

**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 2023 r., poz. 775 z późn. zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2), 72 ust. 1, 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 2023 r., poz. 1094 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. Kolejowa 1, 86-200 Chełmno z dnia 21.03.2024 r. (data wpływu 22.03.2024 r.), dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i polegającego na Przebudowie drogi powiatowej nr 1632C Lisewo - Mgoszcz,

**orzekam**

I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na Przebudowie drogi powiatowej nr 1632C Lisewo - Mgoszcz.

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 związane z realizacją przedsięwzięcia (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

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

3) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zlokalizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości co najmniej 100 m od zbiorników wodnych oraz poza terenami chronionymi akustycznie.

4) W celu ograniczenia emisji pyłów na etapie prac realizacyjnych zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

5) 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.

6) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Skarpy zabezpieczyć poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.

7) Nie usuwać drzew i krzewów w ramach realizacji inwestycji.

8) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:

a) odeskowanie pni drzew,

b) wygrodenie obszaru występowania krzewów,

c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony brył korzeniowych przed przesuszeniem,

d) 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,

e) organizowanie zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza zasięgiem rzutu koron drzew.

9) W przypadku wystąpienia migracji płazów na etapie realizacji inwestycji wprowadzić tymczasowe wygrodenia zabezpieczające jej teren przed przedostawaniem się płazów, z uwzględnieniem poniższych warunków:

a) płotki wykonane z materiału litego lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm,

b) wysokość co najmniej 40 cm części nadziemnej,

c) szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 10 cm,

d) zapewnić ciągłość oraz utrzymanie sztywności wygrodenia,

e) przewieszka o szerokości co najmniej 5 cm, odgięta w stronę przeciwną do obszaru prowadzenia prac, pod kątem 45-90°, zalecana długość daszka to 10 cm,

f) na końcach wygrodzień wykonać tzw. zawrotki uniemożliwiające płazom ich ominięcie,

g) dokładną lokalizację wygrodzień i sposób wykonania uzgodnić ze specjalistą herpetologiem,

h) po zrealizowaniu zamierzenia, wygrodenia zdemontować.

2. Następujące warunki i wymagania realizacji przedsięwzięcia:

1. Na terenie robót używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku konserwacji i awarii sprzętu.

2. Zabiegi związane z konserwacją, naprawami i postojami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.

3. W celu neutralizacji wycieków substancji chemicznych i ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na terenie prowadzonych robót.
4. Wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do czasu ich zapelnienia, następnie przekazać uprawnionym odbiorcom. Kontenery (pojemniki) zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi.
5. Zaplecze budowy, skład materiałów i place postojowe maszyn budowlanych i pojazdów transportowych lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni, w odległości powyżej 100 m od linii brzegowej cieków i zbiorników wodnych.
6. Miejsca skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.

### **Uzasadnienie**

Powiat Chełmiński, ul. Kolejowa 1, 86-200 Chełmno wnioskiem z dnia 21.03.2024 r. (data wpływu 22.03.2024 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 Przebudowie drogi powiatowej nr 1632C Lisewo - Mgoszcz.

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionym w § 3 ust. 1 pkt 62) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „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”. Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ono inwestycję strategiczną w rozumieniu art. 59a ust. 4 uouioś (analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej), która w myśl art. 80 ust. 2a 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.

Projektowana inwestycja dotyczy przebudowy jezdni w pasie drogi powiatowej nr 1632C. Inwestycja realizowana będzie po śladzie istniejących dróg, w sąsiedztwie zabudowy zagrodowej i gruntów rolnych. Droga powiatowa nr 1632C Lisewo – Mgoszcz zlokalizowana jest na terenie gminy Lisewo, w powiecie chełmińskim. Przebudowa drogi obejmuje odcinek od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 548 Stolno – Płachoty w miejscowości Lisewo do skrzyżowania z drogą gminną nr 060323C Mgoszcz – Dąbrówka w miejscowości Mgoszcz, z wyłączeniem odcinka przebudowanego w ramach budowy Autostrady A1 o długości około 0,80 km. Inwestycja nie zmieni funkcji drogi, a spowoduje poprawę komfortu jazdy i płynność ruchu oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- planowane obciążenie ruchem – KR 2,
- długość odcinka objętego opracowaniem – 3,3 km,
- szerokość jezdni – 6,0 m,
- szerokość poboczy – 1-1,5 m,
- spadek poprzeczny jezdni – daszkowy/jednostronny – 2%.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, np. koparko-ładowarki, spycharko-ładowarki, równiarki, walce i samochody samorozładowcze. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym, bądź spalinowym. Prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii remontowo-budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Użyte materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały głównie kostka betonowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będzie wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Etap eksploatacji drogi nie wiąże się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów i paliw. 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, obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne 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, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Przebudowa drogi nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.). Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się przedmiotowy ciąg komunikacyjny w ramach tego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowanymi do przebudowy drogami. 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, tut. Organ przeanalizował 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 dróg oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat. Przy przebudowie i utrzymaniu dróg będą stosowane technologie oraz materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi. Analizowane odcinki dróg nadal będą funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, zapewniając połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz przemysłowo – gospodarczym z siedzibami gmin i miast. Po przebudowie nie przewiduje się zwiększenie natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej. Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15). Wytwarzany będzie również destruk asfaltowy o kodzie 17 03 02. Odpady te zostaną przekazane podmiotowi uprawnionemu do ich dalszego zagospodarowania. Wytwarzany będzie również destruk asfaltowy o kodzie 17 03 02. Odpady te zostaną przekazane podmiotowi uprawnionemu do ich dalszego zagospodarowania, np. w celu wykorzystania do produkcji mas bitumicznych. Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych kontenerach i pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów. Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi. Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania, tj. czyszczenia i konserwacji drogi oraz związanej z nią infrastruktury, a także odpady komunalne związane z pracami porządkowymi oraz z przebywaniem ludzi. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ww. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Odry, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.). Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200038, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie

Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód podziemnych. Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW200010289839 – „Bacha ze Zgniłką”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLRW200010295223 – „Żacka Struga ze Strugą Sadzką”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLLW20554 – „Kornatowskie” (JCWP jeziorna), zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: brak danych; stan chemiczny: zły). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników).

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. Zgodnie z Kip, odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi nastąpi, tak jak obecnie, zarówno powierzchniowo, w tym do rowów przydrożnych, jak i częściowo do kanalizacji deszczowej. Nie przewiduje się konieczności podczyszczania tych wód. Na etapie przebudowy drogi, woda będzie pobierana z gminnej sieci kanalizacji sanitarnej. Podczas realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie. Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem płytkich wykopów o głębokości do 0,45 m, związanych m.in. z korytowaniem warstw konstrukcyjnych drogi, które według przedłożonej dokumentacji 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 100 m od zbiorników wodnych, 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. Omawiane zadanie pozostanie również bez wpływu na wyznaczone dla JCWP cele środowiskowe dotyczące zapewnienia drożności cieków dla migracji ichtiofauny, ponieważ najbliższe cieki wyznaczone jako JCWP znajdują się w odległości przekraczającej 0,5 km od drogi, w związku z czym w ich obrębie nie będą prowadzone jakiegokolwiek prace. 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). Środki transportu wyposażone będą w specjalne plandeki, zabezpieczające przed nadmiernym pyleniem przewożonych materiałów. Ponadto, planuje się transportować stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach. 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. Droga powiatowa nr 1632C Lisewo – Mgoszcz przebiega wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, a także przez pola uprawne. Zadanie dotyczy przebudowy istniejącej drogi powiatowej o znaczeniu lokalnym oraz mając na względzie występujące i prognozowane natężenie ruchu, nie przewiduje się jakichkolwiek przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Po zrealizowaniu inwestycji nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu na przedmiotowej drodze. W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja. Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy. W uchwale wskazano działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu w strefie kujawsko-pomorskiej. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, które polega na utwardzaniu dróg i poboczy. Pozwala to na ograniczenie emisji wtórnej, z unoszenia pyłu z powierzchni jezdni i pobocza. Przebudowa przedmiotowej drogi pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza. Na etapie eksploatacji planowane zamierzenie nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska pod względem hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336

ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000. Realizacja zamierzenia przy przyjętym rozwiązaniu i lokalizacji nie wymaga naruszania cennych siedlisk przyrodniczych i ich przekształcania, usunięcia drzew i krzewów, zajęcia siedlisk wrażliwych. Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt wskazano na konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie. Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew i krzewów, przy czym zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem. Dla minimalizacji ryzyka przypadkowego zabijania płazów w przypadku wystąpienia ich migracji na etapie realizacji przedsięwzięcia, zostaną wprowadzone tymczasowe wygradzenia (płotki herpetologiczne) od strony stwierdzonych w trakcie kontroli terenowych siedlisk płazów. Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego. 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, wynikającymi z art. 52 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, inwestor lub wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Zadanie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

Uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia. Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowej decyzji, 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 Kip.

Wójt Gminy Lisewo pismem z dnia 10.04.2024 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania. Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1), 2) oraz 4) uouioś Wójt Gminy Lisewo wystąpił w dniu 10.04.2024 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chełmnie 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 17.04.2024 r. Znak: WOO.4220.250.2024.HN wezwał Wójta Gminy Lisewo do uzupełnienia. Wójt Gminy Lisewo pismem z dnia 18.04.2024 r. uzupełnił wniosek. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 30.04.2024 r. Znak: WOO.4220.250.2024.HN.2 wezwał inwestora do uzupełnienia KIP. Inwestor pismem z dnia 29.05.2024 r. uzupełnił KIP. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 12.06.2024 r. Znak: WOO.4220.250.2024.HN.3 wezwał inwestora do uzupełnienia KIP. Inwestor pismem z dnia 14.06.2024 r. uzupełnił KIP. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 27.06.2024 r. Znak: WOO.4220.250.2024.HN.4 przedstawił opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał 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.

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie pismem znak: N.NZ.403.1.10.2024 z dnia 16.04.2024 r., po zapoznaniu się z charakterystyką zamierzenia zawartą w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia, planowanego w granicach Powiatu Chełmińskiego, nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

- Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu pismem znak: GR.ZZŚ.4901.118.2024.WL z dnia 17.04.2024 r., wyraził opinię, że nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, jednocześnie wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań.

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, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko i w dniu 05.07.2024 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, 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 ostatnią 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.

Nie podlega opłacie skarbowej na podstawie Art.. 7 ust 3) na podstawie Ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r., poz. 2142 z późn. zm.).

W załączeniu - Charakterystyka przedsięwzięcia.

WOJT  
GMINY LISEWO  
Bartosz Jaworski

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. Popieluszki 3, 87-100 Toruń

3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie, ul. Lunawska 2A, 86-200 Chełmno

## Załącznik Nr 1 – Charakterystyka 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 z późn. zm.) 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 1632C Lisewo – Mgoszcz, na odcinku o długości ok. 3,3 km.

Droga powiatowa nr 1632C Lisewo – Mgoszcz zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, na terenie powiatu chełmińskiego, na terenie gminy Lisewo. Przebudowa drogi obejmuje odcinek od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 548 Stolno - Płachoty w miejscowości Lisewo do skrzyżowania z drogą gminną nr 060323C Mgoszcz – Dąbrówka w miejscowości Mgoszcz, z wyłączeniem odcinka przebudowanego w ramach budowy Autostrady A1 o długości ok. 0,8 km. Aktualnie droga posiada na planowanych do przebudowy odcinkach nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi 5,0 – 6,0 m.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odcinkową przebudowę istniejącej nawierzchni drogi, poprzez jej poszerzenie do szerokości 5,5 lub 6,0 m, 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 wykonanie /przebudowę peronów/chodników, profilowanie i uzupełnienie poboczy gruntowych oraz ich ewentualne ulepszenie kruszywem kamiennym na szerokości 1,0 m, odtworzenie i oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych, remont istniejących przepustów pod jezdnią i zjazdami, wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (m.in. oznakowanie poziome i pionowe).

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

Przewidywane parametry techniczne planowanego do przebudowy odcinka drogi:

- klasa techniczna – V,
- kategoria ruchu – KR2,
- łączna długość odcinków do przebudowy – ok. 3,3 km,
- szerokość jezdni – 6,0 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,
- kanalizacji sanitarnej,

- kanalizacji deszczowej,
- sieci gazowej.

Mając na względzie zakres zadania, istniejące uzbrojenie terenu nie koliduje z projektowaną przebudową drogi powiatowej. Przewiduje się ewentualną regulację pionową urządzeń, w celu dostosowania ich wysokości do rzędnych projektowanej nawierzchni lub odcinkowe zabezpieczenie kabli telekomunikacyjnych, wykonanych niezgodnie z wymaganiami branżowymi, w przypadku natrafienia na nich w trakcie realizacji robót.

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.

Przewidywany zakres oraz technologia wykonania robót związanych z przebudową drogi powiatowej nr 1632C Lisewo – Mgoszcz:

- 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 i/lub wiążącej 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 (ewentualność),
- 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:

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,

planowana konstrukcja chodników i/lub 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,

planowana konstrukcja zjazdów i skrzyżowań o istniejącej nawierzchni niebitumicznej:

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

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,
- planowana konstrukcja pobocza gruntowego ulepszonym kruszywem kamiennym:
- mieszanka kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 10 cm,
- planowana konstrukcja umocnień z kostki kamiennej na łukach:
- kostka kamienna 15/17,
  - podsypka cementowo – piaskowa 1:4, grubość warstwy – 5 cm,
  - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 24 cm,
  - wyprofilowane i zagęszczone podłoże,
- projektowana konstrukcja poszerzeń jezdni (warstwa wierzchnia):
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 4 cm,
  - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, w ilości 125 kg/m<sup>2</sup>,
  - geosiatka na łączeniu projektowanego poszerzenia i istniejącej jezdni,
- projektowana konstrukcja poszerzenia jezdni (bez warstw wierzchnich):
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy – 5 cm,
  - podbudowa z mieszanki kruszywa kamiennego niezwiązanego, grubość warstwy – 20 cm,
  - mieszanka związana cementem C1,5/2,0, grubość warstwy – 15 cm,
- planowana konstrukcja zatoki przystankowej/ postojowej:
- 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.

Mając na uwadze zakres przedsięwzięcia, polegającego na przebudowie odcinka drogi powiatowej nr 1632C Lisewo – Mgoszcz 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.

