odcinku Krusin – Bartlewo, 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, a w przypadku zjazdów na drogi wewnętrzne, jako wyokrąglone łukiem o promieniu 6,0 m. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdów przez chodnik o nawierzchni z brukowej kostki betonowej na połączeniu z drogą powiatową zaprojektowano, jako wykonane skosem 1:1. Pochylenie podłużne zjazdów, zaprojektowano zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Spadek poprzeczny nawierzchni zjazdów zaprojektowano, jako jednostronny o wartości zgodnej z istniejącym spadkiem podłużnym drogi powiatowej. Szczegółowy wykaz zjazdów został przedstawiony w załączniku nr 1.

Zaprojektowano również przebudowę (regulację) 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 060368C Krusin – Krusin, w km 0+666,95
- drogą gminną nr 060377C Bartlewo - Bartlewo, w km 1+266,79
- drogą gminną nr 060311C Tytlewo – Bartlewo, w km 1+989,12
- drogą gminną nr 060313C Tytlewo – Bartlewo, w km 2+516,61
- drogą powiatową nr 1633C Bartlewo – Kornatowo, w km 2+687,20
- drogą gminną nr 060376C Bartlewo – Bartlewo, w km 2+873,39 i w km 3+303,80
- drogą gminną nr 060340C Bartlewo – Ludwikowo, w km 3+312,13
- drogą gminną nr 060339C Bartlewo – Firlus, w km 3+141,07.



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.

Zaprojektowano również podłączenie do drogi wojewódzkiej nr 548 (skrzyżowanie typu rondo), zgodnie z projektem zagospodarowania terenu. Konstrukcję na skrzyżowaniach przedstawiono w ust. 3.3 niniejszego opracowania.

### **3.7. Perony oraz miejsca pod wiaty**

Projektowane perony będą posiadały nawierzchnię twardą, wykonaną z betonowej kostki brukowej. Perony zaprojektowano, zgodnie z lokalizacją przystanków autobusowych.

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

Lokalizacja projektowanych peronów według kilometrażu drogi:

- od km 0+063,21 do km 0+079,21, strona prawa, długość 16,0 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej,
- od km 0+082,00 do km 0+098,00, strona lewa, długość 16,0 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej,
- od km 1+212,00 do km 1+228,00, strona prawa, długość 16,0 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej,
- od km 1+228,00 do km 1+244,00, strona lewa, długość 16,0 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej,
- od km 1+922,00 do km 1+938,00, strona prawa, długość 16,0 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej,
- od km 1+938,01 do km 1+954,01, strona lewa, długość 16,0 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej.

Spadek poprzeczny peronów zaprojektowano, jako jednostronny o wartości 2%.

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

Miejsca pod wiatę zaprojektowano zgodnie z lokalizacją podaną na rys. nr 1 ark. 1-3 „Projekt zagospodarowania terenu”. Konstrukcja miejsca pod wiatę jest taka sama jak konstrukcja peronu. Miejsca pod wiatę ograniczono (z wyjątkiem odcinka stycznego do peronu) obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30x100 cm na ławie betonowej z oporem.

Zaprojektowano ustawienie nowych wiat przy peronach zlokalizowanym:

- od km 1+212,00 do km 1+228,00, strona prawa,
- od km 1+228,00 do km 1+244,00, strona lewa,
- od km 1+922,00 do km 1+938,00, strona prawa,
- od km 1+938,01 do km 1+954,01, strona lewa.

Montaż wiat należy wykonać zgodnie z wiedzą techniczną oraz zaleceniami producenta.

### 3.8. Chodnik

Projektowane odcinki chodnika będą posiadały nawierzchnię twardą, wykonaną z betonowej kostki brukowej.

Szczegółowa lokalizacja odcinków chodnika została przedstawiona na rys. nr 1 ark. 3 „Projekt zagospodarowania terenu”.

Lokalizacja projektowanych chodników według kilometrażu drogi:

- od km 2+489,85 do km 2+612,83, strona lewa, długość 122,98 m, szerokość nawierzchni 2,0 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej,
- od km 2+866,53 do km 2+868,13, strona prawa, długość 1,60 m, szerokość nawierzchni 1,5 m, spadek poprzeczny skierowany w kierunku jezdni drogi powiatowej.

Spadek poprzeczny chodników zaprojektowano, jako jednostronny o wartości 2%.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, na długości odcinków stykających się z jezdnią, zaprojektowano wyniesienie chodnika, zlokalizowanego po stronie lewej do góry i jego oddzielenie od jezdni drogi powiatowej za pomocą krawężnika wystającego o wymiarach 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem. Z pozostałych stron chodnik ograniczono obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30x100 cm na ławie betonowej z oporem.

Chodnik, zlokalizowany po stronie prawej (podłączenie istniejącego chodnika do skrzyżowania z drogą gminną) został ograniczony obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30x100 cm na ławie betonowej z oporem. Od strony skrzyżowania ograniczeniem nawierzchni będzie opornik betonowy, ustawiany na umocnionym łuku.

### 3.9. Parkingi i zatoka postojowa

Projekt przewiduje przebudowę następujących parkingów i zatok postojowych, zlokalizowanych przy jezdni drogi powiatowej:

- 1) parking o nawierzchni bitumicznej, zlokalizowany od km 2+457,56 do km 2+481,76, strona lewa, dł. 24,20 m, pow. 160,28 m<sup>2</sup>, spadek nawierzchni parkingu – w stronę jezdni drogi powiatowej,
- 2) parking o nawierzchni z brukowej kostki betonowej, zlokalizowany od km 2+555,71 do km 2+598,31, strona prawa, długość 42,60 m, pow. 243,32 m<sup>2</sup>, spadek nawierzchni parkingu – w stronę jezdni drogi powiatowej,
- 3) zatoka postojowa o nawierzchni bitumicznej, zlokalizowana od km 2+607,14 do km 2+789,56, strona prawa, długość 182,42 m<sup>2</sup>, pow. 507,72 m<sup>2</sup>, spadek nawierzchni zatoki – w stronę istniejącej kratki ściekowej, zlokalizowanej przy krawężniku istniejącego chodnika.

Szczegółowa lokalizacja parkingów oraz zatoki postojowej została przedstawiona na rys. nr 1 ark. 3 „Projekt zagospodarowania terenu”.

Konstrukcja wymienionych obiektów, zgodnie z ust. 3.3 niniejszego opracowania.

Na parkingu o nawierzchni z brukowej kostki betonowej zaprojektowano rozbiórkę istniejącej nawierzchni oraz krawężników betonowych o wymiarach 15 x 30 x 100 cm (położonych na płask), wyrównanie i uzupełnienie istniejącej podbudowy do projektowanej niwelety jezdni drogi powiatowej, ustawienie nowych krawężników najazdowych o wymiarach 15 x 22 x 100 cm, posadowionych na ławie betonowej z oporem oraz ułożenie nowej nawierzchni z nowej brukowej kostki betonowej.

### **3.10. 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.

### **3.11. Odwodnienie**

Droga powiatowa nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny 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 lub odcinkowo do istniejącej kanalizacji deszczowej. Sposób odprowadzenia wód opadowych nie ulegnie zmianie.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano odtworzenie i oczyszczenie istniejących rowów retencyjno – infiltracyjnych na odcinku o długości 329 m. Lokalizacja odcinków rowów:

- 1) od km 2+623,00 do km 2+780,00, strona lewa, długość odcinka – 157,0 m,
- 2) od km 2+958,00 do km 3+130,00, strona lewa, długość odcinka – 172,0 m.

Odcinek drogi powiatowej nr 1615C od km 2+607,14 do km 2+789,56 odwadniany jest też częściowo do istniejącej kanalizacji deszczowej.

### **3.12. Uzbrojenie terenu**

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

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

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. Zaprojektowano również regulację słupków telekomunikacyjnych, włączów i hydrantów wodociągowych oraz regulację pionową istniejącej kratki ściekowej.

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

### **4. Uwagi końcowe**

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

*Włodzisław Bielecki*  
*Zdzisław Knyś*

**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 2021 r., poz. 735 z późn. zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2), art. 72 ust. 1a, art. 75 ust. 1 pkt 4) oraz art. 84, 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 2021 r., poz. 2373 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 05.04.2022 r., dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i polegającego na: Przebudowie drogi powiatowej nr 1615C Krusin - Bartlewo - Staw - Bielczyny (odcinek Krusin - Bartlewo),

**orzekam**

I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na Przebudowie drogi powiatowej nr 1615C Krusin - Bartlewo - Staw - Bielczyny (odcinek Krusin - Bartlewo).

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:, w tym:

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 - 12:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

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

3) Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

4) 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 oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Za zgodność  
z oryginałem



- 5) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości co najmniej 10 m od zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.
- 6) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym 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.
- 7) Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu, kontrole te prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
- 8) 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.
- 9) Zaplecze budowy i place postojowe środków transportu lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni, w odległości powyżej 50 m od linii brzegowej cieków i zbiorników wodnych.
- 10) 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.
- 11) 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 05.04.2022 r., zwrócił się do Wójty Gminy Lisewo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i polegającego na Przebudowie drogi powiatowej nr 1615C Krusin - Bartlewo - Staw - Bielczyny (odcinek Krusin – Bartlewo).

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip, stwierdzono, że 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).

Przedmiotem omawianego przedsięwzięcia jest przebudowa istniejącej drogi publicznej (powiatowej) nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny, na odcinku Krusin – Bartlewo, o długości ok. 3,2 km. Droga powiatowa nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, gminy Lisewo oraz gminy Papowo Biskupie. Przebudowa drogi obejmuje odcinek zlokalizowany wyłącznie na terenie gminy Lisewo, od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 548 Stolno – Płachoty w miejscowości Krusin do skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Bartlewo. Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego

Za zgodność  
z oryginałem





zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony. W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, przeanalizowano rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania. Analizowana droga przebiega przez teren zabudowany i niezabudowany, położony w obszarze rolnym. Aktualnie droga posiada na planowanym do przebudowy odcinku nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 m. Po obu stronach jezdni występują pobocza gruntowe, tereny zielone oraz odcinkowo rowy przydrożne. Droga powiatowa odwadniana jest powierzchniowo, poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne. Wody opadowe odprowadzane są do istniejących rowów lub na tereny zielone pasa drogowego lub odcinkowo do istniejącej kanalizacji deszczowej. Dostęp do nieruchomości przylegających do pasa drogowego drogi nr 1615C odbywa się poprzez istniejące zjazdy, które posiadają zróżnicowaną nawierzchnię: częściowo z brukowej kostki betonowej, częściowo bitumiczną, tłuczniową, betonową, a częściowo gruntową i gruntową wzmocnioną. Nawierzchnia istniejącej drogi jest w złym stanie technicznym, o czym świadczą liczne ubytki w nawierzchni jezdni oraz odcinkowe zapadnięcia nawierzchni jezdni. Droga posiada klasę techniczną L i jest drogą przeznaczoną do obsługi ruchu lokalnego, zapewniającą połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz przemysłowo – gospodarczym z siedzibami gmin i miast. Celem inwestycji jest przede wszystkim poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zakres inwestycji obejmuje:

- roboty pomiarowe,
- roboty rozbiórkowe,
- 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,
- mechaniczne frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni,
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,
- ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,
- ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego,
- ułożenie nawierzchni z kostki kamiennej i betonowej,
- przebudowa nawierzchni z kostki betonowej,
- ustawienie/regulacja 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,
- ustawienie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- ewentualne zabezpieczenie lub przebudowa/regulacja istniejącego uzbrojenia terenu, kolidującego z realizacją inwestycji.

Wykonanie wymienionych robót realizowane będzie głównie w miejscach istniejących obiektów zlokalizowanych w pasie drogowym, częściowo o nieuregulowanym stanie prawnym, wobec czego za wyjątkiem poboczy gruntowych, które przewiduje się ulepszyć kruszywem kamiennym oraz wykonania zatoki przystankowej, nie przewiduje się wyłączenia istniejących powierzchni działek drogowych z powierzchni biologicznie czynnej (tereny zielone). Planowane parametry techniczne planowanego do przebudowy odcinka drogi:

Za zgodność  
z oryginałem



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

Geometria projektowanej drogi oparta jest o istniejący układ komunikacyjny. Niweleta drogi w sposób maksymalny nawiązuje do istniejącego ukształtowania terenu i rzędnych istniejących. 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. Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym i wytrzymałościowym. 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. Zatem na etapie eksploatacji 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 oraz wykorzystywanych maszyn roboczych. 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 zadania w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji przedsięwzięcia 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. Analizowany odcinek drogi powiatowej nadal będzie funkcjonować w układzie drogowym o dominującym charakterze lokalnym. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy drogi nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Nadal pozostanie to ruch o małym natężeniu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę jej parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej. W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty przygotowawcze, prace rozbiórkowe, przebudowa nawierzchni, prace pomocnicze. Prace budowlane można podzielić na kilka etapów: przygotowawczy (demontaż zbędnych elementów infrastruktury towarzyszącej, wykonanie korytowania itp.), prace właściwe (wykonanie kolejnych warstw konstrukcyjnych drogi i zjazdów) oraz prace wykończeniowe (prace porządkowe). Odpady powstające przy przebudowie drogi będą na bieżąco wywożone z terenu robót, aby wykluczyć konieczność ich magazynowania w pobliżu drogi. Odpady powstające podczas przebudowy

Za zgodność  
z oryginałem



(masy ziemne, gruz, destruktu asfaltowy) w miarę możliwości wykorzystywane będą na terenie przedsięwzięcia, pozostałe przekazywane będą jednostkom uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania (zezwoenie na zbieranie, transport, odzysk lub unieszkodliwianie) lub wywożone bezpośrednio na składowisko odpadów. W przypadku destruktu asfaltowego zastosowanie będą miały przepisy rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 8 listopada 2021 r. w sprawie określenia szczegółowych kryteriów stosowania warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego (Dz. U. z 2021 r., poz. 2067). Odpad ten może być również wykorzystany poza instalacjami, przy czym wymaga to spełnienia łącznych warunków przeprowadzenia tego odzysku, zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. poz. 796). Natomiast jeżeli żadna z powyższych form zagospodarowania odpadów nie będzie możliwa, odpady destruktu zostaną przekazane uprawnionemu odbiorcy posiadającemu zezwolenia na przetworzenie go w wytwórni mas bitumicznych. Opakowania po materiałach budowlanych wykorzystane zostaną wielokrotnie lub przekazane dostawcy towaru. Eksploatacja przedsięwzięcia będzie powodować powstawanie odpadów komunalnych związanych z pracami porządkowymi oraz związanych z przebywaniem ludzi, tj.: odpady ulegające biodegradacji, niesegregowane odpady komunalne, odpady z czyszczenia ulic i placów. Większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytwarzania, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych zostanie wywieziona. Wytwórcą odpadów będzie podmiot zarządzający drogą lub świadczący usługi na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym. Wszystkie odpady, w zależności od rodzaju planuje się przekazywać do odzysku lub unieszkodliwienia na wyspecjalizowanych firmom. W ramach inwestycji przewidziano miejsca do selektywnego magazynowania odpadów. Powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne planuje się magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznaczonych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonych, ogrodzonych, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu. Na terenie projektowanego zadania nie występują ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie, strefy ochronne 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. Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią i poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności. Przedmiotowa inwestycja 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 z późn. zm.). Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200038, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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 PLRW200017295229 – „Kanał Główny do Żackiej Strugi z Żacką Strugą”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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,

Za zgodność  
z oryginałem





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. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi (tak jak obecnie) zarówno powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych, w tym do istniejących rowów drogowych (które zostaną odtworzone) oraz odcinkowo do istniejącej kanalizacji deszczowej. Zgodnie z Kip, nie przewiduje się konieczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych lub przekroczenia dopuszczalnych stężeń węglowodorów ropopochodnych oraz zawiesiny. 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 zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie. Etap budowy będzie się wiązał z wykonaniem płytkich wykopów o głębokości do 0,45 m p.p.t. (związanych m.in. z korytowaniem warstw konstrukcyjnych drogi), które zgodnie z Kip nie będą wymagały odwadniania. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych. 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 zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego. Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. W dniu 22 czerwca 2020 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowe programy ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego w których dokonuje się rocznej oceny jakości powietrza, w tym m.in. strefy kujawsko – pomorskiej, w której znajduje się projektowane przedsięwzięcie - uchwała Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko – Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej. Dokument powstał ze względu na przekroczenie standardów jakości powietrza PM10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w roku 2018. Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018 strefa kujawsko-pomorska ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszonego PM10 i benzo(a)pirenu (stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalne lub docelowe). W załączniku nr 2 do ww. uchwały przedstawiono podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywracania standardu jakości środowiska oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu. Jednym z wskazanych działań jest przebudowa i modernizacja dróg oraz tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów ruchu pieszego. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza. Na etapie realizacji zadania, 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:

Za zgodność  
z oryginałem

*Zulowski*

- wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie),
- Inwestor zamierza stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu,
- zastosowane zostaną materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności, w przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy zraszać je wodą,
- należy zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr). 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. Oddziaływania ruchów vibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje znaczącego wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów. Nie przewiduje się, aby eksploatacja układu drogowego powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza oraz klimatu akustycznego. Zamierzenie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. 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, przede wszystkim w obrębie istniejącego pasa drogowego. Zadanie zlokalizowane jest przede wszystkim w otoczeniu terenów rolniczych oraz zabudowanych. Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki zadrzewień, a zadrzewienia pozostające w zasięgu podejmowanych robót zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji, co uwzględniono w niniejszym postanowieniu, wskazując przykładowe rozwiązania w ww. zakresie. Na podstawie przedłożonej dokumentacji stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z budową, remontem lub modernizacją przepustów drogowych. Z uwagi na możliwą obecność małych zwierząt (np. płazów, gadów, a także ssaków) w oparciu o Kip wskazano również konieczność kontroli terenu realizowanych prac w celu przemieszczania ewentualnie stwierdzonych zwierząt w inne, bezpieczne dla nich siedliska, a także realizacji wykopów w sposób ułatwiający ich samodzielne opuszczanie przez zwierzęta. 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. Jednocześnie informuję, że 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 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,

Za zgodność  
z oryginałem



- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoj 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.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia.

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 ochrony środowiska przyrodniczego i gruntowo-wodnego.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 uouioś, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Wójt Gminy Lisewo pismem z dnia 13.04.2022 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania. Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1) oraz 4) uouioś Wójt Gminy Lisewo wystąpił w dniu 13.04.2022 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 05.05.2022 r. znak: WOO.4220.410.2022.HRK zawiadomił o przedłużeniu terminu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 23.05.2022 r. znak: WOO.4220.410.2022.HRK.2 zawiadomił o przedłużeniu terminu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 03.06.2022 r. znak: WOO.4220.410.2022.HRK.3 wezwał Powiat Chełmiński do uzupełnienia Kip. Powiat Chełmiński pismem z dnia 29.06.2022 r. dokonał uzupełnienia Kip. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 13.07.2022 r. znak: WOO.4220.410.2022.HRK.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, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich

- Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu pismem znak: GD.ZZŚ.5.435.197.2022.AOT z dnia 26.04.2022 r., wyraził opinię, że nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia. Jednocześnie wskazał, określone w sentencji niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowania i wymagania.

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 27.07.2022 r. wydał zawiadomienie o zakończeniu zbierania wszystkich dowodów i materiałów w sprawie. W wyznaczonym w zawiadomieniu siedmiodniowym terminie żadna ze stron nie zapoznała

Za zgodność  
z oryginałem





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, ul. Targowa 13/15, 87-100 Toruń, 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 których mowa w art. 72 ust. 1 oraz do zgłoszeń, o których mowa w art. 72 ust. 1a uouioś. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia 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 w pierwszej instancji, stanowisko, 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 na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1 uouioś, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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

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.

W O J T  
mgr Jakub Kochowicz

### Załączniki:

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

Za zgodność  
z oryginałem

*[Podpis]*

## Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia

### 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 przebudowy drogi powiatowej nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny, na odcinku Krusin – Bartlewo, o długości ok. 3,2 km.

Droga powiatowa nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Lisewo oraz na terenie gminy Papowo Biskupie. **Przebudowa drogi obejmuje odcinek zlokalizowany wyłącznie na terenie gminy Lisewo, od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 548 Stolno - Płachoty w miejscowości Krusin do skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Bartlewo.** Aktualnie droga posiada na planowanym do przebudowy odcinku nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 m.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkową przebudowę istniejącej nawierzchni drogi, przebudowę nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, przebudowę nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, wykonanie/przebudowę zatok przystankowych i postojowych oraz 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).

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 lub odcinkowo do istniejącej kanalizacji deszczowej. Sposób odprowadzenia wód opadowych nie ulegnie zmianie.

Planowane parametry techniczne planowanego do przebudowy odcinka drogi:

- klasa drogi – L (lokalna)
- klasa techniczna – V,
- kategoria ruchu – KR2,
- długość odcinka – ok. 3,2 km,
- szerokość 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,

Za zgodność  
z oryginałem



- sieci telekomunikacyjnej napowietrznej i kablowej,
- sieci wodociągowej,
- kanalizacji deszczowej.

Mając na względzie zakres zadania, istniejące uzbrojenie terenu nie koliduje z projektowaną przebudową 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 oraz ewentualnie w pasie drogowym istniejących ogólnodostępnych dróg gminnych i wewnętrznych (wyłącznie w zakresie skrzyżowań z przebudowywaną drogą powiatową) 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 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny na planowanym do przebudowy odcinku oraz zjazdu do nieruchomości, skrzyżowania i inne elementy drogi zlokalizowane są na następujących działkach, częściowo o nieuregulowanym stanie prawnym, na terenie powiatu chełmińskiego:

jednostka ewidencyjna – Lisewo,

obręb Krusin, działka nr 86/2, 48/3 (częściowo), 44 (częściowo) oraz działki nr 87, 85, 88 (wyłącznie w zakresie skrzyżowań z przebudowywaną drogą powiatową),

obręb Bartlewo, działki nr 102, 93/2, 65 (częściowo) oraz działki nr 101, 103, 100, 104, 98, 97/4, 106/1, 81/1, 21/24, 93/1 (wyłącznie w zakresie skrzyżowań z przebudowywaną drogą powiatową).

Przewidywana długość odcinka drogi do przebudowy – ok. 3,2 km.

Zestawienie powierzchni (przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, związane z przebudową odcinka drogi powiatowej nr 1615C):

- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 86/2 (Krusin) – 10213 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki nr 48/3 (Krusin) – 58800 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki nr 44 (Krusin) – 100000 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 102 (Bartlewo) – 31000 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 93/2 (Bartlewo) – 3000 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki nr 65 (Bartlewo) – 86800 m<sup>2</sup>.

Zestawienie powierzchni (przewidywany teren, na którym może być realizowane przedsięwzięcie, związane z przebudową odcinka drogi powiatowej nr 1615C, wyłącznie w zakresie skrzyżowań):

- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 88 (Krusin) – 3200 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 87 (Krusin) – 3200 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 85 (Krusin) – 3300 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 98 (Bartlewo) – 7802 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 93/1 (Bartlewo) – 15400 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 100 (Bartlewo) – 6670 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 101 (Bartlewo) – 4500 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 103 (Bartlewo) – 3000 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 104 (Bartlewo) – 3000 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 97/4 (Bartlewo) – 15 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 81/1 (Bartlewo) – 1070 m<sup>2</sup>,
- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 106/1 (Bartlewo) – 8500 m<sup>2</sup>,

Za zgodność  
z oryginałem

*[Podpis]*

- całkowita powierzchnia działki drogowej nr 21/24 (Bartlewo) – 2623 m<sup>2</sup>.

Zestawienie innych powierzchni związanych z realizacją przedsięwzięcia:

- przewidywana powierzchnia przebudowywanego odcinka nawierzchni jezdni – ok. 16000 m<sup>2</sup>,
- przewidywana powierzchnia przebudowywanych zjazdów i skrzyżowań – ok. 2400 m<sup>2</sup>,
- przewidywana powierzchnia poboczy ulepszonych kruszywem kamiennym – ok. 6400 m<sup>2</sup>.

Wykaz działek (przewidywany obszar oddziaływania przedsięwzięcia, zlokalizowany w odległości 100 m od granic pasa drogowego odcinka planowanej do przebudowy drogi powiatowej nr 1615C):

powiat chełmiński, jednostka ewidencyjna – Lisewo,

- obręb Krusin, działki nr 2/2, 2/1, 117/2, 1/8, 1/7, 1/4, 1/3, 1/2, 1/10, 27/4, 27/16, 27/15, 75/1, 1/9, 28/22, 48/1, 55/7, 86/1, 95/3, 94, 48/3, 55/9, 55/2, 55/11, 87, 84, 52/6, 44, 52/5, 85, 52/1, 88, 125/2, 125/1, 49/5, 49/2, 49/3, 43/3, 50/2, 49/4, 41/5;
- obręb Bartlewo, działki nr 65, 57, 101, 56, 103, 64, 55, 54, 63/1, 62, 53, 52/11, 52/3, 52/4, 52/10, 52/13, 52/12, 52/9, 61/1, 61/2, 100, 112, 116, 104, 42/1, 60/3, 59/5, 60/1, 60/2, 58/15, 58/9, 42/4, 98, 42/3, 58/16, 58/17, 58/7, 58/6, 58/13, 58/14, 58/4, 58/2, 58/1, 106/1, 81/1, 25, 97/1, 24/6, 23/4, 23/2, 97/4, 97/2, 23/3, 22/2, 22/3, 109/1, 21/1, 21/18, 21/13, 21/17, 21/10, 21/15, 21/16, 21/24, 81/6, 81/5, 81/12, 81/7, 81/8, 81/11, 81/9, 20, 82, 83, 84/5, 84/4, 84/6, 84/7, 84/3, 84/2, 84/1, 93/1, 85, 4/1, 5/3, 5/5, 5/6.

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

Droga powiatowa nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Lisewo oraz na terenie gminy Papowo Biskupie. Przebudowa drogi obejmuje odcinek zlokalizowany wyłącznie na terenie gminy Lisewo, od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 548 Stolno - Płachoty w miejscowości Krusin do skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Bartlewo. Aktualnie droga posiada na planowanym do przebudowy odcinku nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 m.

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

Droga powiatowa odwadniana jest powierzchniowo, poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne. Wody opadowe odprowadzane są do istniejących rowów lub na tereny zielone pasa drogowego lub odcinkowo do istniejącej kanalizacji deszczowej. Dostęp do nieruchomości przylegających do pasa drogowego drogi nr 1615C odbywa się poprzez istniejące zjazdy, które posiadają zróżnicowaną nawierzchnię: częściowo z brukowej kostki betonowej, częściowo bitumiczną, tłuczniołą, 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,
- kanalizacji deszczowej.

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

Za zgodność  
z oryginałem  
*Seiler*



dominują pospolite zespoły traworośli ugorowych oraz pojedyncze skupiska krzewów, a także linie drzew. W pasie drogowym, na przedmiotowym odcinku drogi nr 1615C, po obu stronach jezdni zlokalizowane są linie drzew następujących gatunków: kasztanowiec zwyczajny, jesion wyniosły, dąb zwyczajny, klon pospolity, brzoza brodawkowata, wiąz pospolity, jabłoń dzika, lipa drobnolistna, w ilości ok. 166 sztuk.

Projekt przedsięwzięcia nie przewiduje wycinki drzew i krzaków.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkową przebudowę istniejącej nawierzchni drogi, przebudowę nawierzchni zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, przebudowę nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i wewnętrznymi, wykonanie/przebudowę zatok przystankowych i postojowych oraz 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, częściowo o nieuregulowanym stanie prawnym, wobec czego za wyjątkiem poboczy gruntowych, które przewiduje się ulepszyć kruszywem kamiennym oraz wykonania zatoki przystankowej, nie przewiduje się wyłączenia istniejących powierzchni działek drogowych z powierzchni biologicznie czynnej (tereny zielone). Przewidywana powierzchnia poboczy przewidziana do ulepszenia kruszywem kamiennym oraz zatoki przystankowej, czyli przekształcona w sposób utrudniający naturalną vegetację roślin, wynosi ok. 6550 m<sup>2</sup>. Powierzchnia ta stanowi ok. 14,8% całkowitej powierzchni pasa drogowego planowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 1615C.

Droga powiatowa nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny 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 2020 pomiarów ruchu stwierdzono, że średni dobowy ruch pojazdów na planowanym do przebudowy odcinku drogi powiatowej nr 1615C wyniósł 399 pojazdów na dobę, w tym samochody osobowe stanowiły 74,43%, samochody osobowe z przyczepą 3,26%, samochody dostawcze 14,04%, samochody ciężarowe 5,51%, a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 2,76%.

Prognozowany średni dobowy ruch pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej nr 1615C w roku 2030 wynosi 481 pojazdów na dobę, w tym samochody osobowe będą stanowiły 76,50%, samochody osobowe z przyczepą 3,33%, samochody dostawcze 13,51%, samochody ciężarowe 4,37%, a motocykle i pojazdy niesklasyfikowane 2,29%.

### III. Rodzaj technologii

Przewidywany zakres oraz technologia wykonania robót związanych z przebudową drogi powiatowej nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny:

- roboty pomiarowe
- roboty rozbiórkowe,
- 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,
- mechaniczne frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni,
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,

Za zgodność  
z oryginałem  




- ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,
- ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego,
- ułożenie nawierzchni z kostki kamiennej i betonowej,
- przebudowa nawierzchni z kostki betonowej,
- ustawienie/regulacja krawężników i obrzeży betonowych na ławie betonowej z oporem,
- remont istniejących przepustów pod zjazdami,
- 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.
- ewentualne zabezpieczenie lub przebudowa/regulacja istniejącego uzbrojenia terenu, kolidującego z realizacją inwestycji.

Przewidywane rozwiązania konstrukcyjne:

1) planowana konstrukcja jezdni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, w ilości 125 kg/m<sup>2</sup>,
- istniejąca konstrukcja jezdni,

2) planowana konstrukcja chodników i peronów

- 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) planowana konstrukcja zjazdów i skrzyżowań o istniejącej nawierzchni niebitumicznej

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
- podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 25 cm,

4) planowana konstrukcja skrzyżowań o istniejącej nawierzchni bitumicznej

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, w ilości 125 kg/m<sup>2</sup>,
- istniejąca konstrukcja skrzyżowania,

5) planowana konstrukcja pobocza gruntowego ulepszanego kruszywem kamiennym

- kruszywo kamienne, grubość warstwy – 10 cm,

6) planowana konstrukcja umocnień z kostki kamiennej na łukach

- kostka kamienna 15/17,
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4, grubość warstwy – 5 cm,
- podbudowa z kruszywa kamiennego, grubość warstwy – 24 cm,
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże,

7) planowana konstrukcja 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.

Za zgodność  
z oryginałem



–Mając na uwadze zakres przedsięwzięcia, polegającego na przebudowie odcinka drogi powiatowej nr 1615C Krusin – Bartlewo – Staw – Bielczyny oraz dotychczasowe doświadczenie przy realizacji zadań o podobnym charakterze, przewiduje się stosowanie przez Wykonawcę robót gotowych mieszanek bitumicznych, wytwarzanych w wytwórniach Wykonawcy, zlokalizowanych poza miejscem realizacji robót.

–Wykonawca zobowiązany jest utrzymywać składowiska wszelkich materiałów sypkich, wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia w stanie ograniczającym zapylenie, m.in. poprzez stosowanie odpowiednich zabezpieczeń (plandek, folii, itp.). Transport materiałów sypkich odbywać się będzie dowolnymi środkami transportu, dopuszczonymi do ruchu po drogach publicznych, w warunkach zabezpieczających te materiały przed zanieczyszczeniem, zmieszaniem z innymi materiałami i nadmiernym zawilgoceniem. Środki transportu wyposażone będą w specjalne plandeki, zabezpieczające przed nadmiernym pyleniem przewożonych materiałów.

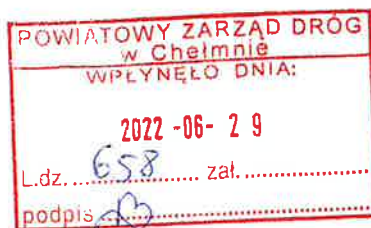
Po wykonaniu przebudowy drogi, na etapie jej eksploatacji przewiduje się ewentualne prace utrzymaniowe w zakresie naprawy nawierzchni bitumicznej (poprzez wykonanie remontu cząstkowego), naprawy poboczy (poprzez lokalne ich uzupełnienie i profilowanie), odnawianie oznakowania poziomego, naprawa lub wymiana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

Za zgodność  
z oryginałem





**GMINNE USŁUGI  
WODNO-KANALIZACYJNE**  
ul. Boczna 13, 86-230 Lisewo  
tel./fax 56 676 88 54  
NIP: 875-15-28-059; Regon: 000539650-00062



Lisewo 24.06.2022 r.

Znak: GUWK.7034.21.2022.MSZ

Powiatowy Zarząd Dróg

ul. Łunawska 9

86 – 200 Chełmno

Gminne Usługi Wodno – Kanalizacyjne w Lisewie ul. Boczna 13, 86 – 230 Lisewo w odpowiedzi na Państwa pismo PZD.DT.2210.2.2.2022.KŻ dot. uzgodnień projektowanej przebudowy drogi powiatowej nr1615C, niniejszym informuję, że uzgadniają pozytywnie przedstawioną dokumentację realizacji przedsięwzięcia w zakresie urządzeń wodno - kanalizacyjnych. Jednocześnie zwracamy uwagę, że w przypadku odtwarzania i oczyszczania rowów przydrożnych może dochodzić do „wypływania” gminnej infrastruktury wodociągowej (przyłącza wodociągowe, elementy wodociągu gminnego) powyżej punktu przemarzania, co może prowadzić do uszkodzeń w okresie ujemnych temperatur. W powyższych przypadkach należy zatem w uzgodnieniu z Gminnymi Usługami Wod. – Kan. w Lisewie zabezpieczyć wrażliwe fragmenty przed przemarzaniem na koszt inwestora.

K I E R O W N I K  
mgr inż. Michał Szpręglewski

Za zgodność  
z oryginałem

Wykonano w 2 egz.

Otrzymują:

1. Adresat.
2. A/a.



**Gmina Lisewo**

www.lisewo.com

Lisewo, dn. 29.06.2022 r.

Znak: RGil.720.3.2022.MS

**Powiatowy Zarząd Dróg**

**ul. Łunawska 9, 86-200 Chełmno**

W odpowiedzi na pismo z dnia 10.06.2022r., znak: PZD.DT.2210.2.2.2022.KŻ w sprawie uzgodnienia projektowanego zadania w zakresie skrzyżowań z drogami gminnymi przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1615C Krusin- Bartlewo- Staw- Bielczyny. Gmina Lisewo opiniuje pozytywnie przedstawiony projekt zagospodarowania terenu w zakresie skrzyżowań z drogami gminnymi przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1615C Krusin- Bartlewo- Staw- Bielczyny obejmującego odcinek zlokalizowany na terenie gminy Lisewo, od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 548 Stolno- Płachoty w miejscowości Krusin do skrzyżowania z drogą gminną nr 060339C Bartlewo- Firlus w miejscowości Bartlewo.

**Podpis jest prawidłowy**

Dokument podpisany przez Jakub  
Kochowicz; GMINA LISEWO  
Data: 2022.07.01 11:34:29 CEST

**Załącznik:**

1. Uzgodniony projekt zagospodarowania terenu

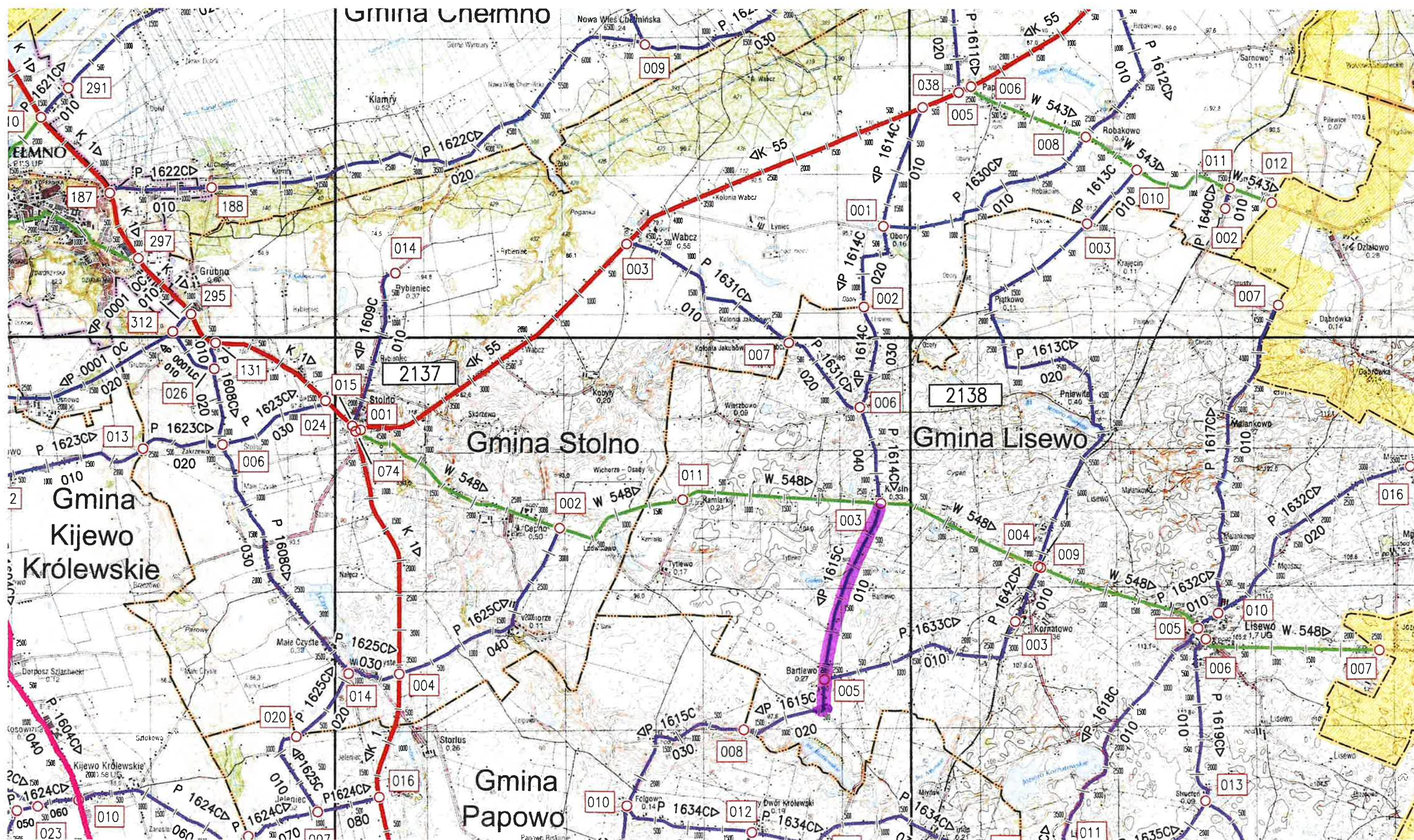
**Otrzymują:**

1. Adresat,
2. a/a.

**Za zgodność  
z oryginałem**



# LOKALIZACJA DROGI POWIATOWEJ NR 1615C KRUSIN - BARTLEWO – STAW - BIELCZYNY





**Zjazdy i skrzyżowania**(PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1615C KRUSIN - BARTLEWO - STAW - BILECZYNY,  
NA ODCINKU OD KM 0+063,21 DO KM 3+324,86

hm	o nawierzchni bitumicznej		o nawierzchni z kostki betonowej	
	powierzchnia [m <sup>2</sup> ]		powierzchnia [m <sup>2</sup> ]	
	podbudowa z kruszywa kamiennego	warstwa ścieralna z BA	podbudowa z kruszywa kamiennego	warstwa ścieralna z KB
0+136,92P	27,58	22,98	-	-
0+174,00L	35,62	29,68	-	-
0+294,10P	23,26	19,38	-	-
0+342,25L	34,66	28,88	-	-
0+428,63P	32,24	26,87	-	-
0+447,05L	24,92	20,77	-	-
0+617,81P	75,76	87,49	-	-
0+666,95L	47,14	39,28	-	-
0+753,89P	24,41	20,34	-	-
0+784,14L	21,55	17,96	-	-
0+816,72P	23,20	19,33	-	-
1+040,99P	24,92	20,77	-	-
1+058,03L	26,12	21,77	-	-
1+266,79L	49,18	40,98	-	-
1+308,63P	35,00	29,17	-	-
1+323,57P	35,00	29,17	-	-
1+394,28L	35,29	29,41	-	-
1+578,58P	22,06	18,38	-	-
1+828,22L	36,13	30,11	-	-
1+837,37P	26,11	21,76	-	-
1+860,38P	27,91	23,26	-	-
1+884,40P	29,77	24,81	-	-
1+911,23P	31,84	26,53	-	-
1+923,21L	30,13	25,11	-	-
1+968,71L	33,46	27,88	-	-
1+989,12P	95,29	79,41	-	-
2+032,28L	30,90	25,75	-	-
2+098,65L	21,76	18,13	-	-
2+128,04P	31,70	26,42	-	-
2+406,87P	25,10	20,92	-	-
2+424,04L	13,72	11,43	-	-
2+445,51L	34,07	28,39	-	-
2+453,66L	35,10	29,25	-	-
2+473,86P	23,22	19,35	-	-
2+489,85L	-	-	21,17	17,64
2+496,73L	-	-	20,39	16,99
2+516,61P	70,12	58,43	-	-
2+517,32L	-	-	20,46	17,05
2+531,60L	-	-	31,84	26,53
2+540,01L	-	-	28,85	24,04
2+557,97P	-	-	-	24,54
2+578,28L	-	-	35,29	29,41
2+596,36L	-	-	35,03	29,19
2+616,34L	-	-	35,26	29,38
2+660,06L	41,62	34,68	-	-
2+664,55P	-	-	-	-
2+687,20L	-	70,62	-	-
2+711,31L	35,26	29,38	-	-
2+724,96L	51,53	42,94	-	-

hm	o nawierzchni bitumicznej		o nawierzchni z kostki betonowej	
	powierzchnia [m <sup>2</sup> ]		powierzchnia [m <sup>2</sup> ]	
	podbudowa z kruszywa kamiennego	warstwa ścieralna z BA	podbudowa z kruszywa kamiennego	warstwa ścieralna z KB
2+734,87L	46,34	38,62	-	-
2+793,15P	-	-	-	42,06
2+803,25L	39,85	33,21	-	-
2+809,29P	-	34,35	-	-
2+839,62P	-	43,46	-	-
2+844,96P	-	40,63	-	-
2+873,39P	63,88	53,23	-	-
2+884,74P	46,88	39,07	-	-
2+907,77P	46,09	38,41	-	-
2+911,32L	29,96	24,97	-	-
2+946,60L	26,42	22,02	-	-
3+033,82L	18,83	15,69	-	-
3+071,60L	18,04	15,03	-	-
3+117,59L	16,81	14,01	-	-
3+141,07L	-	144,09	-	-
3+195,60L	32,53	27,11	-	-
3+303,80P	37,22	31,02	-	-
3+312,13P	80,48	67,07	-	-
<b>Razem</b>	<b>1825,98</b>	<b>1879,16</b>	<b>228,28</b>	<b>256,83</b>

**Podsumowanie:**

1. zjazdy i skrzyżowania o nawierzchni bitumicznej

- powierzchnia podbudowy z kruszywa kamiennego 1825,98 m<sup>2</sup>- powierzchnia warstwy ścieralnej z BA 1879,16 m<sup>2</sup>

2. zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej

- powierzchnia podbudowy z kruszywa kamiennego 228,28 m<sup>2</sup>- powierzchnia warstwy ścieralnej z KB 190,23 m<sup>2</sup>- powierzchnia warstwy ścieralnej z KB do regulacji 66,60 m<sup>2</sup>

3+141,07L - skrzyżowanie z drogą publiczną

42,06 - powierzchnia zjazdu o nawierzchni z kostki betonowej do regulacji



**Wykaz przepustów (HDPE)**

(PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1615C KRUSIN - BARTLEWO - STAW - BIELCZYNY,  
NA ODCINKU OD KM 0+063,21 DO KM 3+324,86)

hm	Rodzaj obiektu	Średnica [cm]	Długość [m]	Ilość przepustów [szt]
2+660,06	zjazd (L)	40,00	10,00	1
2+711,31	zjazd (L)	40,00	10,00	1
2+724,96	zjazd (L)	40,00	19,00	1
2+734,87	zjazd (L)			
<b>Razem</b>	<b>przepusty</b>	<b>o średnicy 40 cm</b>	<b>39,00</b>	<b>3</b>

