

*Biuro Projektów i Realizacji Inwestycji
Budownictwa Drogowego ESTAKADA*

ul. Urzędowska 30/6, 23-200 Kraśnik
tel. 518-862-906
email: bpd-estakada@wp.pl
NIP: 715-124-99-07
REG: 369372224

TYTUŁ OPRACOWANIA:

**PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY
do zgłoszenia robót**

ZADANIE:

**Przebudowa drogi powiatowej Nr 2724L Ostrów-Rudnik
w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00**

BRANŻA

Drogowa

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Kategoria XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe

ZAMAWIAJĄCY

Zarząd Dróg Powiatowych w Kraśniku ul. Szpitalna 2A
23-204 Kraśnik

INWESTOR

Powiat Kraśnicki Al. Niepodległości 20, 23-204 Kraśnik

**Klasyfikacja robót według Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) 45233000-9
Roboty budowlane w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania
nawierzchni autostrad, dróg.**

Funkcja	Imię i nazwisko, nr upr.	Podpis
Projektant	mgr inż. Andrzej Portka LUB/0007/PWBD/17	

Kraśnik, wrzesień 2018 r.

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

Część opisowa:

1. Oświadczenie	str. 3
2. Opis techniczny	str. 4
2.1. Podstawa opracowania	str. 4
2.2. Przedmiot inwestycji	str. 4
2.3. Elementy projektowane.	str. 5
2.3.1. Podstawowe parametry projektowe	
2.3.2. Plan sytuacyjny	
2.3.3. Skrzyżowania	
2.3.4. Profil podłużny	
2.3.5. Przekroje normalne	
2.3.6. Konstrukcja nawierzchni	
2.3.7. Konstrukcja poboczy gruntowych	
2.3.8. Odwodnienie	
2.3.9. Chodniki	
2.3.10. Zjazdy z drogi	
2.3.11. Zatoki autobusowe	
2.5. Organizacja ruchu	str. 8
2.6. Urządzenia obce	str. 8
2.7. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu	str. 9
2.8. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu (zgodnie z art. 3 pkt 20 oraz art.34.ust.3 pkt 5 ustawy prawo budowlane)	str. 9
2.9. Dane o wpisie do rejestru zabytków oraz podleganiu ochronie wg ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	str. 9
2.10. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej	str. 9
2.11. Zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników	str. 9
2.12. Dane wynikające ze specyfiki obiektu budowlanego	str. 9
3. Informacja BIOZ	str. 10
4. Uprawnienia budowlane, zaświadczenia	str. 15
5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia znak OŚ.6220.2.2018 z dnia 16.08.2018r	str. 17

Część rysunkowa:

- Rys 1. Plan orientacyjny skala 1:25 000,
- Rys 2. Plan sytuacyjny skala 1:1000,
- Rys 3. Przekroje normalne skala 1:50,
- Rys 4. Przekrój normalny - zjazd 1:20, 1:50,
- Rys 5. Ścieki podchodnikowe skala 1:20,
- Rys 6. Przejście wyniesione - przekrój skala 1:50.

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 ust. 4 prawa budowlanego, (Dz. U. 2016 poz. 290 z dnia 9 lutego 2016r z późn. zmianami), oświadczam, że opracowany przeze mnie projekt budowlany branży drogowej na zadaniu: „Przebudowa drogi powiatowej Nr 2724L Ostrów-Rudnik w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00” został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant: mgr inż. Andrzej Portka

Kraśnik, wrzesień 2018 r.

OPIS TECHNICZNY

Projekt budowlany – wykonawczy dla inwestycji:

„Przebudowa drogi powiatowej Nr 2724L Ostrów-Rudnik w gm. Wilkołaz
od km 1+606,00 do km 4+643,00”

2.1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Podstawę opracowania niniejszego projektu budowlanego – wykonawczego stanowią:

- [1]. Umowa zawarta z Zamawiającym: Zarząd Dróg Powiatowych w Kraśniku,
- [2]. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2007.19.115),
- [3]. Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430),
- [4]. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, (Dz. U. z 2012 r. poz. 462),
- [5]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych, określonych w programie funkcjonalno - użytkowym (Dz.U. Nr 130, poz. 1389),
- [6]. Ustawa z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz.U. Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.),
- [7]. Aktualnie obowiązujące normy techniczne oraz wytyczne projektowania,
- [8]. Mapa zasadnicza w skali 1:1000,
- [9]. Uzgodnienia robocze z Inwestorem,
- [10]. Pomiary uzupełniające sytuacyjno – wysokościowe.

2.2. PRZEDMIOT INWESTYCJI.

Niniejsze opracowanie zawiera rozwiązania projektowe dotyczące przebudowy drogi powiatowej Nr 2724L Ostrów-Rudnik w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00.

Początek projektowanego odcinka ma miejsce w km 1+606,00 w osi istniejącej drogi powiatowej, koniec w km 4+643,00 w osi istniejącej drogi powiatowej, w obrębie skrzyżowania z drogą krajową nr 19.

Projektowany odcinek drogi powiatowej w chwili obecnej jest drogą o nawierzchni bitumicznej szer. 5,50 m w złym stanie technicznym z licznymi zaniżeniami w profilu podłużnym i poprzecznym. Istniejąca droga przebiega w liniach rozgraniczających o zmiennej szerokości. Ograniczona z obu stron granicami działek przyległych.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo, do występujących rowów trawiastych oraz poprzez istniejące przepusty w km:

- km 3+163,00 przepust o średnicy 100, dł. 9,00m.

Droga posiada łuki poziome w następujących lokalizacjach:

- km 2+522,53 W-1 łuk poziomy w lewo,
- km 3+526,50 W-2 łuk poziomy w prawo,

- km 3+576,52 W-3 łuk poziomy w prawo,
- km 4+181,42 W-4 łuk poziomy w lewo,

Z projektowaną drogą krzyżują się drogi:

- km 2+528,00 szer. 3,00m, skrzyż. z dr. gminną 108339L (P)
- km 2+540,00 szer. 3,00m, skrzyż. z dr. gminną 108339L (L)
- km 3+895,50 szer. 3,00m, skrzyż. z dr. gminną 108659L (L)

W ciągu drogi powiatowej występują następujące zatoki autobusowe:

- km 1+615,00 str. lewa istniejący znak D-15,
- km 1+645,00 str. prawa istniejąca wiata przystankowa,
- km 2+638 str. lewa istniejący znak D-15,
- km 2+645 str. prawa istniejąca wiata przystankowa,
- km 3+846 str. prawa istniejąca wiata przystankowa,
- km 3+858 str. lewa istniejący znak D-15,

2.3. ELEMENTY PROJEKTOWANE.

2.3.1. Podstawowe parametry projektowe

Do projektowania przyjęto następujące założenia :

- klasa techniczna drogi powiatowej Z
- prędkość projektowa 50 km/godz.,
- kategoria obciążenia ruchem KR 1-2
- przekrój poprzeczny: szlakowy (teren zabudowany)
 półuliczny (teren zabudowany)
 uliczny (teren zabudowany)
- podstawowa szerokość jezdni: $2 \times 2,75\text{m} = 5,50\text{ m}$
- pobocza szer. 1,00 m
- chodnik szer. 2,00 m, lokalnie 1,50m.

2.3.2. Plan sytuacyjny (rys. 2)

Początek projektowanego odcinka ma miejsce w km 1+606,00 w osi istniejącej drogi powiatowej, koniec w km 4+643,00 w osi istniejącej drogi powiatowej, w obrębie skrzyżowania z drogą krajową nr 19.

Ze względu na jak najlepsze wykorzystanie istniejącej drogi zaprojektowano przebieg przebudowy po śladzie istniejącej nawierzchni bitumicznej.

Geometria drogi w planie przedstawia się następująco:

- km 2+522,53 W-1 łuk poziomy w lewo, $R=50,00$, $i=3\%$, poszerzenie=0,60m
- km 3+526,50 W-2 łuk poziomy w prawo, $R=70,00$, $i=6\%$, poszerzenie=0,50m
- km 3+576,52 W-3 łuk poziomy w prawo, $R=600,00$, $i=2\%$,
- km 4+181,42 W-4 łuk poziomy w lewo, $R=70,00$, $i=6\%$, poszerzenie=0,50m

We wszystkich przypadkach obrót odbywa się wokół osi jezdni na długości istniejącej krzywej przejściowej dł. 30,00m.

2.3.3. Skrzyżowania

Na planie sytuacyjnym zagospodarowania terenu rys. nr 2 przedstawiono dane geometryczne rozwiązań projektowych. Zaprojektowano przebudowę istniejących skrzyżowań drogowych poprzez:

- 1) str. prawa km 2+528,00, skrzyżowanie z drogą gminną 108339L o nawierzchni bitumicznej szer. 3,00m należy odtworzyć łuki wyokrąglające o promieniu $R_p=6,00m$ oraz $R_L=8,00m$. Zaprojektowano nakładkę wyrównującą podniesienie niwelety drogi gminnej wg konstrukcji jak dla ruchu KR 2,
- 2) str. lewa km 2+540,00, skrzyżowanie z drogą gminną 108339L o nawierzchni bitumicznej szer. 3,00m należy odtworzyć łuki wyokrąglające o promieniu $R_p=8,00m$ oraz $R_L=5,00m$. Zaprojektowano nakładkę wyrównującą podniesienie niwelety drogi gminnej wg konstrukcji jak dla ruchu KR 2,
- 3) str. lewa km 3+895,50, skrzyżowanie z drogą gminną 108659L o nawierzchni bitumicznej szer. 3,00m należy wykonać nakładkę wyrównującą podniesienie niwelety drogi gminnej wg konstrukcji jak dla ruchu KR 2 na długości 1,00m.

2.3.4. Profil podłużny

Zaprojektowano profil podłużny dopasowany do istniejącego przebiegu niwelety z jednoczesnym jej wyrównaniem.

Zaprojektowany profil podłużny pozwoli na ułożenie warstw konstrukcyjnych, wyrównanie niwelety i zapewni prawidłowe odwodnienie korpusu drogowego.

2.3.5. Przekroje normalne (rys. nr 3)

Na odcinku objętym opracowaniem występują przekroje poprzeczne szlakowe, uliczne oraz półuliczne. Podstawowe parametry geometryczne przekrojów normalnych oraz ich konstrukcje podano w części rysunkowej – rys. nr 3.

Przyjęto podstawowe parametry przekroju normalnego:

- przekrój drogowy jednojezdniowy na całości odcinka - jezdnia szer. $2 \times 2,75m = 5,50m$
- pobocza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 o uziarnieniu 0/31,5mm śr. gr. 10cm o szerokości 1,00m,
- pochylenia poprzeczne nawierzchni – na odcinkach prostych $i = 2\%$ (przekrój daszkowy),
- pochylenia poprzeczne nawierzchni – na odcinkach łuków kołowych zgodne z rys. nr 2 Plan sytuacyjny,
- pochylenia poprzeczne poboczy – na trasie zasadniczej $i = 6\%$,
- szerokość projektowanego chodnika – podstawowa 2,00m, lokalnie 1,50m.

2.3.6. Konstrukcja nawierzchni

2.3.6.1 Konstrukcja nawierzchni jezdni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W gr. 4cm

2.3.6.2 Konstrukcja nawierzchni jezdni w miejscu poszerzeń

- warstwa ścieralna - z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4cm
- warstwa wiążąca - z betonu asfaltowego AC 16W gr. 4cm

- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22P gr. 8cm
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 gr. 20cm
- warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej cementem C1,5/2 <4,0MPa gr. 15 cm

2.3.6.3 Konstrukcja nawierzchni chodnika i peronów:

- kostka brukowa betonowa gr. 6cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem C1,5/2 <4,0MPa gr. 15 cm

2.3.6.4 Konstrukcja nawierzchni zjazdów:

- kostka brukowa betonowa gr. 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 gr. 20cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem C1,5/2 <4,0MPa gr. 15 cm

2.3.6.5 Konstrukcja nawierzchni wyniesionego przejścia dla pieszych:

- kostka brukowa betonowa gr. 8cm (czerwona i szara)
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 gr. 20cm

2.3.7. Konstrukcja poboczy gruntowych

Zaprojektowano umocnienie poboczy z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 o uziarnieniu 0/31,5mm śr. gr. 10cm.

2.3.8. Odwodnienie

W celu sprawnego odwodnienia korpusu drogowego zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych do istniejących rowów przydrożnych poprzez nadanie jezdni i poboczom wymaganych spadków poprzecznych. Dodatkowo po stronie prawej od km 2+446,50 do km 2+650,00 oraz po stronie lewej od km 2+446,50 do km 2+540,00 zaprojektowano wykonanie rowu przydrożnego o pochyleniu skarp 1:1. Zaprojektowano także ściek podchodnikowy z krawężnika odwadniającego na ławie betonowej z betonu C12/15 wraz z przykanalikiem Ø150 o spadku min. 0,5% na podsypce piaskowej gr. 20cm:

- km 2+459,00 strona prawa projektowany ściek podchodnikowy L=2,40m,
- km 2+459,00 strona lewa projektowany ściek podchodnikowy L=2,40m,
- km 2+495,00 strona lewa projektowany ściek podchodnikowy L=2,40m,
- km 2+522,50 strona lewa projektowany ściek podchodnikowy L=2,40m,

2.3.8.1. Przepusty

Na podstawie wykonanego przeglądu stwierdzono, że przepust w km 3+163,00 średnicy 100cm, dł. 9,00m nie wymaga wykonania robót remontowych.

2.3.9. Chodniki

Szczegółową lokalizację chodników pokazano na rys. nr 2 Plan sytuacyjny. Chodniki dla pieszych zaprojektowano o szerokości 2,00m (z krawężnikiem) przy krawędzi jezdni, lokalnie

szerokości 1,50m (bez krawężnika). Pochylenie poprzeczne chodnika 2% (do jezdni), niweleta chodnika dostosowana do niwelety jezdni. Chodnik ograniczony będzie od strony drogi powiatowej za pomocą krawężnika betonowego 15x30, od strony rowu przydrożnego obrzeżem betonowym 8x30 na ławie betonowej z betonu C12/15.

W celu zapewnienia uspokojenia ruchu w obrębie skrzyżowania z drogą gminną 108339L oraz zapewnienia bezpieczeństwa niechronionym użytkownikom dróg zaprojektowano w km 2+494,40 wyniesione przejście dla pieszych o nawierzchni z kostki brukowej betonowej. Dodatkowo przejście dla pieszych należy oznakować oznakowaniem aktywnym D-6 LED z pulsatorami i czujnikiem ruchu (system SUPER SIGN FLASH). Przejście należy wykonać zgodnie z rys. nr 6.

2.3.10. Zjazdy z drogi

Wzdłuż drogi powiatowej występują zjazdy indywidualne oraz publiczne. Nie przewiduje się wykonania nowych zjazdów. Szerokość zjazdów oraz lokalizacja – wg rys. nr 2. Zjazdy z drogi zaprojektowano:

- o nawierzchni z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 o uziarnieniu 0/31,5mm śr. gr. 10cm na szerokości 1,00m,
- o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, grubości 8 cm, Ograniczenie tylnej części zjazdu stanowi obrzeże betonowe 8x30, skos wjazdowy 1:1. Na połączeniu z nawierzchnią drogi należy zaniżyć krawężnik do 2 cm ponad nawierzchnię bitumiczną, zmiana wysokości krawężnika na długości 2,0 m. Nawierzchnię zjazdów należy wykonać w poziomie chodnika. Nawierzchnię pomiędzy zakończeniem zjazdu a istniejącą częścią zjazdu należy wyrównać kruszywem łamanym (0-31,5) stabilizowanym mechanicznie gr. śr. 15cm.

2.3.11. Zatoki autobusowe.

Na projektowanym odcinku w miejscu istniejących przystanków autobusowych zaprojektowano wykonanie peronów dla podróżnych z kostki brukowej betonowej o wymiarach zgodnych z rys. nr 2 Plan sytuacyjny. Ograniczenie od strony drogi powiatowej stanowić będzie krawężnik betonowy 15x30 na ławie betonowej z betonu C12/15, ze skosem na dł. 2,00m, od strony rowu przydrożnego obrzeżem betonowym 6x20.

- km 1+615,00 str. lewa peron dla podróżnych,
- km 1+645,00 str. prawa istniejąca wiata przystankowa,
- km 3+846 str. prawa istniejąca wiata przystankowa,
- km 3+820 str. lewa peron dla podróżnych,

2.5. ORGANIZACJA RUCHU

Projekt organizacji ruchu na projektowanym odcinku stanowi odrębne opracowanie.

2.6. URZĄDZENIA OBCE.

Nie kolidują z projektowanym przebiegiem.

2.7. PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU

Przebudowywana droga powiatowa położona w gminie Wilkołaz w południowo wschodniej części powiatu Kraśnik. Przeznaczona jest do obsługi regionalnego ruchu pojazdów. Dostępność jest nieograniczona.

2.8. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU (ZGODNIE Z ART. 3 PKT 20 ORAZ ART.34.UST.3 PKT 5 USTAWY PRAWO BUDOWLANE)

Obszar oddziaływania obiektu objętego niniejszym projektem ogranicza się do działki pasa drogowego drogi powiatowej nr 2724L Ostrów-Rudnik o nr ewid. gruntu 284 obręb ewidencyjny Ostrów i 271/1, obręb ewidencyjny Rudnik Szlachecki Kolonia gmina Wilkołaz oraz działek osób prywatnych i prawnych o nr ewid. gruntu: 693/4, 773, 805/2 obręb ewidencyjny Ostrów i nr 33/2, 272 obręb ewidencyjny Rudnik Szlachecki Kolonia gmina Wilkołaz.

Przewidywany rodzaj robót nie stwarza uciążliwości projektowanych obiektów na tereny przyległe.

2.9. DANE O WPISIE DO REJESTRU ZABYTKÓW ORAZ PODLEGANIU OCHRONIE WG USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.

Obiekt nie figuruje w rejestrze zabytków ani nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej. W przyjętym rozwiązaniu projektowym nie przewiduje się wycinki drzew. Realizacja projektowanego odcinka przyczyni się do uporządkowania zagospodarowania terenu, zmniejszy emisję hałasu, kurzu oraz ureguje odwodnienie.

2.10. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ.

Obiekt nie znajduje się na terenach objętych eksploatacją górnictwem.

2.11. ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW

Przyjęte rozwiązanie projektowe nie narusza istniejącego stanu środowiska, przyczyni się do uporządkowania zagospodarowania terenu oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Inwestycja nie wymaga wycinki drzew.

2.12. DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI OBIEKTU BUDOWLANEGO.

Powiązane ze sobą elementy drogowe wymagają dokładnego wykonania sytuacyjnego i wysokościowego, począwszy od robót pomiarowych, poprzez roboty ziemne, roboty związane z wykonaniem warstw konstrukcyjnych, kończąc na dokładnym wykonaniu warstw ścieralnych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23-06-2003 §6 ust. 1 i 2 roboty drogowe występuje konieczność opracowania informacji i planu bioz dla budowy powyższej inwestycji. Stanowi ona odrębne opracowanie.

**INFORMACJA DOTYCZĄCA
BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

na wykonanie przebudowy drogi

Obiekt: Przebudowa drogi powiatowej Nr 2724L Ostrów-Rudnik w gm. Wilkołaz
od km 1+606,00 do km 4+643,00

Miejscowość: Ostrów

Gmina: Wilkołaz

Powiat: Kraśnicki

Województwo: Lubelskie

Inwestor: Powiat Kraśnicki Al. Niepodległości 20, 23-204 Kraśnik,

Opracował : mgr inż. Andrzej Portka
LUB/0007/PWBD/17

Zakres robót i kolejność realizacji obiektów.**I. ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE.**

1. Roboty pomiarowe przy liniowych robotach ziemnych
2. Mechaniczne karczowanie krzaków i podszyć rzadkich
3. Mechaniczne karczowanie pni
4. Rozebranie nawierzchni z kostki betonowej 8cm na podsypce cementowo-piaskowej
5. Rozebranie krawężników betonowych 15x30 cm na podsypce cementowo-piaskowej
6. Rozebranie krawężników betonowych 20x30 cm na podsypce cementowo-piaskowej
7. Rozebranie obrzeży betonowych o wymiarach 8x30 cm na podsypce piaskowej
8. Rozebranie przepustów rurowych - rury betonowe o śr. 50 cm
9. Mechaniczne rozebranie nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych o grubości 10 cm
10. Rozebranie podbudowy z kruszywa gr. 20 cm mechanicznie
11. Zdejmowanie tablic znaków drogowych zakazu, nakazu, ostrzegawczych, informacyjnych
12. Rozebranie nawierzchni z płyt drogowych betonowych o grubości do 10 cm z wypełnieniem spoin piaskiem
13. Rozebranie słupków do znaków

II. ROBOTY ZIEMNE.

1. Roboty ziemne poprzeczne (bez transportu) wykonywane mechanicznie w gruncie kat. III-IV (zużycie na miejscu).
2. Roboty ziemne wykonywane mechanicznie koparkami przedsiębiornymi w gruncie kat. III-IV z transportem urobku na odległość do 1 km samochodami samowyładowczymi
3. Wykonanie nasypów mechanicznie z gruntu kat. III - IV wraz z formowaniem i zagęszczeniem nasypu i zwilżeniem w miarę potrzeby warstw zagęszczanych wodą
4. Plantowanie skarp i dna wykopów/nasypów wykonywanych mechanicznie w gruntach kat. I-III

III. ODWODNIENIE KORPUSU DROGOWEGO

1. Krawężniki odwodnieniowe polimerobetonowe o wymiarach 20x30 cm z wykonaniem ław betonowych z betonu C12/15 na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 3 cm.
2. Wykonanie ścieku podchodnikowego z rur PCV łączonych na wcisk o średnicy 150 mm na podsypce piaskowej odprowadzającego wodę od krawężnika odwodnieniowego.

IV. PODBUDOWY.

1. Mechaniczne wykonanie koryta pod konstrukcję nawierzchni jezdni gr. 40 cm z odwozem ziemi samochodami samowyładowczymi na odległość do 3 km (na odkład)
2. Profilowanie i zagęszczanie podłoża wykonywane mechanicznie w gruncie kat. III-IV pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
3. Oczyszczenie mechaniczne nawierzchni drogowych bitumicznych
4. Mechaniczne skropienie warstw konstrukcyjnych ulepszonych emulsją asfaltową, zużycie emulsji asfaltowej 0,3 kg/m²
5. Wykonanie podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/30 , warstwa po zagęszczeniu grubości 20 cm.

6. Wykonanie warstwy morozoochronnej z mieszanki związanej cementem C1,5/2 o wytrzymałości do 4,0MPa (z wytwórni) pielęgnowane piaskiem i wodą o grubości po zagęszczeniu 15 cm
7. Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22P gr. w-wy 8 cm po zagęszczeniu.

V. NAWIERZCHNIE.

1. Wykonanie nawierzchni z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie, gr. w-wy 15 cm
2. Nawierzchnia z płyt drogowych betonowych sześciokątnych - trylinka o grubości 15 cm z wypełnieniem spoin piaskiem - materiał z rozbiórki
3. Wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego AC 16W warstwa wiążąca grubość warstwy po zagęszczeniu 4 cm.
4. Nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11S warstwa ścieralna grubość warstwy po zagęszczeniu 4 cm.
5. Roboty remontowe - frezowanie nawierzchni bitumicznej; przyjęto 10% powierzchni (nierówności i miejsca wcinek).
6. Nawierzchnie z kostki brukowej betonowej grubości 8 cm koloru czerwonego (typ HOLLAND) na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grub. w-wy 3 cm z wypełnieniem spoin piaskiem.
7. Nawierzchnie z kostki brukowej betonowej grubości 8 cm kolorowej (typ BEHATON) na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grub. w-wy 3 cm z wypełnieniem spoin piaskiem. (Uwaga. kolorystyka i układ kostki zgodne z rys. nr 6)
8. Nawierzchnie z kostki brukowej betonowej grubości 8 cm (materiał z rozbiórki), na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grub. w-wy 3 cm z wypełnieniem spoin piaskiem.

VI. ROBOTY WYKOŃCZENIOWE.

1. Części przelotowe prefabrykowanych przepustów drogowych rurowych o średnicy 50 cm. Rury z PP dwuścienne, karbowane - pod zjazdami wraz z zasypaniem i zagęszczeniem
2. Przepusty rurowe pod zjazdami - ścianki czołowe dla rur o śr. 50 cm
3. Wykonanie ław fundamentowych przepustów z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. warstwy 15 cm pod zjazdami
4. Mechaniczne ścinanie poboczy w gruncie kat. II-IV na szerokości 1,00 m z odwozem urobku na odległość do 3 km.
5. Umocnienie poboczy mieszanką niezwiązaną z kruszywa C 90/3 o uziarnieniu 0/31,5 śr, grub. 10 cm po zagęszczeniu na szerokość 1,0 m.
6. Humusowanie skarp z obsianiem przy grubości warstwy humusu 5 cm

VII. OZNAKOWANIE DRÓG.

1. Słupki do znaków drogowych z rur stalowych o śr. 63 mm
2. Pionowe znaki drogowe - znaki zakazu, nakazu, ostrzegawcze i informacyjne o pow. do 0.3 m²
3. Pionowe znaki drogowe - znaki zakazu, nakazu, ostrzegawcze i informacyjne o pow. ponad 0.3 m²
4. Montaż znaku aktywnego D-6 SING FLASH z detektorem ruchu i zasilaniem solarnym
5. Montaż punktowych elementów odblaskowych o korpusie żeliwnym

6. Oznakowanie poziome nawierzchni bitumicznych - za pomocą mas chemoutwardzalnych grubowarstwowe wykonywane mechanicznie - linie ciągłe
7. Oznakowanie poziome nawierzchni bitumicznych - za pomocą mas chemoutwardzalnych grubowarstwowe wykonywane mechanicznie - linie przerywane
8. Oznakowanie poziome nawierzchni bitumicznych - za pomocą mas chemoutwardzalnych grubowarstwowe wykonywane mechanicznie - linie przystankowe

VIII. ELEMENTY ULIC.

1. Krawężniki betonowe o wymiarach 15 x 30 cm z wykonaniem ław betonowych z betonu C12/15 na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 3 cm.
2. Opornik granitowy o wymiarach 15 x 30 cm z wykonaniem ław betonowych z betonu C12/15 na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 3 cm.
3. Chodniki z kostki brukowej betonowej grubości 6 cm koloru szarego na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 3 cm z wypełnieniem spoin piaskiem
4. Obrzeża betonowe o wymiarach 30x8 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 z wypełnieniem spoin zaprawą cementową
5. Obrzeża betonowe o wymiarach 6x20 cm koloru szarego na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, spoiny wypełnione zaprawą cementową.

1. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

W obszarze inwestycji występują:

- drogi o nawierzchni asfaltowej,
- budynki mieszkalne jednorodzinne,
- budynki użyteczności publicznej,
- kablowe sieci teletechniczne i energetyczne,
- sieci gazowe i wodociągowe
- sieci kanalizacyjne

2. Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

W miejscu planowanej inwestycji ma miejsce ruch drogowy.

3. Zagrożenia, jakie mogą powstać w trakcie realizacji to:

Przy realizacji przedmiotowej inwestycji zagrożenie bezpieczeństwa stanowi wykonywanie robót pod ruchem drogowym, ponadto sprzęt do wykonywania robót ziemnych (koparki, spycharki itp.) oraz transport (pojazdy wysokotonazowe do przewozu materiałów budowlanych).

4. Sposób prowadzenie instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

- wszyscy pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu robót budowlanych powinni być przeszkoleni w zakresie przepisów BHP,
- przed przystąpieniem do robót wymienionych w pkt. 1, kierownik budowy powinien każdorazowo przeprowadzić ustne szkolenie wszystkich pracowników związanych z tymi robotami, kładąc szczególny nacisk na zachowanie ostrożności przy wykonywaniu

robót w pobliżu urządzeń i obiektów stwarzających szczególne zagrożenie dla życia i zdrowia,

- przeprowadzenie szkolenia należy udokumentować wpisem do dziennika budowy, a w książce szkoleń fakt szkolenia potwierdzić przez szkolonych pracowników.

5. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikających z wykonania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Wykonawca winien przed przystąpieniem do robót:

- ustalić zasady dopuszczeń do pracy w wykopach oraz przy czynnym uzbrojeniu terenu;
- sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia uwzględniający specyfikę obiektu budowlanego, warunki prowadzenia robót budowlano – montażowych i przepisy BHP, zawierający następujące informacje,
- sporządzić projekt organizacji ruchu na czas robót i uzyskać jego zatwierdzenie u zarządcy drogi;
- plan zagospodarowania placu budowy z rozmieszczeniem wewnętrznych ciągów komunikacyjnych, granic stref ochronnych, urządzeń przeciwpożarowych, sprzętu ratunkowego;
- zakres robót i kolejność poszczególnych etapów robót;
- informacje dotyczące wydzielania i oznakowania miejsca prowadzenia robót stwarzających zagrożenie.

Oznakowanie zorganizować zgodnie z obowiązującymi przepisami i instrukcjami.

4. Uprawnienia budowlane, zaświadczenia



Lublin, dnia 31 maja 2017 r.

- 2 -

LOIIB.OKK.7131-220/7132-220/2017

D E C Y Z J A

Na podstawie: art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 1946), art. 12 ust. 2 pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 3b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 290 ze zm.), § 13 ust. 4 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1278), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Andrzej Jacek PORTKA

magister inżynier

urodzony dnia 30 listopada 1976 r. w Świdniku

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewidencyjny: LUB/0007/PWBD/17

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 k.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwolecie decyzji.

Pouczenie :

Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Lubelskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Lublinie, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Członek

dr inż. Wiesław Nurek

Otrzymują:

1) Pan Andrzej Jacek PORTKA
Franciszków, ul. Spokojna 9A
21-007 Mielęwo

2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego

3. u/a

Członek

mgr inż. Dariusz Flak

Przewodniczący

mgr inż. Jolanta Kasperk



**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej**

Pan Andrzej Jacek PORTKA

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 + 5, art. 13 ust. 3 i 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2) kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
- 3) kierowanie wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzór i kontrolę techniczną wytwarzania tych elementów,
- 4) wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- 5) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

bez ograniczeń.

II. Na mocy § 10 i § 13 ust. 4 pkt. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1278), uprawnienia budowlane w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń uprawniają do projektowania obiektu budowlanego i kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:

- droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
- droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust,
- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Członek

dr inż. Wiesław Nurek

Członek

mgr inż. Dariusz Flak

Przewodniczący

mgr inż. Jolanta Kasperk



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

LUB-6H7-9CD-5I2 *

Pan Andrzej Jacek Portka o numerze ewidencyjnym LUB/BD/0050/18
adres zamieszkania Franciszków ul. Spokojna 9A, 21-007 Mełgiew
jest członkiem Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-09-01 do 2019-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-08-31 roku przez:

Joanna Gieroba, Przewodniczący Rady Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

**5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia
znak OŚ.6220.2.2018 z dnia 16.08.2018r**

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH

w Kraśniku

Wpłynęło

L.dz.

2018

podpis



Urząd Gminy Wilkołaz

23-212 Wilkołaz, Wilkołaz Pierwszy nr 9, tel. (81) 821 20 01, fax (81) 821 26 95

e-mail: gmina@wilkolaz.pl, www.wilkolaz.pl

Wilkołaz, dnia 16.08.2018 r.

Znak: OŚ. 6220.2.2018

D E C Y Z J A

Na podstawie:

- art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4 w związku z art. 84 ust. 1 i 2 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.),
 - art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.),
 - § 3 ust. 2 pkt. 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71)
- po rozpatrzeniu wniosku z dnia 02 lipca 2018 roku Zarządu Dróg Powiatowych w Kraśniku, 23-204 Kraśnik, ul. Szpitalna 2A w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2724 L Ostrów - Rudnik w gminie Wilkołaz, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie – opinia z dnia 26 lipca 2018 roku znak: WSTV.4220.44.2018.AS, Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie – opinia z dnia 23 lipca 2018 roku znak: DNS-NZ.7016.71.2018.AS oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu z dnia 17 lipca 2018 roku znak: WA.ZZŚ.4.436.185.2018.SP

o r z e k a m

o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na realizacji inwestycji pod nazwą "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2247 L w gminie Wilkołaz".

U Z A S A D N I E N I E

W dniu 06 lipca 2018 r. do Urzędu Gminy Wilkołaz wpłynął wniosek Zarządu Dróg Powiatowych w Kraśniku, 23-204 Kraśnik, ul. Szpitalna 2A o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na realizacji inwestycji pod nazwą „Przebudowa drogi powiatowej Nr 2724 L Ostrów - Rudnik w gminie Wilkołaz”.

Zgodnie z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Wilkołaz działki, na których zlokalizowane będzie przedsięwzięcie przeznaczone są pod drogę powiatową ozn. symbolem KP(Z) klasy zbiorczej.

Omawiane przedsięwzięcie może być zrealizowane po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na podstawie § 3 ust. 2 pkt. 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) **w/w inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być stwierdzony, a w przypadku**

stwierdzenia takiej potrzeby organ określa jednocześnie zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem z dnia 26 lipca 2018 roku znak: WSTV.4220.44.2018.AS wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Także Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie – opinia z dnia 23 lipca 2018 roku znak: DNS-NZ.7016.71.2018.AS stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu pismem z dnia 17 lipca 2018 roku znak: WA.ZZŚ.4.436.185.2018.SP stwierdził, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W oparciu o powyższe opinie Wójt Gminy Wilkołaz postanowieniem z dnia 30 lipca 2018 roku odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono opinie RDOŚ w Lublinie, PWIS w Lublinie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 cytowanej na wstępie ustawy w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Natomiast zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt 2 w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – uzasadnienie decyzji powinno zawierać informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1, uwzględnionych przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy z o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach można wydać po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu. Przebudowa drogi powiatowej jest zgodna z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Wilkołaz

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania, związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w art. 63 ust 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r.

Na podstawie informacji przedstawionej przez wnioskodawcę analizowano: skalę inwestycji, usytuowanie, charakter, zakres robót związanych z planowaną inwestycją, czas trwania oraz emisje i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia.

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

b) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji.

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 2724L Ostrów -Rudnik od km 1+606,00 do km 4+643,00 (na łącznej długości 3,037 km, po śladzie istniejącej nawierzchni asfaltowej.

Szacunkowa powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi (droga 16 703,50 m², pobocze 6 074,00 m²) to ok. 23 032,50 m² (ok. 2,30 ha).

Odcinek ww. drogi powiatowej, przebiega przez teren gminy Wilkołaz. Zagospodarowanie w obrębie drogi stanowi: w większości tereny niezabudowane o charakterze rolniczym (pola uprawne) i rozproszona zabudowa zagrodowa o małej intensywności (zlokalizowany na całym odcinku przebudowywanej drogi) .

Droga posiada przekrój szlakowy. Szerokość jezdni przebudowywanej drogi powiatowej nr 2724L Ostrów - Rudnik od km 1+606,00 do km 4+643,00 jest niezmienna. Szerokość jezdni wynosi 5,50m, a pobocza 1,00 m. Istniejąca nawierzchnia wykonana jest z betonu asfaltowego, pobocze gruntowe obustronne. Odwodnienie przebudowywanej drogi odbywa się powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych oraz przepustów pod koroną drogi znajdujących się w km:

- istniejący przepust w km 3+163,00.
- istniejący przepust w km 4+643,00.

Nawierzchnia jezdni na przebudowywanym odcinku drogi powiatowej wykazuje liczne uszkodzenia powierzchniowe (pęknięcia, nierówności i ubytki). Pogarszający się stan techniczny nawierzchni znacznie obniża poziom bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz przyczynia się do wzrostu emisji hałasu komunikacyjnego, zanieczyszczeń do powietrza oraz stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych pasa drogowego.

Realizacja omawianej inwestycji ma za zadanie:

- 1) usprawnienie ruchu drogowego,
- 2) poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi,
- 3) podniesienie komfortu użytkowników drogi,
- 4) poprawę warunków środowiskowych w korytarzu omawianego odcinka drogi powiatowej.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące roboty:

- 1) ułożenie warstw bitumicznych,
- 2) wykonanie chodnika,
- 3) wykonanie peronów dla podróżnych,
- 4) wykonanie odtworzenia rowu przydrożnego,
- 5) wykonanie poboczy utwardzonych kruszywem,
- 6) wykonanie oznakowania.

Na załamaniach trasy odtworzone zostaną istniejące łuki poziome oraz korekty kierunku.

W związku z realizacją inwestycji na etapie jej planowania nie przewiduje się ingerencji w zielen przydrożną oraz zadrzewienia śródpolne. W przypadku gdy na etapie projektowym - opracowywania projektu budowlanego - zaszłaby konieczność ingerencji w zielen przydrożną lub zadrzewienia przydrożne należy szczegółową ilość drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki określić na etapie opracowywania projektu budowlanego.

Inwestycja w całości położona jest poza formami ochrony przyrody.

Teren planowanej inwestycji leży w poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 z późn. zm.). Najbliżej terenu inwestycji (w promieniu do 10 km) położone są: Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu (ok. 1,2 km).

Według Opracowania Instytutu Badań Ssaków PAN w Białowieży (2012 r.) planowana do modernizacji droga zlokalizowana jest poza korytarzami ekologicznymi. Najbliżej zlokalizowany jest korytarz ekologiczny KPdC – 1D Rostocze Lubelskie.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się wzajemnych oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Inwestycja nie będzie powiązana z innymi przedsięwzięciami, tym samym nie wystąpi tutaj kumulowanie się oddziaływań na środowisko w sensie negatywnym. Planowane przedsięwzięcie wpłynie korzystnie na usprawnienie przejazdu oraz poprawę bezpieczeństwa pieszych i innych użytkowników drogi.

c) wykorzystanie zasobów naturalnych

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że wystąpi zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwo oraz energię w ilości niezbędnej do realizacji inwestycji.

Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Wszystkie rodzaje odpadów powstające na etapie realizacji inwestycji powinny być magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie przekazane odpowiednim jednostkom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami na odbiór odpadów, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 21 z późn. zm.).

Ścieki socjalno-bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji należy gromadzić w przenośnych sanitariatach typu toy-toy. System odwodnienia drogi pozostanie w niezmienionym stanie, droga nie będzie odwadniana za pomocą systemu kanalizacyjnego. Z uwagi na to, że odprowadzane wody opadowe i roztopowe z przedmiotowej drogi nie są zaliczane do ścieków, nie podlegają obowiązkowi podczyszczenia przed odprowadzeniem ich do środowiska. Bazy materiałowo-sprzętowe, zaplecze socjalne budowy oraz parking sprzętu i maszyn winny być lokalizowane z uwzględnieniem środków ostrożności i zabezpieczeń przed zanieczyszczeniem zbiorników wodnych i cieków oraz gruntu, a także poza zasięgiem obrysu koron drzew.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą występowały uciążliwości powodowane emisją hałasu pracujących urządzeń budowlanych oraz pojazdów obsługujących budowę. Hałas będzie najbardziej odczuwalny dla zabudowań znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji. Natężenie tego hałasu będzie porównywalne z hałasem komunikacyjnym, a z uwagi na krótki czas trwania prac uciążliwość akustyczna nie będzie zagrożeniem dla środowiska. Ograniczanie emisji hałasu w czasie budowy polegać powinno być na bieżąco minimalizowaniu i usuwaniu, m.in. w maksymalnym skróceniu czasu trwania wszystkich robót, wykonywaniu prac wyłącznie w porze dziennej, stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska i dobrym stanie technicznym oraz unikaniu równoczesnej pracy hałaśliwego sprzętu budowlanego. Realizacja przedsięwzięcia nie może doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu, określonych dla terenów zabudowy mieszkaniowej, chronionej w myśl zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia realizacja planowanego zamierzenia wpłynie na poprawę stanu klimatu akustycznego w wyniku poprawy parametrów technicznych drogi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się również uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających do powietrza, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych i transportowych oraz rozkładania nawierzchni bitumicznej. Etap realizacji inwestycji będzie krótki i nie wpłynie znacząco na stan środowiska i zdrowie ludzi. Wykorzystywanie sprzętu budowlanego sprawnego technicznie oraz zastosowanie właściwych rozwiązań organizacyjno-technicznych mających na celu ograniczenie emisji wtórnej pyłu z

miejsz magazynowania sypkich materiałów budowlanych, a także prowadzenie działań zapobiegających wtórnej emisji pyłu z transportu materiałów i odpadów oraz z dróg, którymi poruszać się będą pojazdy wyjeżdżające z placu budowy zminimalizuje wpływ fazy realizacji inwestycji na powietrze. Emisja substancji zanieczyszczających w tej fazie będzie miała charakter krótkotrwały, przejściowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Uwzględniając charakter inwestycji oraz właściwości stosowanych materiałów stwierdza się, że zastosowane rozwiązania inwestycyjne nie będą przyczyną poważnej awarii przemysłowej zarówno w fazie realizacji jak i podczas eksploatacji.

Oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko dla fazy realizacji należy minimalizować poprzez prawidłowe zlokalizowanie zaplecza wykonawstwa i właściwą organizację robót. Wykonawca robót powinien dysponować nowoczesnymi maszynami i urządzeniami sprawnymi technicznie. Należy zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie obowiązujących przepisów i stosowanie ramowych wytycznych BHP. Maksymalne skrócenie harmonogramu robót i szybkie oddanie do eksploatacji inwestycji to również jeden ze sposobów zminimalizowania ujemnego wpływu na środowisko. Materiały zastosowane podczas realizacji przedsięwzięcia, muszą posiadać wymagane atesty i spełniać odpowiednie normy.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych 406 „Niecka Lubelska” (Lublin), gdzie wysokiej jakości kredowe wody podziemne podlegają szczególnej ochronie. Zgodnie z podziałem na Jednolite Części Wód Podziemnych (JCWPd) teren inwestycji zlokalizowany jest na terenie JCWPd nr 88. W oparciu o Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stan chemiczny i ilościowy JCWPd nr 88 został określony jako dobry.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 z późn. zm.) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych, kodem europejskim PLRW20006233649 – Urzędówka, oddalona od niej o ok. 1,85 km w kierunku północno-wschodnim. Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły określa cele środowiskowe oparte na wartościach granicznych poszczególnych wskaźników fizyko - chemicznych, biologicznych i hydromorfologicznych oraz chemicznych dla jednolitych części wód powierzchniowych.

Przy ustalaniu celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych brano pod uwagę aktualny stan jednolitej części wód (JCWP) w związku z wymaganym zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną warunkiem niepogarszania ich stanu. Zgodnie z rozporządzeniem nr 5/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu i Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 3 kwietnia 2015 roku w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód regionu wodnego Środkowej Wisły dla JCWP PLRW 20006233649 - Urzędówka, celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego.

Zgodnie z ww. dokumentem dla JCWP Urzędówka określone zostały derogacje czasowe, wynikające z braku rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCWP. Termin osiągnięcia dobrego stanu określony na 2021 rok.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że ze względu na zakres i charakter planowanych prac oraz przyjęte rozwiązania nie przewiduje się wystąpienia negatywnego wpływu na spełnienie celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowana przebudowa drogi powiatowej nie będzie miała bezpośredniego wpływu na wody powierzchniowe, bowiem przebudowa i funkcjonowanie ww. drogi nie będzie się wiązała z poborem wody i odprowadzaniem ścieków. Planowany zakres robót nie spowoduje naruszenia parametrów hydromorfologicznych cieków wodnych.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia i zakres prac bez wytyczania nowego przebiegu drogi, nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu na klimat. Stwierdzono, że planowane prace w sposób nieznaczący wpłyną na zmniejszenie powierzchni sekwestracyjnej dwutlenku węgla, nieodczuwalne w skali klimatu regionu czy mikroklimatu lokalnego. Ponadto nie przewiduje się konieczności usuwania drzew, a zniszczone powierzchnie trawiaste zostaną odtworzone.

Jak wskazano w karcie informacyjnej przedsięwzięcia na analizowanym terenie nie występują siedliska płazów. Jeśli jednak w trakcie budowy doszłoby do masowego pojawienia się tej grupy zwierząt zastosowane zostaną tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające płazom przedostanie na miejsce budowy, poprzez wygrodzenie terenu siatką (częściowo zagłębiona w ziemi do wysokości ok. 30 cm i wielkości oczka nie więcej niż 0,5x0,5 cm). Każdorazowo przed rozpoczęciem robót kierownik budowy sprawdzi plac budowy, a w sytuacji stwierdzenia zwierząt zostaną one przeniesione poza plac budowy.

e) ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.

Uwzględniając charakter inwestycji oraz właściwości stosowanych materiałów stwierdza się, że zastosowane rozwiązania inwestycyjne nie będą przyczyną poważnej awarii przemysłowej zarówno w fazie realizacji jak i podczas eksploatacji.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczenia się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno - błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach wodno-błotnych.

b) obszary wybrzeży.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszarami górskimi, leśnymi.

Planowane przedsięwzięcie jest poza obszarami leśnymi i górkimi.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami objętymi ochroną.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Z analizy karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie prowadzone będzie na terenie przekształconym antropogenicznie (istniejący szlak komunikacyjny). Ze względu na przyjęte rozwiązania inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie na najbliższe położone obszary chronione, jej oddziaływanie ograniczy się do okresu trwania prac wykonawczych, a więc będzie krótkotrwałe i odwracalne. Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje trwałego uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary europejskiej ekologicznej sieci Natura 2000, a także innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu tej sieci. Zakres prac nie

wpływie negatywnie na zachowanie integralności obszarów ani spójności sieci ekologicznej. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, jak i sama eksploatacja nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywrzeć znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz na ochronę przyrody pozostałych form chronionych.

f) Obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Na terenie objętym inwestycją nie wystąpią przekroczenia standardów jakości środowiska w odniesieniu do stanu istniejącego.

g) Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

W obrębie planowanej inwestycji nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) Gęstość zaludnienia.

Teren inwestycji nie leży w obszarze o wysokiej gęstości zaludnienia (gęstość zaludnienia na terenie gminy Wilkołaz wynosi ok. 68 mieszkańców/km²).

i) Obszary przylegające do jezior.

Miejsce realizacji inwestycji oraz jego pobliże nie przylegają do jezior.

j) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1 i 2, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać.

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania na poszczególne elementy przyrodnicze

Planowana inwestycja znajduje się w znacznej odległości od granicy państwa i nie przewiduje się, aby jej oddziaływanie wykraczało poza terytorium kraju.

c) wielkość i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej.

Charakter i skala przedsięwzięcia wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

d) Prawdopodobieństwa oddziaływania.

Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko zarówno podczas realizacji jak i eksploatacji.

e) Czas trwania, częstotliwości i odwracalność oddziaływania

Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko zarówno podczas realizacji, jak i eksploatacji. Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą krótkotrwałe i lokalne. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w okresie eksploatacji inwestycja nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości powietrza, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów, nie będzie ono źródłem o istotnym oddziaływaniu na klimat akustyczny.

Po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 przedmiotowej inwestycji, przy uwzględnieniu opinii RDOŚ w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym, opinii Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Państwowego Gospodarstwa

Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu odstąpiono od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.) decyzję o środowiskowych dołącza się do wniosku o wydanie decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 pkt. 1-22. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie za pośrednictwem Wójta Gminy Wilkołaz w terminie 14 dni od daty doręczenia niniejszej decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załączniki Nr 1:

- Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy OOŚ.

Otrzymują:

1 Zarząd Dróg Powiatowych w Kraśniku

23-204 Kraśnik, ul. Szpitalna 2A.

2. Pozostałe strony postępowania na podstawie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego (t. j. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.), w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), poprzez obwieszczenie lub inny zwyczajowo przyjęty sposób publicznego ogłaszania w:

- Urzędzie Gminy Wilkołaz na stronie <http://www.ugwilkolaz.e-bip.eu> na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Wilkołaz i Sołectwach Ostrów-Kolonia, Rudnik Szlachecki).

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych V 24-120 Kazimierz Dolny, ul. Lubelska 4a.

2. Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie 20-709 Lublin, ul. Pielęgniarek 6.

3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu 26-601 Radom, ul. Wernera 4 A.

4. a/a.

Z up. Wójt
mgr Jacek Stec
Sekretarz Gminy

Załącznik Nr 1

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy OOŚ.

Planowane przedsięwzięcie to przebudowa drogi powiatowej nr 2724L Ostrów - Rudnik od km 1+606,00 do km 4+643,00 (na łącznej długości 3,037 km). Realizacja inwestycji traktowana jest jako przebudowa drogi polegająca na wykonaniu robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi. Trasa drogi objęta opracowaniem pokrywa się z istniejącą osią drogi.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące roboty:

- 1) ułożenie warstw bitumicznych,
- 2) wykonanie chodnika,
- 3) wykonanie peronów dla podróżnych,
- 4) wykonanie odtworzenia rowu przydrożnego,
- 5) wykonanie poboczy utwardzonych kruszywem,
- 6) wykonanie oznakowania.

Nawierzchnię projektowanej drogi wyznaczono po śladzie istniejącej nawierzchni z betonu asfaltowego. Na załamaniach trasy odtworzono łuki poziome oraz korekty kierunku.

Przebieg niwelety w profilu podłużnym zgodny będzie z istniejącym przebiegiem drogi. Zaprojektowana niweleta wynika z warunku zapewnienia wymaganej grubości wzmocnienia istniejącej nawierzchni jezdni.

Na odcinku objętym opracowaniem występuje przekrój poprzeczny : szlakowy o parametrach:

- 1) przekrój drogowy jednojezdniowy na całości odcinka – o szerokości 2x2,75m,
- 2) pobocza z kruszywa łamanego 0/31,5mm – o szerokości 1,00m,
- 3) pochylenia poprzeczne nawierzchni – na odcinkach prostych $i = 2\%$ (przekrój daszkowy),
- 4) pochylenia poprzeczne nawierzchni – na odcinkach łuków kołowych należy dostosować do pochyłości istniejących,
- 5) pochylenia poprzeczne poboczy – na trasie zasadniczej $i = 8\%$,

Konstrukcja nawierzchni jezdni o parametrach:

- 1) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego z AC 11 S, grubość w-wy 4 cm,
- 2) warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W w gr. śr. 4cm.
- 3) warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16W w ilości 50kg/m².

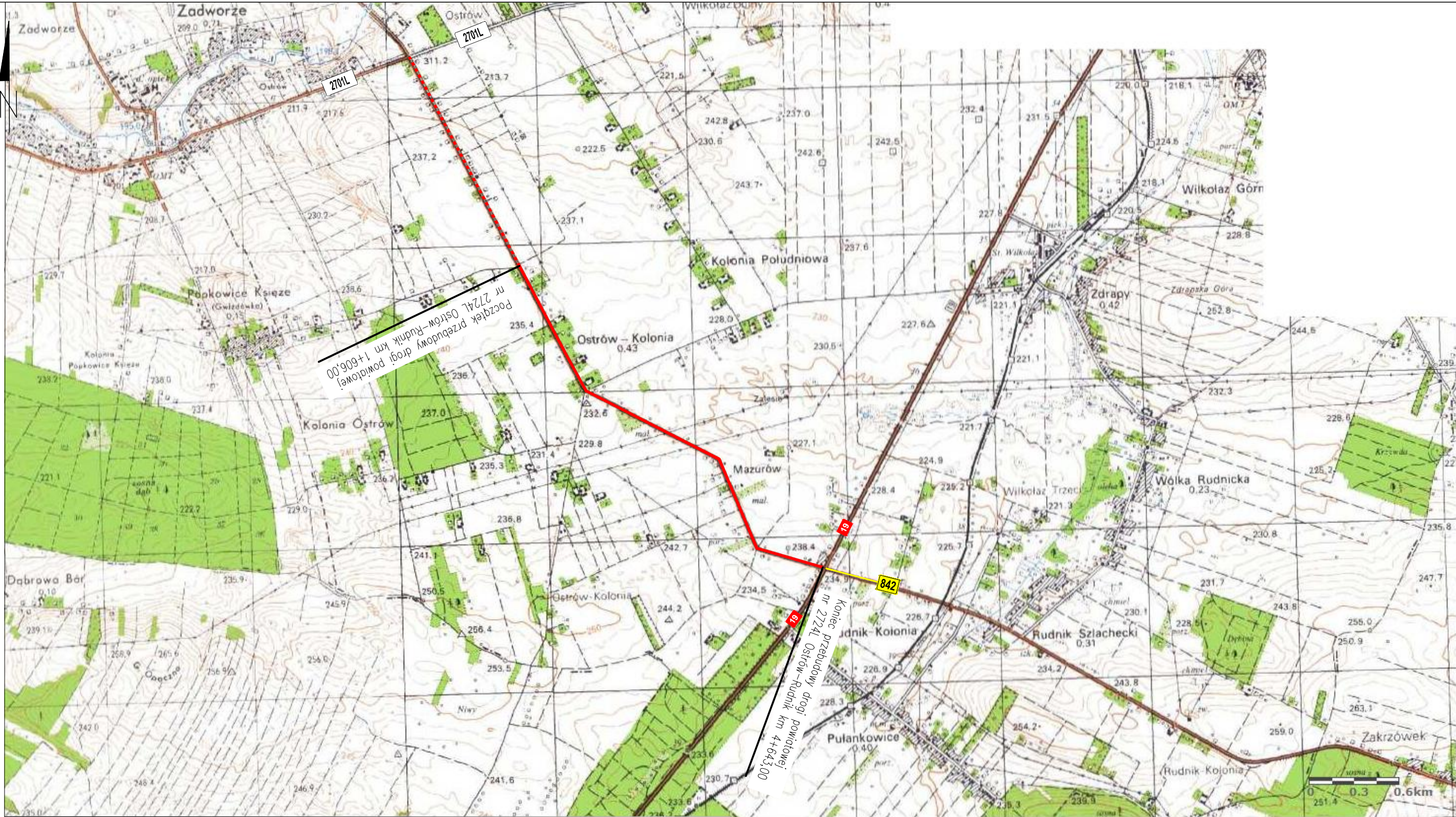
Zaprojektowano umocnienie poboczy kruszywem łamanym 0/31,5mm stabilizowanym mechanicznie – śr. grub. 10 cm, szerokości 1,00m. W celu sprawnego odwodnienia korpusu drogowego zaprojektowano odprowadzenie powierzchniowe wód opadowych poprzez nadanie jezdni i poboczom wymaganych spadków poprzecznych do istniejących rowów przydrożnych i przepustów.

Wzdłuż drogi gminnej występują zjazdy indywidualne oraz publiczne. Nie przewiduje się wykonania nowych zjazdów. Na szerokości pobocza zjazdy należy umocnić kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie gr. śr 10 cm.

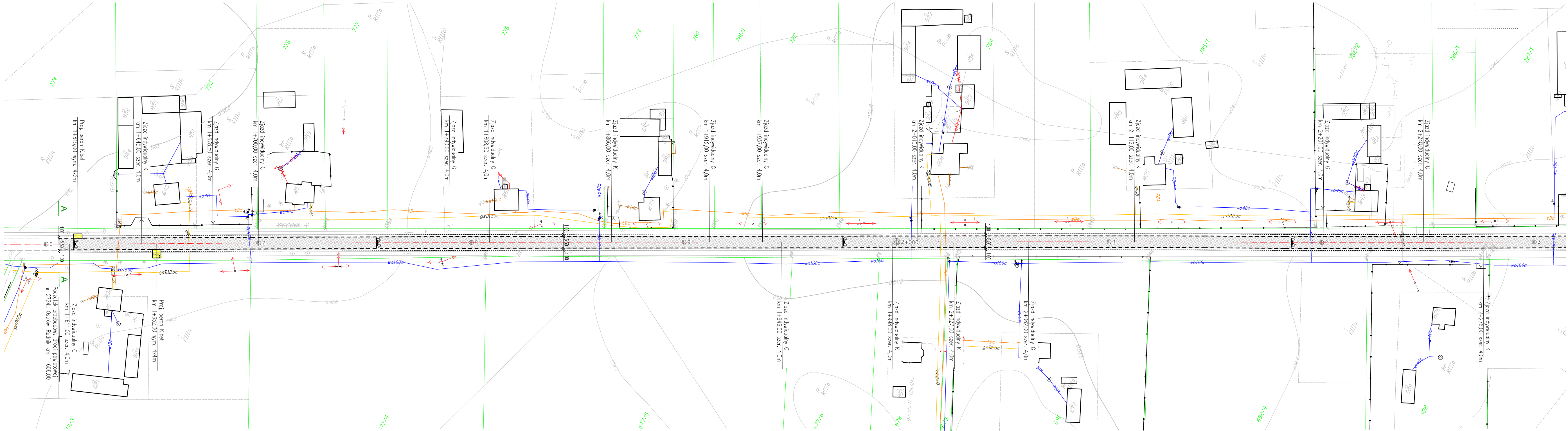
Przebudowa drogi powiatowej poprawi płynność ruchu. Inwestycja ta nie zmieni istniejącego krajobrazu, a ze względu m.in. na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawią się wartości architektoniczne terenu. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia planowanego do realizacji zamknie się w granicach inwestycji.

Z up. WÓJTA
mgr Jacek Stec
Przewodniczący Gminy

CZĘŚĆ RYSUNKOWA



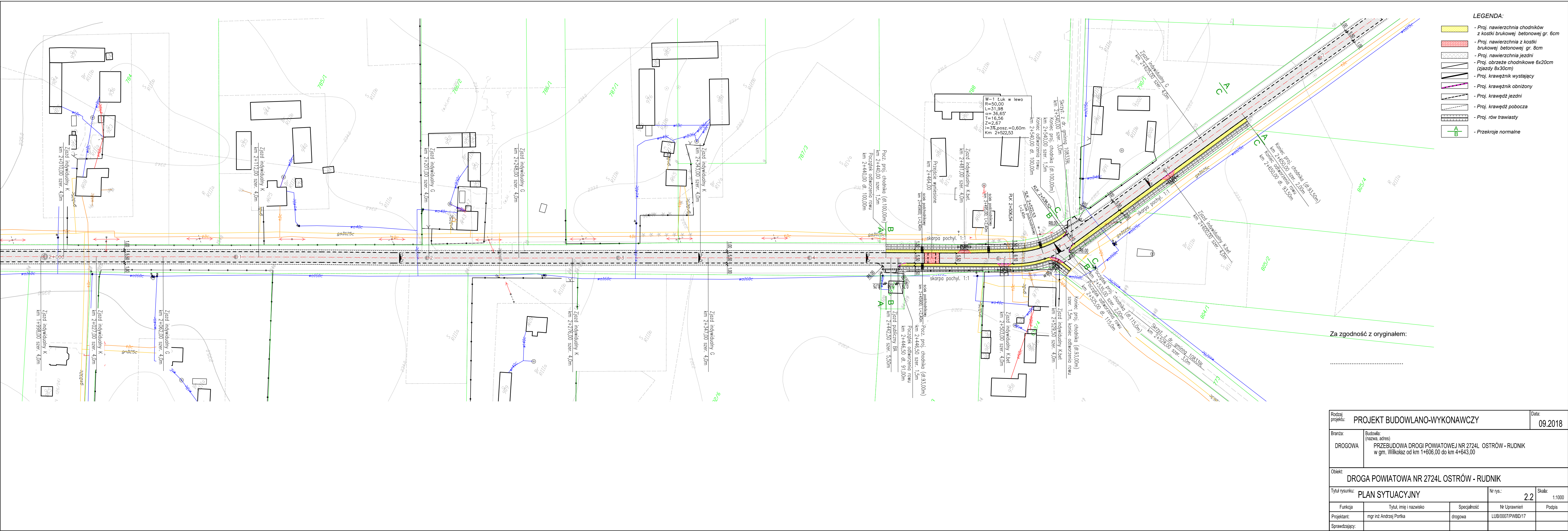
Rodzaj projektu:		PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY		Data:	09.2018
Branża:		Budowla: (nazwa, adres)			
DROGOWA		PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00			
Objekt:					
DROGA POWIATOWA NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK					
Tytuł rysunku:			PLAN ORIENTACYJNY		Nr rys.: 1
					Skala: 1:25 000
Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko		Specjalność	Nr Uprawnień	Podpis
Projektant:	mgr inż Andrzej Portka		drogowa	LUB/0007/PWBD/17	
Sprawdzający:					

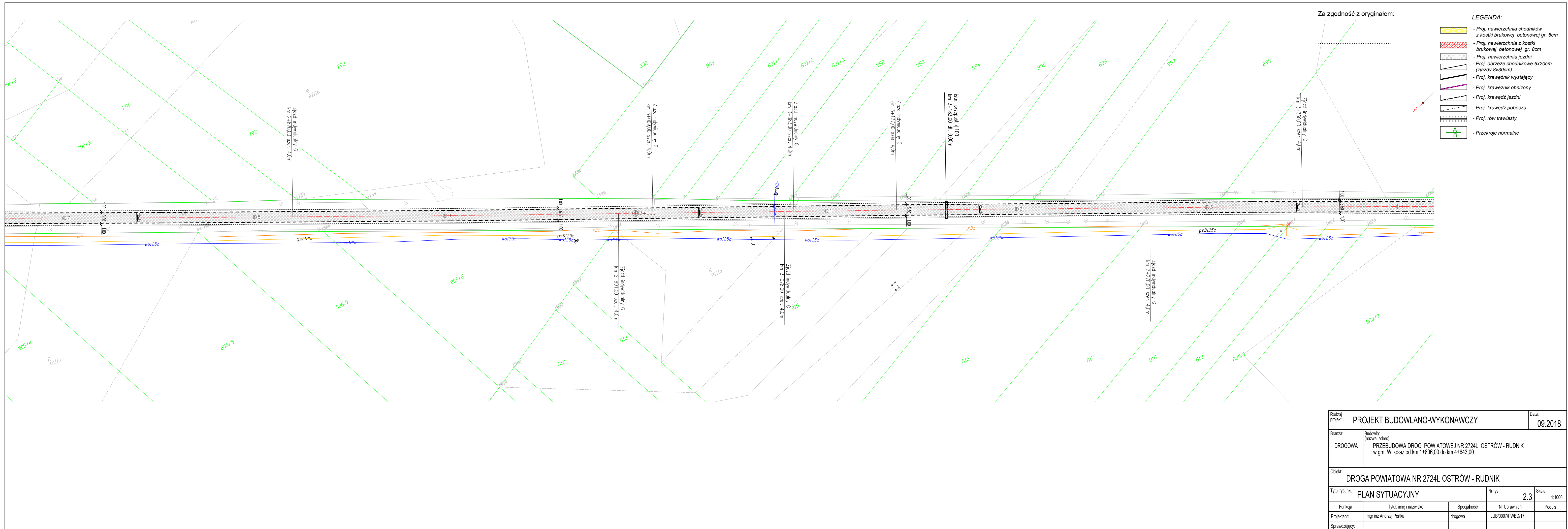


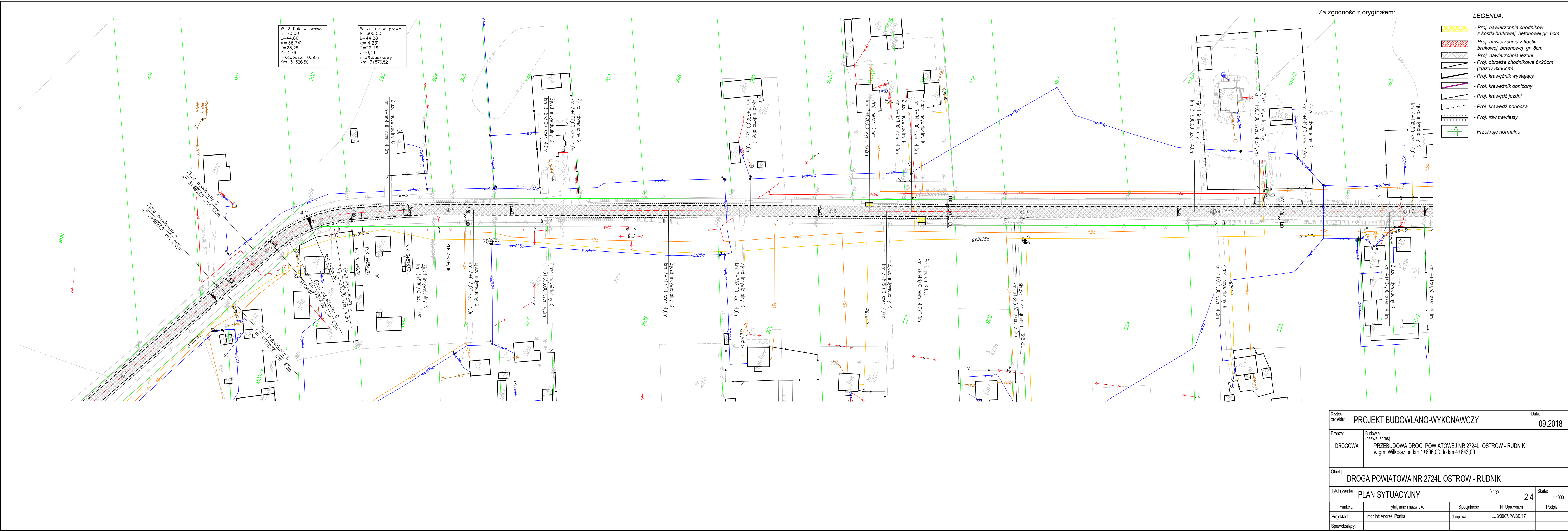
Za zgodność z oryginałem:

- LEGENDA:**
- Proj. nawierzchnia chodników z kostki brukowej betonowej gr. 6cm
 - Proj. nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm
 - Proj. nawierzchnia jezdni
 - Proj. obrzeże chodnikowe 6x20cm (zjazdy 8x30cm)
 - Proj. krawężnik wystający
 - Proj. krawężnik obniżony
 - Proj. krawędź jezdni
 - Proj. krawędź pobocza
 - Proj. rów trawiasty
 - Przekroje normalne

Rodzaj projektu: PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY		Data: 09.2018	
Branża: DROGOWA	Budowla: (nazwa, adres) PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00		
Objekt: DROGA POWIATOWA NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK			
Tytuł rysunku: PLAN SYTUACYJNY		Nr rys.: 2.1	Skala: 1:1000
Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Nr Uprawnień
Projektant:	mgr inż Andrzej Portka	drogowa	LUB/0007/PWBD/17
Sprawdzający:			



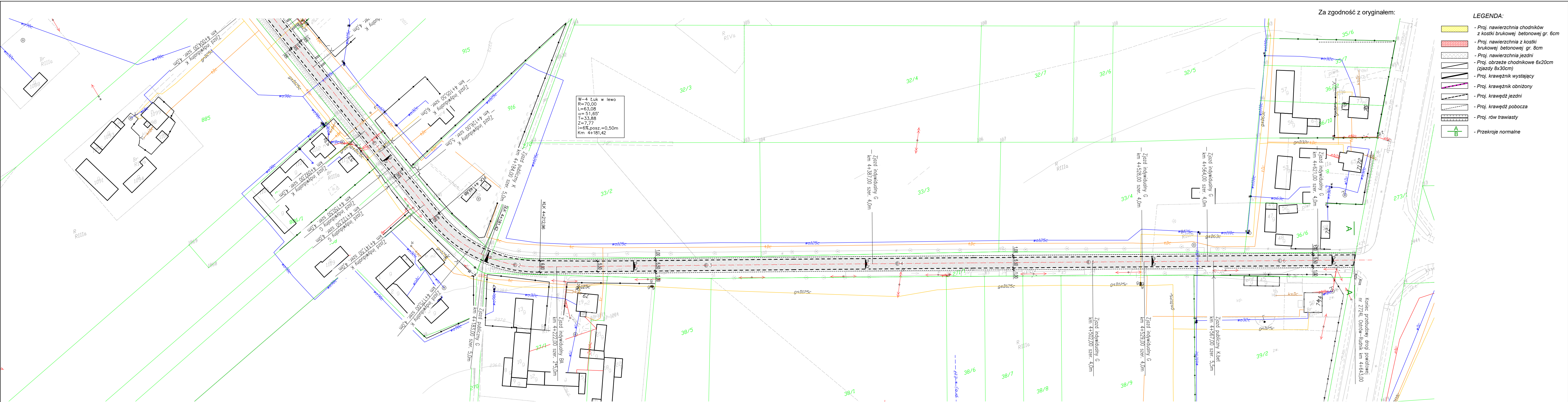




Za zgodność z oryginałem:

- LEGENDA:
- Proj. nawierzchnia chodników z kostki brukowej betonowej gr. 6cm
 - Proj. nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm
 - Proj. nawierzchnia jezdni
 - Proj. obrzeże chodnikowe 6x20cm (zjazdy 8x30cm)
 - Proj. krawężnik wystający
 - Proj. krawężnik obniżony
 - Proj. krawędź jezdni
 - Proj. krawędź pobocza
 - Proj. rów trawiasty
 - Przekroje normalne

Rodzaj projektu: PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY		Data: 09.2018	
Branta: DROGOWA	Budowla: (nazwa, adres) PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00		
Obiekt: DROGA POWIATOWA NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK			
Tytuł rysunku: PLAN SYTUACYJNY		Nr rys.: 2.4	Skala: 1:1000
Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Nr Uprawnień
Projektant:	mgr inż Andrzej Portka	drogowa	LUB/0007/PWBD/17
Sprawdzający:			Podpis

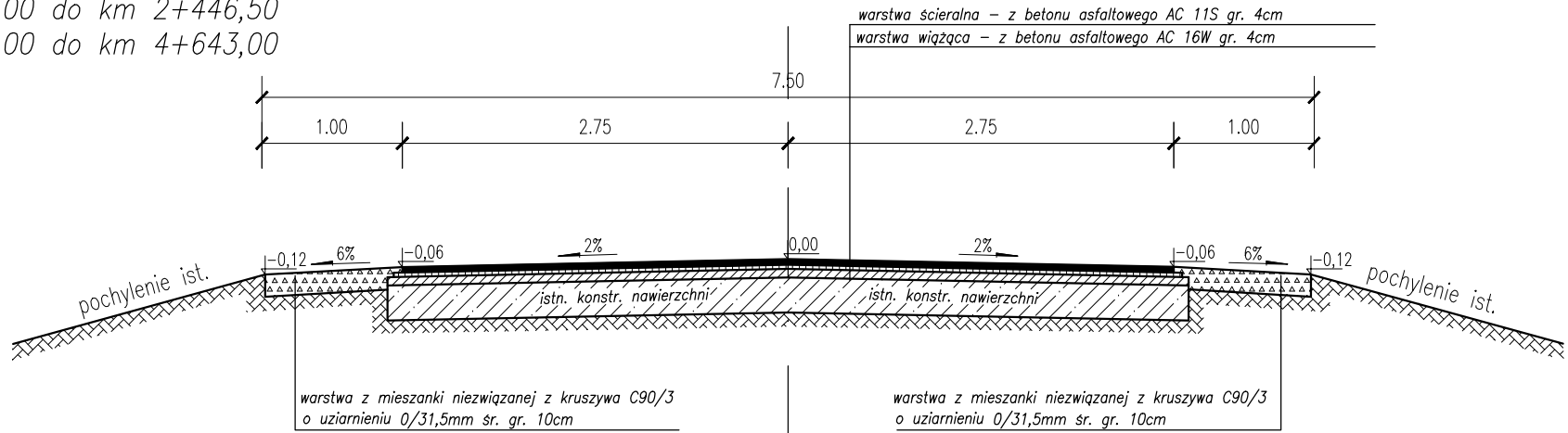


Za zgodność z oryginałem:

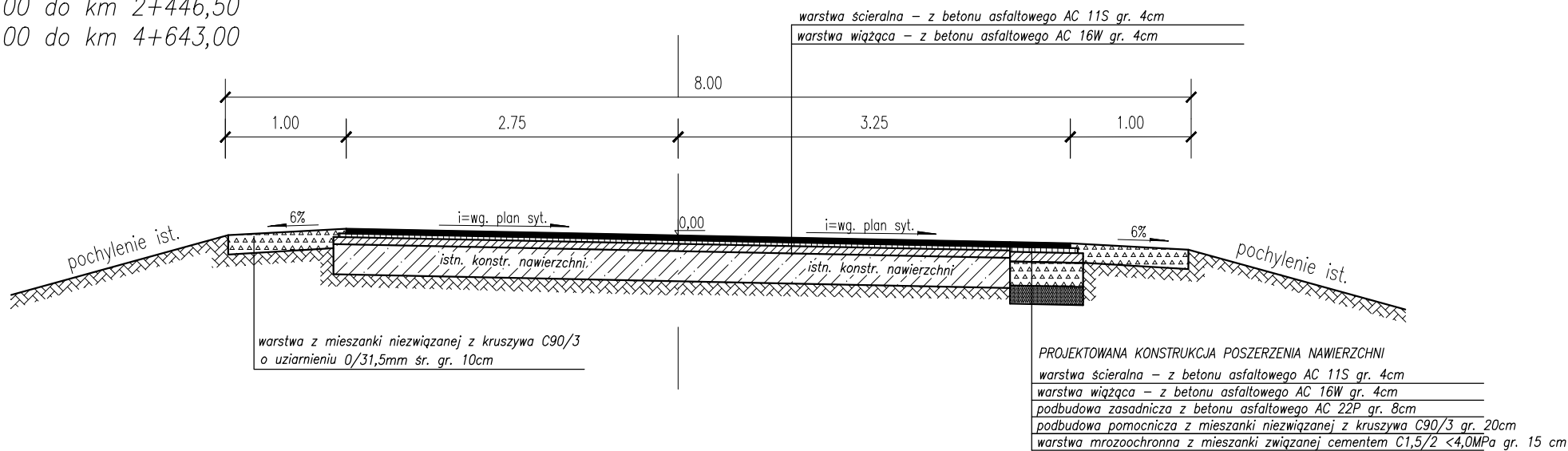
- LEGENDA:**
- Proj. nawierzchnia chodników z kostki brukowej betonowej gr. 6cm
 - Proj. nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm
 - Proj. nawierzchnia jezdni
 - Proj. obrzeże chodnikowe 6x20cm (żłazdy 8x30cm)
 - Proj. krawężnik wystający
 - Proj. krawężnik obniżony
 - Proj. krawędź jezdni
 - Proj. krawędź pobocza
 - Proj. rów trawiasty
 - Przekroje normalne

Rodzaj projektu:		PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY		Data:		09.2018	
Branża:		Budowla: (nazwa, adres)					
DROGOWA		PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00					
Obiekt:							
DROGA POWIATOWA NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK							
Tytuł rysunku:				Nr rys.:		Skala:	
PLAN SYTUACYJNY				2.5		1:1000	
Funkcja		Tytuł, imię i nazwisko		Specjalność		Nr Uprawnień	
Projektant:		mgr inż Andrzej Portka		drogowa		LUB/0007/PWBD/17	
Sprawdzający:							

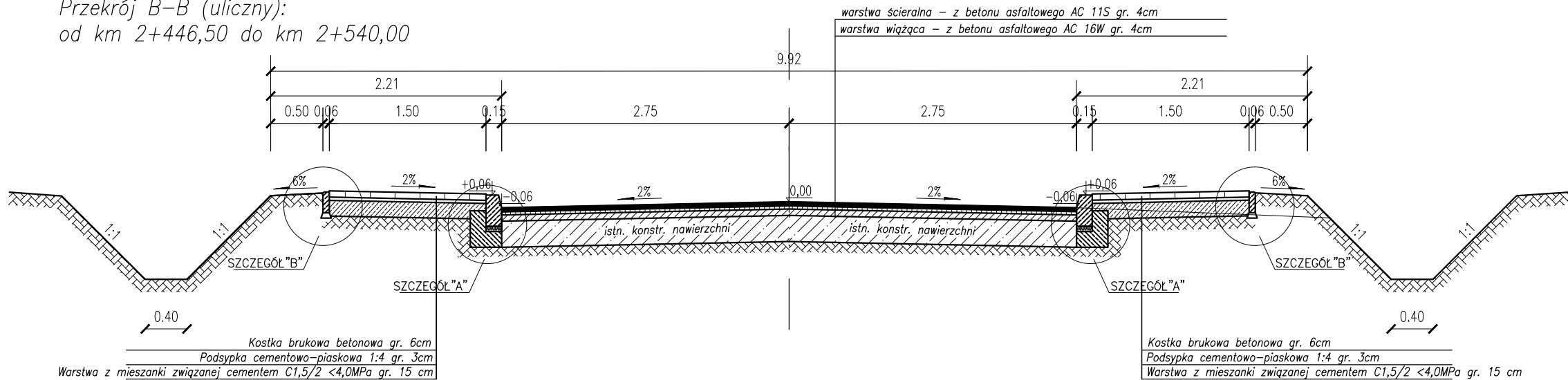
Przekrój A-A (szlakowy na prostej):
od km 1+606,00 do km 2+446,50
od km 2+650,00 do km 4+643,00



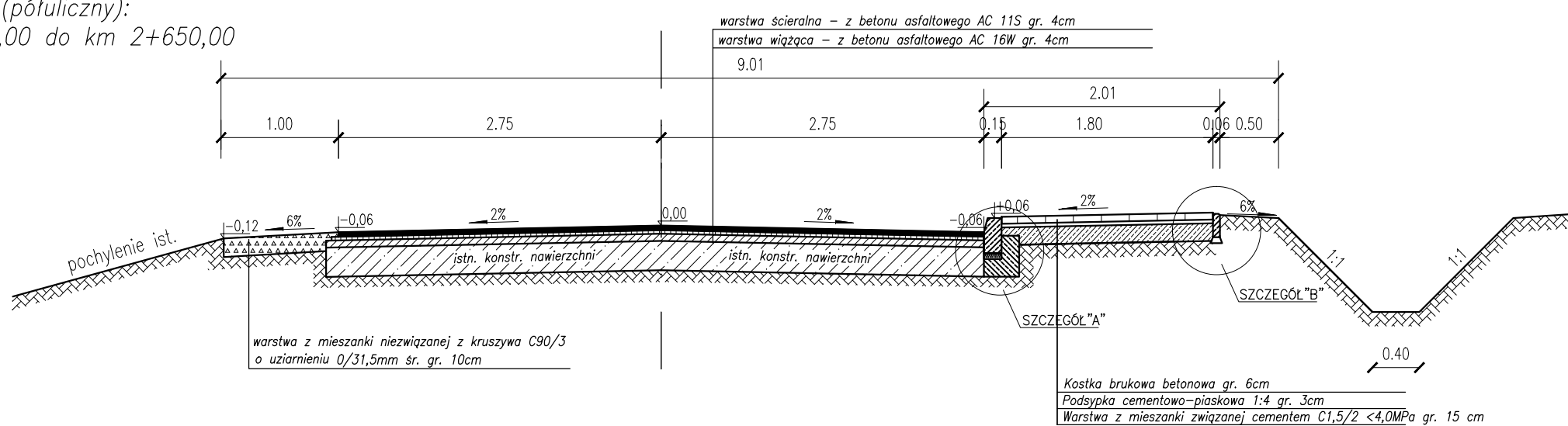
Przekrój A-A (szlakowy na łuku):
od km 1+606,00 do km 2+446,50
od km 2+650,00 do km 4+643,00



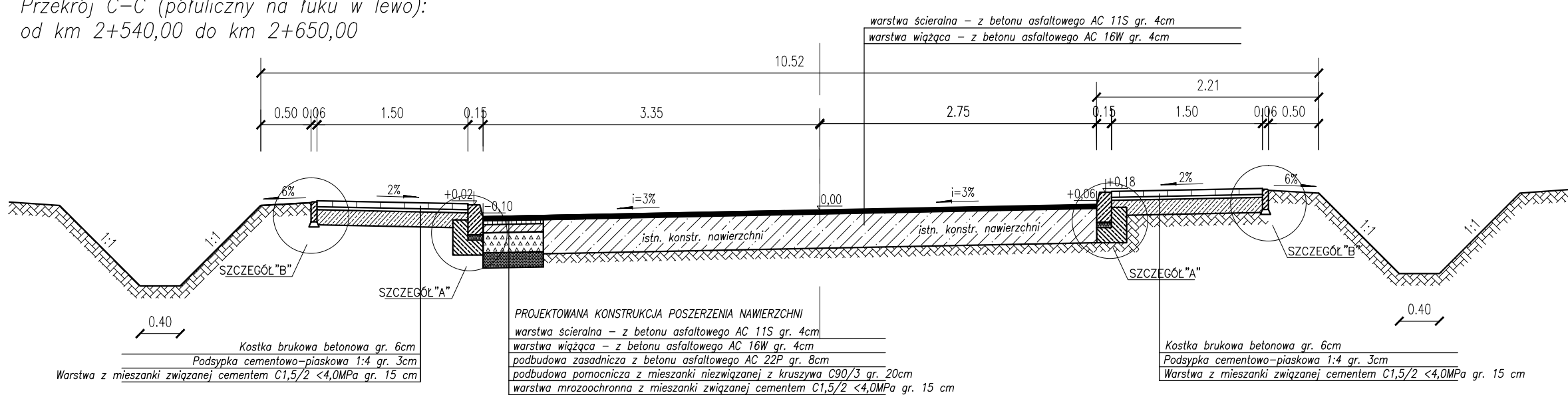
Przekrój B-B (uliczny):
od km 2+446,50 do km 2+540,00



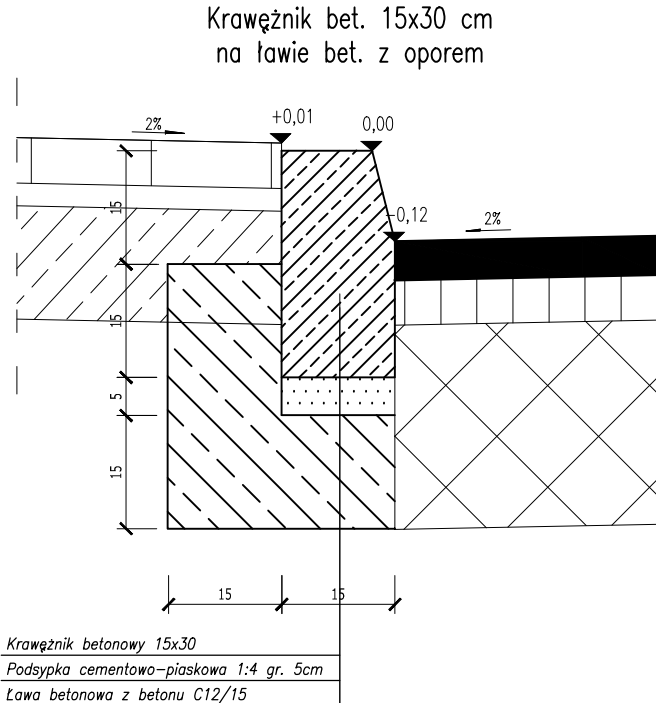
Przekrój C-C (półtuleczny):
od km 2+540,00 do km 2+650,00



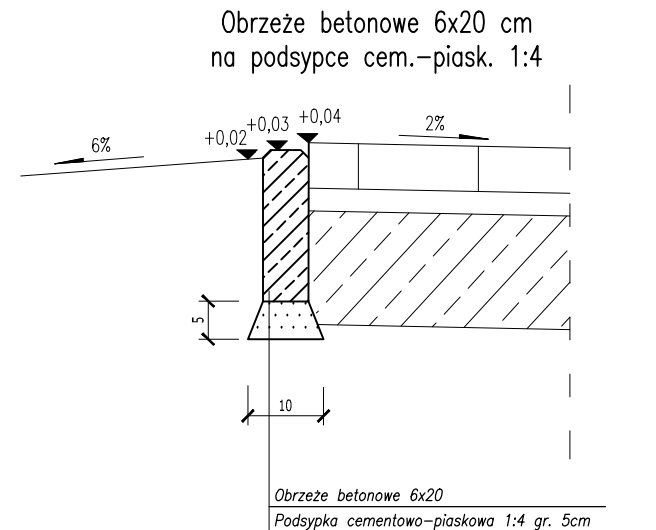
Przekrój C-C (półtuleczny na łuku w lewo):
od km 2+540,00 do km 2+650,00



Szczegół "A"
Skala 1:10



Szczegół "B"
Skala 1:10

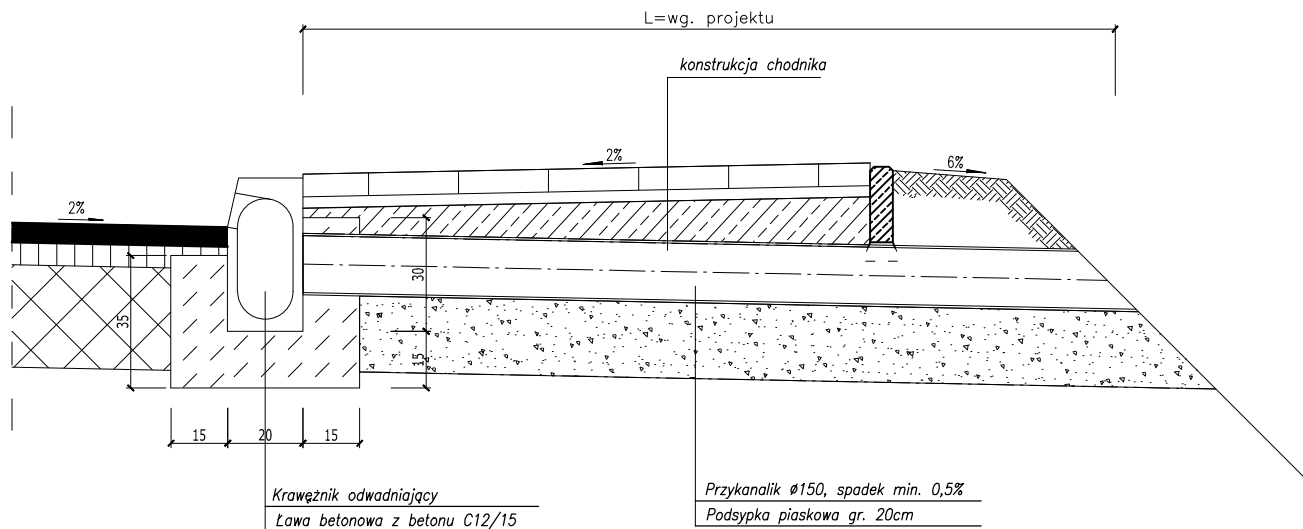


Rodzaj projektu: PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY			Data: 09.2018	
Branta: DROGOWA	Budowla: (nazwa, adres) PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00			
Obiekt: DROGA POWIATOWA NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK				
Tytuł rysunku: PRZEKROJE NORMALNE			Nr rys.: 3	Skala: 1:50, 1:10
Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Nr Uprawnień	Podpis
Projektant:	mgr inż Andrzej Portka	drogowa	LUB/0007/PWBD/17	
Sprawdzający:				

Szczegół "odwodnienie podchodnikowe"

Skala 1:20

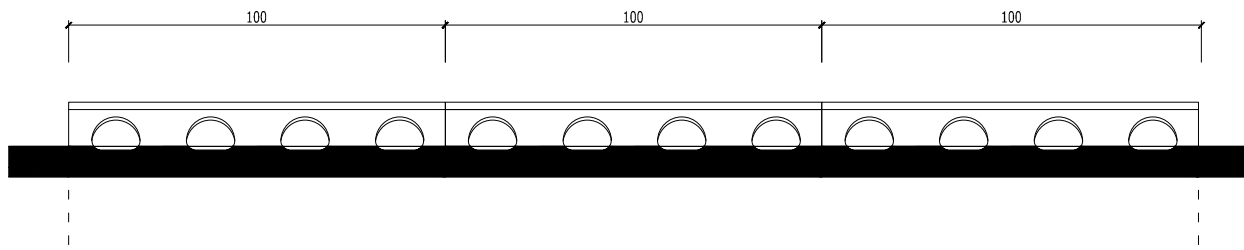
Krawężnik odwadniający z przykanalikiem
odpływowym na ławie bet. z oporem



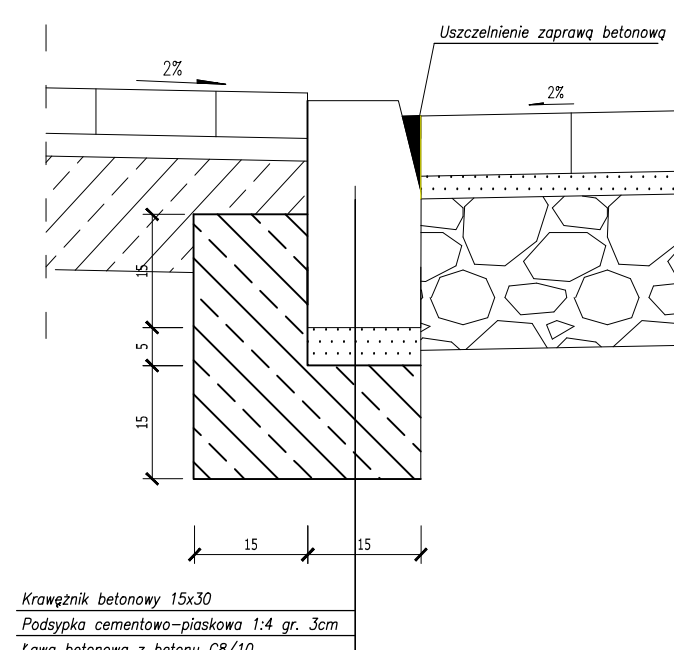
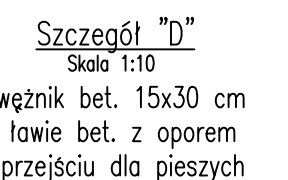
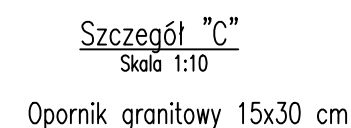
Szczegół "odwodnienie podchodnikowe"

Skala 1:20

Krawężnik odwadniający z przykanalikiem
odpływowym na ławie bet. z oporem
widok z przodu



Rodzaj projektu: PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY		Data: 09.2018		
Branża: DROGOWA	Budowla: (nazwa, adres) PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00			
Obiekt: DROGA POWIATOWA NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK				
Tytuł rysunku: ŚCIEKI PODCHODNIKOWE I SKARPOWE		Nr rys.: 5	Skala: 1:20	
Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Nr Uprawnień	Podpis
Projektant:	mgr inż Andrzej Portka	drogowa	LUB/0007/PWBD/17	
Sprawdzający:				



Rodzaj projektu:		PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY		Data:	09.2018
Brana:		Budowla: (nazwa, adres) PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK w gm. Wilkołaz od km 1+606,00 do km 4+643,00			
Obiekt: DROGA POWIATOWA NR 2724L OSTRÓW - RUDNIK					
Tytuł rysunku:		WYNIESIONE PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH		Nr rys.:	6
Skala:		1:50, 1:10			
Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Nr Uprawnień	Podpis	
Projektant:	mgr inż Andrzej Portka	drogowa	LUB/0007/PWBD/17		
Sprawdzający:					