

# **MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA** **ROBÓT BUDOWLANYCH**

**Temat:**

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WILCZA WOLA – SUDOŁY W M.WILCZA WOLA**

**Inwestor:** Gmina Dzikowiec  
Ul. Dworska 62  
36-122 Dzikowiec

**Działki:** 2484

**Lokalizacja:** Wilcza Wola

ZADANIE	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WILCZA WOLA – SUDOŁY W M.WILCZA WOLA		Data 10.2015
Projektant	mgr inż. Rafał Dziedzic	PDK/0023/POOD/08	
Opracował	mgr inż. Leszek Magryś		

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

### I. CZEŚĆ OPISOWA

#### 1. OPIS TECHNICZNY

### II. CZEŚĆ RYSUNKOWA

#### 1. PLAN ORIENTACYJNY 1:10000

#### 2. PLAN SYTAUCYJNY 1:1000

#### 3. PRZEKRÓJ NORMALNY 1:50

### III. UPRAWNIENIA

## OPIS TECHNICZNY

### 1. TEMAT OPRACOWANIA

Tematem opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej Wilcza Wola – Sudoły w m. Wilcza Wola

### 2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- zlecenie inwestora
- mapa zasadnicza w skali 1:2000
- rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 poz. 430)

### 3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej Wilcza Wola – Sudoły o szerokości 3,0m z poboczami szerokości 0,5m.

### 4. STAN ISTNIEJACY

Droga znajduje się w miejscowości Wilcza Wola w gminie Dzikowiec i stanowi ciąg komunikacyjny i dojazd do zabudowy mieszkaniowej, zagrodowej i pól w przysiółku Sudoły. W chwili obecnej droga jest o nawierzchni tłuczniowej szerokość od 4,4m do 5.5m. Droga jest skoleinowana i częściowo zniszczona w wyniku działania czynników atmosferycznych jak również przez pojazdy transportowe poruszające się po tej drodze.

### 5. STAN PROJEKTOWANY

#### a) SYTUACJA

Projekt przebudowy istniejącej drogi polegać będzie ułożeniu warstwy wyrównawczej z tłucznia kamiennego gr 10cm oraz dwóch warstw bitumicznych grubości całkowitej 8cm. Pozwoli to na uniknięcie dalszego zniszczenia jezdni oraz poprawi parametry komfortu i uciążliwości (hałas).

Początek przebudowy drogi rozpoczyna się w kilometrze 0+000 na skrzyżowaniu z drogą gminną (działka nr 1067/3) a kończy się w km ok 0+540

w pobliżu istniejącej kapliczki. Projektuje się ułożenie warstwy tłucznia kamiennego gr 10 cm oraz 8cm warstwy bitumicznej na szerokości 3,0m. Istniejące pobocza należy odbudować na szerokość 0.5m i ułożyć na nich węgę tłucznia kamiennego 0/12.8 o gr. 10cm.

#### b) KONSTRUKCJA JEZDNI

Konstrukcja drogi nie ulega zmianie. Dodana zostanie dodatkowa warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm oraz dwie warstwy bitumiczne : w-wa wiążąca gr 4cm i w-wa ścieralna gr 4cm z betonu asfaltowego.

#### c) ODWODNIENIE

W chwili obecnej odwodnienie odbywa się wzdłuż drogi na teren przyległy.

### 6. ISTNIEJĄCE URZĄDZENIA INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Nie przewiduje się zabezpieczenia sieci.

### 7. OCHRONA ŚRODOWISKA

Planowana inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko, zlokalizowana będzie na obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Puszcza Sandomierska” (PLB 180005), względem którego obowiązują zapisy art.33 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z póź. zm.)

Przebudowa ww. drogi w trakcie realizacji nie będzie miała znaczącego i długotrwałego oddziaływania na środowisko naturalne.

W trakcie trwania robót budowlanych mogą występować okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz sprzętu transportowego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i przemijający, będzie się cechował niskim poziomem uciążliwości. Dla zminimalizowania tego wpływu Wykonawca będzie wykonywał prace emitujące najwięcej hałasu w porach najmniej szkodliwych dla warunków środowiskowych.

Może występować okresowe i krótkotrwałe zwiększenie emisji spalin w trakcie trwania prac budowlanych. Wpływ ten jednak nie będzie przekraczał emisji dopuszczalnych norm i ustanie po zakończeniu prac budowlanych. Do zminimalizowania tego wpływu Wykonawca będzie użytkował sprzęt zgodnie z przepisami BHP, warunkami technicznymi jakimi powinny odpowiadać pojazdy i maszyny dopuszczone do ruchu (ważne badania techniczne). Sprzęt i samochody przeznaczone do transportu będą zaopatrywane w paliwo w miejscach do tego przeznaczonych. Droga nie jest wyposażona w system kanalizacyjny, wody opadowe odprowadzone zostaną powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych, gdzie ulegną zanikowi poprzez wsiąkanie. Realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną okresowo na naruszenie terenu oraz szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji projektu. Wpływ ten będzie dotyczył pracy maszyn i będzie miał charakter krótkofalowy, ustanie po zakończeniu inwestycji. Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca zostanie zobowiązany do przywrócenia terenu w obrębie realizacji inwestycji do stanu pierwotnego. Roboty prowadzone będą w pasie drogowym. Realizacja wyszczególnionej wyżej inwestycji wykazuje jednoznacznie pozytywny wpływ powstałej infrastruktury na stan środowiska naturalnego w jej obrębie. Przebudowa drogi poprawi płynność ruchu pojazdów, co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu. Realizacja przedmiotowych robót ma charakter lokalny, zakres robót będzie krótkotrwały i nie wpłynie w znacznym stopniu na istniejący stan środowiska oraz nie naruszy stosunków wodnych. W związku z powyższym planowana inwestycja pozwala na wyciągnięcie następujących wniosków:

- Przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego (zmniejszenie emisji hałasu przenikającego do środowiska z ruchu pojazdów po równej nawierzchni),
- Zmniejszy się emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, która powstaje ze spalania paliw w silnikach (zmniejszenie zużycia paliw-płynna jazda),
- Nie zmienia stosunków międzyludzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych,
- Nie spowoduje potrzeby budowy objazdów i dodatkowych zabezpieczeń,

- Nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych,
- Nie spowoduje dodatkowej wycinki drzew i krzewów, wyeliminowane będą tylko krzewy porastające rowy i pobocze drogi ograniczające widoczność i tworzące zagrożenie dla poruszania się pieszych i pojazdów,
- Nie spowoduje zmian w stosunkach wodnych,
- Nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego,
- Nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych.

Wszystkie roboty przy przebudowie drogi będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. Biorąc pod uwagę całokształt oddziaływania należy wskazać, że realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na środowisko we wszystkich elementach wpływających obecnie na zanieczyszczenie środowiska.