

Decyzja
o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i 2 pkt. 2 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199 poz. 1227), związku z § 3 ust. 1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 roku Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 04 lipca 2010 roku Urzędu Gminy i Miasta w Lubrańcu
o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „**Budowie drogi gminnej nr 190687C w m. Borek – Marysin wraz z przebudową drogi powiatowej Nr 2915C Lubrańczyk – Smogorzewo - Otmianowo w m. Marysin gm. Lubraniec**”.

po dokonaniu uzgodnień

z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy – postanowienie nr RDOŚ-04.OO.6613-985-12/10/TR z dnia 02 września 2010 roku i Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym we Włocławku – postanowienie nr N.NZ-42-12-12/2010 z dnia 26 lipca 2010 roku

stwierdzam,
brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia
i
określam

następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji opisanego wyżej przedsięwzięcia

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:

Celem przedsięwzięcia jest budowa drogi gminnej dł. 2510 m szer. 5,0 m w m. Borek-Lublańczyk- Marysin oraz przebudowa fragmentu drogi powiatowej Nr 2915C Lubraniec-Smogorzewo-Otmianowo dł. 270 m szer.6 m. Droga gminna budowana będzie na bazie istniejącego pasa drogowego o nawierzchni tłuczniowo-gruntowej wraz z wydzieleniem dodatkowych działek. Przebudowa drogi powiatowej polega na poszerzeniu jezdni bitumicznej do 6 m wraz z budową chodnika. Inwestycja drogowa stworzy strategiczną trasę komunikacyjną dla gminy Lubraniec na terenie woj. kujawsko-pomorskie.

Droga gminna stanowić będzie obwodnicę dla miasta Lubraniec. Początek obwodnicy w km 0+000 stanowi skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 270 relacji Brześć Kujawski - Koło , koniec drogi w km 2+510 stanowi skrzyżowanie z drogą powiatową Nr 2915C Lubraniec-Smogorzewo – Otmianowo, która prowadzi do drogi powiatowej Nr 2913 Lubraniec –Kruszynek (obecnie w przebudowie).

Droga gminna krzyżuje się z torowiskiem kolejki wąskotorowej.:

Układ dróg pozwala stworzyć sieć komunikacyjną, która dla różnych kierunków dróg utworzy skróty dojazdowe odciążające najważniejsze arterie komunikacyjne w tym rejonie Na

przeważającej długości droga sąsiaduje z działkami rolnymi.

Obecnie droga jest uregulowana pod względem stanu własności. Pas drogowy drogi gminnej jest jednak zbyt wąski, aby zapewnić parametry drogi kategorii lokalnej. W związku z tym konieczne są podziały geodezyjne i wytyczenie poszerzonego pasa drogowego. Inwestor wystąpi o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej w ramach Specustawy drogowej.

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej dł. 270 m jest uregulowany własnościowo.

Pas drogowy stanowią działki w obrębach: Borek, Lubrańczyk, Lubraniec Parcele i Biernatki należące:

- do Skarbu Państwa, Gminy i Miasto Lubraniec
- do właścicieli prywatnych, działki przeznaczone do podziału geodezyjnego w obrębie Lubrańczyk

Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających obecnie wynosi od 5 do 10 m, jezdni drogi gminnej od 3,0 do 4 m, powiatowej 5m. Dojazd do posesji odbywa się bezpośrednio poprzez zjazdy gospodarcze.

Nie narusza się stosunków wodno-prawnych, zachowane zostają istniejące przepusty, uszkodzone przepusty zostaną wyremontowane, rowy udrożnione

Projekt budowy drogi zakłada budowę jezdni szer. 5 m (pobocza 1,50 m) przystosowanej do ruchu kategorii KR 2 z możliwością wzmocnienia konstrukcji nawierzchni.

Dla poszerzeń jezdni drogi powiatowej projektuje się następującą konstrukcję

- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/20 grub. 7 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mech.grub.20 cm
- warstwa odsączająca grub. 10 cm z piasku o współczynniku filtracji $\geq 8\text{m/dobę}$.
- sprofilowane zagęszczone mechanicznie podłoże gruntowe $I_s > 1$

Dla drogi powiatowej projektuje się:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 5cm
- warstwa profilowa w ilości ok. 100kg/m²

Dla drogi gminnej projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni :

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 5cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego grub.7cm
- podbudowa tłuczniowa stabilizowana mechanicznie grub. 20cm
- warstwa odsączająca 10 cm

2. Usytuowanie przedsięwzięcia:

Projektowana droga gminna (na bazie istniejącego pasa drogowego) o długości 2510 m, szerokości jezdni 5 m i powiatowa dł. 270 m szer. 6 m zwiększyła wyłączenie powierzchni biologicznie czynnej o 35% tj. o tyle ile stanowi poszerzenie do normatywnej szerokości starej nawierzchni.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości - 33 000 m². Powierzchnia utwardzeń 16 000 m².

Projekt nie zakłada zmiany lokalizacji rowów, przewiduje tylko ich korektę geometryczną

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania

Oddziaływanie przedsięwzięcia zamknie się w granicach terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny standardy ochrony środowiska zostaną dotrzymane

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 04 lipca 2010 roku Urząd Gminy i Miasta w Lubrańcu wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na *budowie drogi gminnej nr 190687C w m. Borek – Marysin* wraz

z przebudową drogi powiatowej Nr 2915C Lubrańczyk – Smogorzewo - Otmianowo w m. Marysin gm. Lubraniec”.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć mogących pogorszyć stan środowiska, dla którego obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany – zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.)

Zgodnie z wymogami art. 64 ust. 1 pkt 1, w związku z art. 156 oraz na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199 poz. 1227) Burmistrz Gminy i Miasta Lubraniec zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku o wydanie opinii w sprawie wymagalności i ewentualnego zakresu raportu oddziaływania inwestycji na środowisko.

Właściwe organy tj. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku pismem Nr N.NZ-42-12-12/2010 z dnia 26 lipca 2010 roku i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem nr RDOŚ-04.OO.6613-985-12/10/TR z dnia 02 września 2010 roku stwierdziły brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia stanowiącego przedmiot wniosku. Mając powyższe na uwadze Burmistrz Gminy i Miasta Lubraniec postanowieniem nr RG.7620/18/2/10 z dnia 02 września 2010 roku stwierdził brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania inwestycji na środowisko

Ze złożonych dokumentów załączonych do wniosku wynika, że projektowana przebudowa drogi gminnej przebiega przez tereny rolnicze i gospodarstwa rolne z zabudową mieszkaniową.

Dla poszerzenia jezdni drogi powiatowej projektuje się następującą konstrukcję

- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/20 grub. 7 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mech.grub.20 cm
- warstwa odsączająca grub. 10 cm z piasku o współczynniku filtracji $\geq 8\text{m/dobę}$.
- sprofilowane zagęszczone mechanicznie podłoże gruntowe $I_s > 1$

Dla drogi powiatowej projektuje się:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 5cm
- warstwa profilowa w ilości ok. 100kg/m²

Dla drogi gminnej projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 5cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego grub. 7cm
- podbudowa tłuczniowa stabilizowana mechanicznie grub. 20cm
- warstwa odsączająca 10 cm

Z charakterystyki karty informacyjnej załączonej do wniosku wynika, że planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska naturalnego. Zasięg uciążliwości zamknie się w granicach władania terenem inwestora. Standardy jakości środowiska, poza terenem do którego inwestor ma tytuł prawny, zostaną dotrzymane. Przebudowa drogi nie spowoduje zmian w środowisku przyrodniczym terenów otaczających drogę podczas eksploatacji oraz nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, przy przyjętym do analizy natężeniu ruchu samochodów. Wody powierzchniowe w przypadku właściwie prowadzonych robót budowlanych oraz właściwym odwodnieniu nie będą zagrożone.

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, planowane przedsięwzięcie jako trasa komunikacyjna, kwalifikuje się do wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania. Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia i zasięg mogących występować oddziaływań na środowisko oraz ze względu na sposób użytkowania terenów sąsiednich, planowane przedsięwzięcie nie będzie wymagać ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Dotychczasowy sposób wykorzystania odcinka drogi w sposób zasadniczy nie ulegnie zmianie. Nie zostanie też zmieniona powierzchnia istniejącego pasa drogowego.

Wybór możliwych wariantów trasy drogi gminnej został ograniczony do przyjęcia przebiegu zgodnie z istniejącym śladem. Droga przebiega utartym szlakiem komunikacyjnym. Wariant proponowany przez inwestora, ze względu na udrożnienie i drobną przebudowę istniejących rowów przydrożnych odbierających spływy powierzchniowe z odwodnienia jezdni i poboczy, zachowania w dużej części istniejącego drzewostanu, ponowne wykorzystanie zerwanej podczas robót inwestycyjnych darni i pozostałej szaty roślinnej, obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego oraz obniżenie poziomu spalania paliw poprzez upłynnienie jazdy pojazdów, polega na pełnej realizacji drogi gminnej według opracowania projektu budowlanego. Wariant ten zawiera wszystkie podstawowe zabezpieczenia dla tego typu inwestycji. Są to metody powszechnie stosowane w krajowych rozwiązaniach technologicznych dla tego typu inwestycji. Niwelata drogi została zaprojektowana w oparciu o dostosowanie do wysokości istniejących wjazdów oraz istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę drogi oraz ekonomikę kosztów. Wykonana asfaltowa nawierzchnia zabezpieczać będzie drogę przed rozmywaniem w czasie padających, ulewnych deszczów. Powierzchnia warstwy jezdni i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią sztywność i nośność. Układ drogi pozwala stworzyć sieć komunikacyjną, która dla różnych dróg utworzy skróty dojazdowe odciążające arterie komunikacyjne w tym rejonie. W wyniku podjętych prac inwestycyjnych poprawione zostaną parametry techniczne i eksploatacyjne drogi.

W przypadku odstąpienia od realizacji inwestycji następowaloby dalsze pogorszenie się stanu technicznego drogi, przekładającego się na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu. Realizacja planowanego przedsięwzięcia w innym miejscu spowoduje większą ingerencję w środowisko naturalne, ponieważ przyjęty do realizacji wariant polega na przebudowie już istniejącej drogi bez żadnych zmian lokalizacyjnych w istniejącym pasie drogowym. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią opisaną powyżej. Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót drogowych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań. W trakcie realizacji inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew.

Rodzaj, charakterystyka i usytuowanie przedsięwzięcia wskazują, iż w fazie realizacji nie będzie ono miało znaczącego negatywnego wpływu na stan środowiska pobliskiego otoczenia. Skala oddziaływania przedsięwzięcia na tym etapie będzie znikoma. Zasięg uciążliwości zamknie się w granicach działek, na których realizowane będzie przedsięwzięcie.

Wykluczone jest jej transgraniczne oddziaływanie na środowisko. Z uwagi na małą skalę ingerencji w środowisko, nie przewiduje się również dla tego zadania utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania postępowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ,
- karta informacyjna przedsięwzięcia

W postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wzięto pod uwagę charakter przedsięwzięcia opisany we wniosku, z którego stwierdza się, że:

- rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie będą powodować negatywnego oddziaływania na środowisko, ze względu na:

- skalę przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu,
- brak kumulowania oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na terenach nieruchomości sąsiednich
- brak emisji i występowania innych uciążliwości (z wyjątkiem fazy realizacji),
- brak ryzyka wystąpienia poważnej awarii

-usytuowanie przedsięwzięcia, będzie zajmować obszar, na którym brak jest zasobów mineralnych, siedlisk zwierząt, pomników przyrody podlegających ochronie.

Przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane poza:

- obszarami wodno-błotnymi oraz płytkim zaleganiu wód podziemnych,

- obszarami objętymi ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiornikami wód śródlądowych.
- obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,
- obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- obszarami ochrony uzdrowiskowej,
- obszarami wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną.

Z informacji przedstawionej w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że standardy jakości środowiska, poza terenem do którego inwestor ma tytuł prawny, zostaną dotrzymane, a także eksploatacja zrealizowanej inwestycji nie spowoduje zmian w środowisku przyrodniczym terenów otaczających projektowaną inwestycję.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Roboty będą organizowane w sposób minimalizujący ilość powstawania odpadów budowlanych.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze związanych z emisją substancji zanieczyszczających pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i maszyn wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Projektowana inwestycja położona jest z dala od terenów podlegających ochronie lecz w obszarze, który już wcześniej został poddany przekształceniom antropogenicznym. Prace związane z budową drogi nie wpłyną negatywnie na najbliższej położone zabytki architektury.

Kierując się charakterem planowanego przedsięwzięcia, należy uznać, że jego realizacja nie będzie stwarzać szczególnego zagrożenia dla miejscowego środowiska przyrodniczego, a także nie wpłynie negatywnie na najbliższej usytuowane planowanego przedsięwzięcia obszary NATURA 2000 z uwagi na znaczne ich oddalenie wynoszące:

- Błota Rakutowskie – obszar oznaczony jako **PLB 040001** w linii prostej ok. 19 km
- Dolina Dolnej Wisły- obszar oznaczony jako **PLB 040003** w linii prostej ok. 19 km

W związku z powyższym należało orzec jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust.3 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199 poz. 1227) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1 pkt. 1-13. Złożenie wniosku winno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o 2 lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku za moim pośrednictwem w ciągu 14 dni od daty jej otrzymania.

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Burmistrz Gminy i Miasta Lubraniec
2. Urząd Gminy i Miasta w Lubrańcu

Do wiadomości:

1. Starostwo Powiatowe we Włocławku
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Celem przedsięwzięcia jest budowa drogi gminnej dł. 2510 m szer. 5,0 m w m. Borek-Lublańczyk- Marysin oraz przebudowa fragmentu drogi powiatowej Nr 2915C Lubraniec-Smogorzewo-Otmianowo dł. 270 m szer. 6 m. Droga gminna budowana będzie na bazie istniejącego pasa drogowego o nawierzchni tłuczniowo-gruntowej wraz z wydzieleniem dodatkowych działek. Przebudowa drogi powiatowej polega na poszerzeniu jezdni bitumicznej do 6 m wraz z budową chodnika. Inwestycja drogowa stworzy strategiczną trasę komunikacyjną dla gminy Lubraniec na terenie woj. kujawsko-pomorskie.

Droga gminna stanowić będzie obwodnicę dla miasta Lubraniec. Początek obwodnicy w km 0+000 stanowi skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 270 relacji Brześć Kujawski - Koło, koniec drogi w km 2+510 stanowi skrzyżowanie z drogą powiatową Nr 2915C Lubraniec-Smogorzewo – Otmianowo, która prowadzi do drogi powiatowej Nr 2913 Lubraniec –Kruszynek (obecnie w przebudowie).

Droga gminna krzyżuje się z torowiskiem kolejki wąskotorowej.:

Układ dróg pozwala stworzyć sieć komunikacyjną, która dla różnych kierunków dróg utworzy skróty dojazdowe odciążające najważniejsze arterie komunikacyjne w tym rejonie. Na przeważającej długości droga sąsiaduje z działkami rolnymi.

Obecnie droga jest uregulowana pod względem stanu własności. Pas drogowy drogi gminnej jest jednak zbyt wąski, aby zapewnić parametry drogi kategorii lokalnej. W związku z tym konieczne są podziały geodezyjne i wytyczenie poszerzonego pasa drogowego. Inwestor wystąpi o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej w ramach Specustawy drogowej.

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej dł. 270 m jest uregulowany własnościowo.

Pas drogowy stanowią działki w obrębach: Borek, Lubrańczyk, Lubraniec Parcele i Biernatki należące:

- do Skarbu Państwa, Gminy i Miasto Lubraniec
- do właścicieli prywatnych, działki przeznaczone do podziału geodezyjnego w obrębie Lubrańczyk

Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających obecnie wynosi od 5 do 10 m, jezdni drogi gminnej od 3,0 do 4 m, powiatowej 5m. Dojazd do posesji odbywa się bezpośrednio poprzez zjazdy gospodarcze.

Nie narusza się stosunków wodno-prawnych, zachowane zostają istniejące przepusty, uszkodzone przepusty zostaną wyremontowane, rowy udrożnione

Projektowana droga gminna (na bazie istniejącego pasa drogowego) o długości 2510 m, szerokości jezdni 5 m i powiatowa dł. 270 m szer. 6 m zwiększyła wyłączenie powierzchni biologicznie czynnej o 35% tj. o tyle ile stanowi poszerzenie do normatywnej szerokości starej nawierzchni. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości - 33 000 m². Powierzchnia utwardzeń 16 000 m².

Projekt nie zakłada zmiany lokalizacji rowów, przewiduje tylko ich korektę geometryczną.

Aktualnie na pasie drogowym rosną pojedyncze drzewa i krzewy. Ze względu na poszerzenie pasa drogowego (6 m) konieczna będzie wycinka kolidujących drzew. Wycinka drzew poprawi bezpieczeństwo i prawidłowe wykonanie konstrukcji nawierzchni.

Projekt budowy drogi zakłada budowę jezdni szer. 5 m (pobocza 1,50 m) przystosowanej do ruchu kategorii KR 2 z możliwością wzmocnienia konstrukcji nawierzchni.

Dla poszerzeń jezdni drogi powiatowej projektuje się następującą konstrukcję

-podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/20 grub. 7 cm

- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mech.grub.20 cm
- warstwa odsączająca grub. 10 cm z piasku o współczynniku filtracji $\geq 8\text{m/dobę}$.
- sprofilowane zagęszczone mechanicznie podłoże gruntowe $I_s > 1$

Dla drogi powiatowej projektuje się:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 5cm
- warstwa profilowa w ilości ok. 100kg/m^2

Dla drogi gminnej projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni :

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 5cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego grub.7cm
- podbudowa tłuczniowa stabilizowana mechanicznie grub. 20cm
- warstwa odsączająca 10 cm