

OŚ.6220.2.6.2017

## DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84, art. 85 ust. 1, ust 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), art. 104 i art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz.23 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Puławach, ul. Składowa 1 a, 24 – 100 Puławy,

### orzekam

**stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1516L na odcinku od drogi gminnej nr 107412L do granicy powiatu”**

### Uzasadnienie

W dniu 09 lutego 2017 r. Powiatowy Zarząd Dróg w Puławach zwrócił się do Gminy Baranów z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1516L na odcinku od drogi gminnej nr 107412L do granicy powiatu”. Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 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), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym, stosownie do przepisu art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) Wójt Gminy Baranów dnia 14 lutego 2017 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym i do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach o wydanie opinii co do potrzeby oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia oraz o ewentualne określenie zakresu raportu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym pismem znak: WSTV.4240.19.2017.AS wezwał do uzupełnienia i weryfikacji załączonej do wniosku karty informacyjnej. Wójt Gminy Baranów pismem znak: OŚ.6220.2.2.2017 z dnia 14 marca 2017r. wezwał inwestora do złożenia stosownych wyjaśnień. Powiatowy Zarząd Dróg w Puławach pismem znak: PZD.II.10/514/11/2017 z dnia 21 marca 2017r. (data wpływu do tut. urzędu:23.03.2017r.) uzupełnił kartę informacyjną przedsięwzięcia w wymaganym zakresie. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym pismem znak: WSTV.4240.19.2017.AS.1 z dnia 25 kwietnia 2017 r. stwierdził, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach pismem znak: ONS-NZ.700.9.17 z dnia 14 marca 2017 r. również stwierdził, iż dla

przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wójt Gminy Baranów dnia 08 maja 2017 r. wydał postanowienie znak: OŚ.6220.2.4.2017, w którym stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1516L na odcinku od drogi gminnej nr 107412L do granicy powiatu”.

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 emisję i uciążliwość związane z eksploatacją przedsięwzięcia.

Teren objęty opracowaniem położony jest województwie lubelskim, na terenie gminy Baranów m.in. w miejscowościach Wola Czołnowska, Kozioł, Gródek w ciągu drogi powiatowej nr 1516L relacji Żyrzyn-Baranów-Michów. Droga powiatowa położona jest na działkach, które stanowią jej pas drogowy. Wszystkie roboty prowadzone będą tylko i wyłącznie na działkach stanowiących pas drogowy. Przebieg drogi określa podany na planie sytuacyjnym kilometraż drogi. Początek opracowania drogi znajduje się w km 11+510,00, tj. przed skrzyżowaniem z drogą gminną nr 107417L, zaś koniec w km 18+440,00, tj. na granicy powiatu puławskiego. Z opracowania wyłączono odcinek od km 15+609,00 do km 15+902,00, dla którego inwestor posiada odrębny projekt wraz z przebudową obiektu mostowego w km 15+706,00.

Przebudowa drogi powiatowej jest związana ze złym stanem technicznym istniejących nawierzchni, które wymagają wykonania pilnych robót drogowych, w celu poprawy parametrów techniczno- użytkowych drogi i warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Inwestycja położona będzie na terenie działek ewidencyjnych stanowiących istniejący pas drogowy przedmiotowej drogi. W sąsiedztwie pasa drogowego przedmiotowego odcinka drogi powiatowej nr 1516L znajduje się zabudowa mieszkaniowa, tereny leśne oraz tereny gruntów rolnych.

W obecnie istniejącym pasie drogowym poza utwardzonymi nawierzchniami występują zieleńce oraz pojedyncze drzewa liściaste i iglaste. Istniejące zieleńce zostaną w obrębie prowadzonych robót urządzone od nowa, inwestycja nie koliduje z drzewami, które wymagałyby wycinki. W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na szatę roślinną inwestor zamierza, aby prace budowlane, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie drzew prowadzone były przy zachowaniu następujących środków ostrożności:

- z zabezpieczeniem pni drzew przed urazami mechanicznymi poprzez szczelne obłożenie deskami lub owinięcie matami słomianymi,
- z ręcznym wykonywaniem wykopów w obrębie bryły korzeniowej przy zachowaniu szczególnej ostrożności w przypadku ewentualnych robót ziemnych,
- ewentualne roboty ziemne w obrębie bryły korzeniowej wykonywane w okresach niskich temperatur będą realizowane w jak najkrótszym czasie, a w okresie wysokich temperatur z zastosowaniem rozwiązań chroniących bryły korzeniowe przed nadmiernym wysuszeniem.

Ponadto w zasięgu korony drzew nie należy lokalizować zaplecza budowy. Obecnie droga odwadniania jest powierzchniowo. W wyniku przeprowadzonych prac sposób odwadniania pozostanie powierzchniowy z odprowadzeniem wód poprzez pobocza do trawiastych rowów przydrożnych.

Inwestycja będzie powiązana z innymi przedsięwzięciami dotyczącymi modernizacji fragmentu jej drogi oraz obiektu mostowego, jednak nie przewiduje się aby doszło do kumulowania się oddziaływań na środowisko w sensie negatywnym. Planowane przedsięwzięcie wpłynie korzystnie na usprawnienie przejazdu oraz poprawę bezpieczeństwa pieszych i innych użytkowników drogi.

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 2016 r., poz. 1987).

Ścieki socjalno-bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji należy gromadzić w przenośnych sanitariatach typu toy-toy. System odwodnienia drogi pozostanie w niezmiennym stanie. 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. 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 na m.in. 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 miejsc 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 ani katastrofy budowlanej 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.

Przedsięwzięcie nie obejmuje stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Natomiast usytuowane jest na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 406 „Niecka Lubelska. Lublin”, gdzie wysokiej jakości kredowe wody podziemne podlegają szczególnej ochronie.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U z 2016 r., poz. 1911) przedsięwzięcie jest planowane na terenie Jednolitych Części Wód Podziemnych nr 75. Jednostka jest w stanie dobrym, nie jest zagrożona nieosiągnięciem dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego zasobów wodnych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych:

- PLRW20001924999 - Wieprz od Tyśmienicy do ujścia, typ (19) rzeka nizinna piaszczysto-gliniasta, scalona część wód SW0549 regionu wodnego środkowej Wisły. Naturalna część wód o złym stanie wody, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP potwierdzają ocenę stanu zawartego w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły - stan zły. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest dobry stan chemiczny i ilościowy.
- PLRW200017249529 - Bylina, typ (17) potok nizinny piaszczysty, scalona część wód SW0549 regionu wodnego środkowej Wisły. Naturalna część wód o złym stanie wody, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, niemonitorowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie.

Teren planowanej inwestycji leży poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2016 r., poz. 2134). Najbliżej położonymi obszarami chronionymi są:

- > Obszar Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza” oddalony o około 1,5 km w kierunku północnym,
- > Obszar sieci Natura 2000 Dolny Wieprz PLH060051 oddalony o około 2,3 km w kierunku północnym,
- > Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” oddalony o około 3,8 km w kierunku południowym.

Planowana do przebudowy droga zlokalizowana jest w całości w obrębie korytarza ekologicznego GKPdC-3A - Dolina Dolnego Wieprza. Z uwagi na fakt, iż zamierzenie inwestycyjne dotyczy modernizacji istniejącego szlaku komunikacyjnego nie zmieni się jego wpływ na przedmiotowy korytarz ekologiczny.

Z analizy karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie prowadzone będzie na terenie przekształconym antropogenicznie. 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 uszczerplenia 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 wpłynie 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.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia w postaci istniejącego szlaku komunikacyjnego drogi publicznej bez wytyczania nowego przebiegu, 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.

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

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarze przylegającym do jezior, a w rejonie jego realizacji nie występują uzdrowiska lub obszary ochrony uzdrowiskowej.

Teren inwestycji nie leży w obszarze o wysokiej gęstości zaludnienia - gęstość zaludnienia na terenie gminy Baranów wynosi ok. 47 mieszkańców/km<sup>2</sup>.

Planowana do przebudowy droga przebiega przez kompleks leśny.

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

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji i jej znaczną odległość od granicy państwa nie przewiduje się, aby jej oddziaływanie wykraczało poza terytorium kraju.

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

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, stwierdzam, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone oraz obszarach ochrony uzdrowiskowej. Ponadto nie wiąże się ono ze znacznym zasięgiem ponadlokalnym, długotrwałym i nieodwracalnym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych czy wystąpieniem awarii przemysłowej.

Tym samym należy stwierdzić, że odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

W niniejszym rozstrzygnięciu Wójt Gminy Baranów uwzględnił:

- informacje określone w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia,
- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach,
- opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym,
- postanowienie Wójta Gminy Baranów stwierdzające brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Informacja o niniejszej decyzji została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, w Biuletynie Informacji Publicznej prowadzonym przez Wójta Gminy Baranów.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 353 ze zm.) niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 w/w ustawy. 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 służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie za pośrednictwem Wójta Gminy Baranów w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia decyzji.

WÓJT  
  
inż. Robert Gagó

### Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr z 2016r., poz. 353 ze zm.)

### Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Puławach,
2. a/a.

### Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie  
Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach.

	Samodzielne stanowisko ds. ochrony środowiska, gospodarki wodnej, rolnictwa i leśnictwa, ochrony zwierząt, oraz wymiaru opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi		
	Sprawę prowadzi:	Edyta Więsyk	
	Tel:	81 883 40 27 wew. 13	
	E-mail:	e.wiesyk@gminabaranow.pl	
			Urząd Gminy w Baranowie ul. Rynek 14, 24-105 Baranów NIP: 716-16-44-054 REGON 000532493 tel. 81 883 40 27 fax 81 883 40 41 www.gminabaranow.pl E-mail: gmina@gminabaranow.pl

### **Charakterystyka przedsięwzięcia**

Teren objęty opracowaniem położony jest w województwie lubelskim, na terenie gminy Baranów m.in. w miejscowościach Wola Czołnowska, Koziół, Gródek w ciągu drogi powiatowej nr 1516L relacji Żyrzyn-Baranów-Michów. Droga powiatowa położona jest na działkach, które stanowią jej pas drogowy. Wszystkie roboty prowadzone będą tylko i wyłącznie na działkach stanowiących pas drogowy. Przebieg drogi określa podany na planie sytuacyjnym kilometrąż drogi. Początek opracowania drogi znajduje się w km 11+510,00, tj. przed skrzyżowaniem z drogą gminną nr 107417L, zaś koniec w km 18+440,00, tj. na granicy powiatu puławskiego. Z opracowania wyłączono odcinek od km 15+609,00 do km 15+902,00, dla którego inwestor posiada odrębny projektu wraz z przebudową obiektu mostowego w km 15+706,00.

#### Zakres przedsięwzięcia dla drogi powiatowej obejmuje:

- > wykonanie nawierzchni jezdni asfaltowej szerokości 6,0 m na całym odcinku objętym opracowaniem poprzez wykonanie obustronnego poszerzenia, a następnie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego o śr. gr. 5,3 cm oraz warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego gr. 4 cm;
- > wykonanie zjazdów do posesji i skrzyżowań o nawierzchni: asfaltowej, z kostki brukowej i kruszywa łamanego zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego;
- > budowę 5 szt. samodzielnych peronów przystankowych z kostki brukowej: km 12+170 - str. P; 12+230- str. L; 14+382,75- str. L; 15+509,65- str. L; 15+539,90- str. P.
- > przebudowę 4 szt. istniejących zatok asfaltowych: 11+785,65- str. P; 12+858,15- str. L, 13+083,40 - str. P, 14+607,35 - str. P;
- > oczyszczenie 4 szt. przepustów pod jezdnią w km: 12+797, 14+651, 15+054, 15+976
- > lokalne odtworzenie rowów przydrożnych;
- > wykonanie utwardzonego pobocza z kruszywa łamanego o szer. 1,0 m na całym proj. odcinku;
- > wykonanie nowego oznakowania poziomego i pionowego

#### Powierzchnia poszczególnych elementów pasa drogowego objętego pracami wynosi:

- powierzchnia w-wy ścieralnej na ciągu głównym drogi: 39.894,08 m<sup>2</sup>,
- powierzchnia utwardzonych poboczy: 12.944,09 m<sup>2</sup>,
- powierzchnia peronów przystankowych: 100 m<sup>2</sup>,
- powierzchnia zatok autobusowych: 456 m<sup>2</sup>,
- powierzchnia zjazdów z kruszywa łamanego: 787,10 m<sup>2</sup>,
- powierzchni zjazdów z kostki brukowej: 142,20 m<sup>2</sup>,
- powierzchnia skrzyżowań asfaltowych: 543,15 m<sup>2</sup>,
- powierzchnia zjazdów asfaltowych: 269,80 m<sup>2</sup>,
- długość rowów do oczyszczenia: 460 mb.

Parametry techniczne przebudowywanej drogi powiatowej:

- klasa techniczna drogi - „Z”;
- długość odcinka : odcinek I- od km 11+510 do km 15+609 - dł. 4099mb,  
odcinek II- od km 15+902 do km 18+440 - dł. 2538mb;
- kategoria ruchu- KR3;
- przekrój jezdni: szlakowy;
- szerokość jezdni: 6,0 m (lokalnie 7,0 m na łuku od km 15+370,14 do km 15+412,22);
- szerokość pasa ruchu: 3,0 m;
- utwardzone pobocze: szer. 1,0 m ;
- chodniki: brak;
- odwodnienie: powierzchniowe w kierunku istniejących rowów;
- prędkość projektowa:  $V_p=40$  km/h;
- podłoże o nośności G2;
- perony przystankowe, 5 szt.: km 12+170 - str. P; 12+230- str. L; 14+382,75- str. L;  
15+509,65- str. L; 15+539,90- str. P;
- zatoki autobusowe, 4 szt.: 11+785,65- str. P; 12+858,15- str. L, 13+083,40- str. P,  
14+607,35- str. P.

WÓJT  
  
inz. Robert Gagó