

**„Remont drogi transportu rolnego ul. Kopernika
w Radgoszczy w km 0+136 – 0+928”**

PROJEKT TECHNICZNY

**MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT
NIE WYMAGAJĄCYCH POZWOLENIA NA BUDOWĘ**

Inwestor:


GMINA RADGOSZCZ

Plac św. Kazimierza 7-8
33-207 RADGOSZCZ

Lokalizacja:

Miejscowość: RADGOSZCZ
Gmina: Radgoszcz
Powiat: dąbrowski
Województwo: małopolskie

PROJEKTANT:

Branża	Tytuł zawodowy, imię, nazwisko	Uprawnienia	Data, podpis
Budowlana Drogowa	mgr inż. Jarosław SKRABACZ	Do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności konstrukcyjno – budowlanej bez ograniczeń nr 51/2002 i 296/2002	03.2019 



WOJEWODA MAŁOPOLSKI

AB.III.7131-233/01

Kraków, dnia 10 stycznia 2002 r.

DECYZJA O NADANIU UPRAWNIENÍ BUDOWLANYCH Nr ewid. 51/2002

Na podstawie art. 13 ust. 1, pkt 1, art. 14 ust. 1, pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity DZ. U. Nr 106 z 2000 r. poz. 1126 z późn. zm.), w związku z art. 104 § 1 k.p.a., po rozpatrzeniu wniosku Pana mgr inż. Jarosława Skrabacz – na podstawie dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie i praktykę zawodową oraz na podstawie pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane złożonego przez Komisją Egzaminacyjną,

nadaje

Panu mgr inż. Jarosławowi SKRABACZ
kierunek studiów: "budownictwo"
urodzonemu dnia 12 sierpnia 1971 r. w Tarnowie,

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

*do projektowania bez ograniczeń
w specjalności: konstrukcyjno-budowlanej*

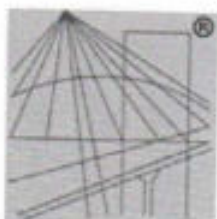
Od decyzji niniejszej służy Panu prawo wniesienia odwołania do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, ul. Krucza 38/42, za pośrednictwem Wojewody Małopolskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.



Z. us. Wojewody Małopolskiego
mgr inż. arch. *Blaszczyk Gąbryś*
Dyrektor
Wydziału Architektury, Budownictwa
i Gospodarki Przestrzennej

Otrzymują:

1. Pan mgr inż. Jarosław Skrabacz, Ilkowice, ul. Złota Góra 36, 33-131 Łęg Turnowski
2. Główny Urząd Nadzoru Budowlanego, ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa
3. aa



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-8CF-M3F-QBL *

Pan Jarosław Andrzej Skrabacz o numerze ewidencyjnym MAP/BO/7182/02
adres zamieszkania ul. Partyzantów 42, Ilkowice, 33-131 Łęg Tarnowski
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2019-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2019-01-21 roku przez:

Mirosław Boryczko, Przewodniczący Rady Małopolskiej 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.plib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.

**„Remont drogi transportu rolnego ul. Kopernika
w Radgoszczy w km 0+136 – 0+928”**


**INFORMACJA DOTYCZĄCA
BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

Inwestor: GMINA RADGOSZCZ
Plac św. Kazimierza 7-8
33-207 Radgoszcz

Lokalizacja:

Miejscowość:	Radgoszcz
Gmina:	Radgoszcz
Powiat:	dąbrowski
Województwo:	małopolskie

Opracował:

Funkcja	Tytuł zawodowy, imię, nazwisko	Uprawnienia	Data, podpis
Projektant	mgr inż. Jarosław SKRABACZ	Do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności konstrukcyjno - budowlanej bez ograniczeń nr 51/2002 i 296/2002	 03.2019r.

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem inwestycji jest Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia będąca załącznikiem do projektu inwestycji budowlanej pn.: „Remont drogi transportu rolnego ul. Kopernika w Radgoszczy w km 0+136 – 0+928”

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Zlecenie Inwestora
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
- Mapa sytuacyjno wysokościowa do celów projektowych w skali 1:1000
- Pomiary inwentaryzacyjne stanu istniejącego
- Projekt budowlany
- Warunki branżowe

3. PODSTAWOWE DANE DOTYCZĄCE INWESTYCJI

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa małopolskiego, powiatu dąbrowskiego, gminy Radgoszcz, miejscowości Radgoszcz. Całość inwestycji zlokalizowana jest na działce (części działki) nr 1055 w m. Radgoszcz.

4. ZAKRES ROBÓT DLA CAŁEGO ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Projekt budowlany obejmuje następujący zakres robót budowlanych

- Oznakowanie prowadzonych robót budowlanych
- Roboty przygotowawcze (roboty pomiarowe, odhumusowanie)
- Roboty rozbiórkowe istniejącej nawierzchni
- Roboty ziemne (wykopy pod warstwy konstrukcyjne jezdni i poboczy)
- Wykonanie nawierzchni bitumicznych
- Wykonanie poboczy tłuczniowych
- Roboty wykończeniowe i porządkowe związane z przywróceniem terenu do stanu wyjściowego

5. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Uzbrojenie terenu występujące w rejonie projektowanej inwestycji:

- Sieć wodociągowa
- Sieć teletechniczna napowietrzna

Brak jest konieczności przebudowy lub zabezpieczenia istniejących sieci.

W rejonie istniejącego wodociągu należy przed przystąpieniem do robót wykonać sondy lokalizacyjne (wykopy ręczne).

Nie wyklucza się istnienia w terenie urządzeń podziemnych nie naniesionych na podkład mapowy. Przed przystąpieniem do robót ziemnych i rozbiórkowych Wykonawca winien bezwzględnie zapoznać się z przebiegiem urządzeń podziemnych. W rejonie kolizji z urządzeniami podziemnymi roboty ziemne należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności.

6. ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

- Jezdnia (pas drogowy) – ruch samochodowy

7. WSKAZANIE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ WYSTĘPUJĄCYCH PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANYCH

- Prace w rejonie uzbrojenia terenu (prowadzić ręcznie)
- Prace przy użyciu maszyn i urządzeń elektrycznych
- Hałas i drgania pochodzące od pracujących maszyn i urządzeń
- Roboty prowadzone w pasie drogowym (pod ruchem)

8. SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNYCH

- Pracownicy zatrudnieni przy realizacji robót muszą być przeszkoleni w zakresie BHP
- Pracownicy muszą być zaznajomieni przez osobę kierującą robotami z możliwością wystąpienia zagrożeń oraz ich charakterem
- Maszyny i urządzenia mogą być obsługiwane tylko przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje
- Roboty mogą być prowadzone tylko przez osobę do tego uprawnioną

9. WSKAZANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH, ZAPOBIEGAJĄCYCH NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYM Z WYKONYWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH W STREFACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA ZDROWIA LUB W ICH SĄSIEDZTWIE

- Oznakowanie stref niebezpiecznych zgodnie z obowiązującymi przepisami (wykopy, roboty w pasie drogowym itp.)
- Przed przystąpieniem do robót Wykonawca winien opracować i zatwierdzić projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.

OPINIA GEOTECHNICZNA
WARUNKÓW POSADOWIENIA OBIEKTU

dla zadania pn.:

REMONT DROGI TRANSPORTU ROLNEGO
- UL. KOPERNIKA W RADGOSZCZY W KM 0+136 – 0+928

zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia 25 kwietnia 2012r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 463)

Warunki geotechniczne w rejonie obiektu określone zostały na podstawie wykopów kontrolnych oraz danych archiwalnych będących w posiadaniu autora niniejszej dokumentacji.

W strefie posadowienia przedmiotowego obiektu występuje podłoże gruntowe w postaci glin w stanie plastycznym i twardoplastycznym.

Poziom wód gruntowych poniżej poziomu posadowienia (wody sączące się okresowo z gruntu są wodami z opadów atmosferycznych, co nie zalicza się do wód gruntowych).

Podłoże gruntowe nie ma charakteru wadliwego. Teren nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej (teren poza obszarami górniczymi). Teren nie wykazuje żadnych oznak niekorzystnych procesów i zjawisk geodynamicznych, nie jest obszarem osuwiskowym, ani nie jest zagrożony żadnymi ruchami masowymi bądź zapadowymi gruntów. Występują warstwy gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadowienia oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych

Dla określonych badaniami rodzajów gruntów podłoża, warunki geologiczne określono jako warunki proste. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 24 września 1998r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych ustalono dla obiektu budowlanego pierwszą kategorię geotechniczną w prostych warunkach gruntowych.

mgr inż. JAROSŁAW SKRABACZ
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr 51/2002 i 206/2002: WAB/00/7182/02
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń w specjalności inżyniersko-budowlanej

OPIS TECHNICZNY

Opracowanie zawiera:

1.1. LOKALIZACJA I INWESTYCJI ORAZ PODSTAWOWE DANE.....	2
1.2. CEL I ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI.....	2
1.3. PODZIAŁ INWESTYCJI NA ETAPY, KOLEJNOŚĆ REALIACJI OBIEKTÓW.....	2
1.3.1. PODZIAŁ INWESTYCJI NA ETAPY.....	2
1.3.2. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI OBIEKTÓW.....	2
1.4. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
1.5. ODNIESIENIE DO WYDANYCH DECYZJI I POZWOLEŃ.....	4
2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	4
2.1. Istniejące uzbrojenie terenu.....	4
2.2. WARUNKI TERENOWE.....	4
3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	4
4. ZESTAWIENIE POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	5
5. OCHRONA KONSERWATORSKA TERENU.....	6
6. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ.....	6
7. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW.....	6
7.1. PROJEKTOWANE KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI.....	6
7.2. WARUNKI GEOTECHNICZNE POSADOWIENIA OBIEKTU.....	6
7.4. ROBOTY ZIEMNE.....	7
7.5. GALANTERIA DROGOWA.....	7
7.6. FORMA ARCHITEKTONICZNA I POWIĄZANIE Z ISTNIEJĄCYM TERENEM.....	7
7.7. UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.....	7
8. OCHRONA ŚRODOWISKA.....	7
8.1. OCHRONA WÓD PODZIEMNYCH.....	7
8.2. OCHRONA WÓD POWIERZCHNIOWYCH.....	8
8.3. ODDZIAŁYWANIE NA GLEBY.....	9
8.5. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE.....	9
8.6. OCHRONA AKUSTYCZNA.....	10
8.7. WPŁYW INWESTYCJI NA ZDROWIE I ŻYCIE LUDZI.....	10
9. INFORMACJE DOTYCZĄCE ZABEZPIECZENIA INTERESÓW OSÓB TRZECICH.....	10

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Tematem niniejszego opracowania jest Projekt Techniczny (materiały do wniosku – zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę) dla zadania pn.: „Remont drogi transportu rolnego ul. Kopernika w Radgoszczu w km 0+136 – 0+928”. Inwestycja zakłada remont nawierzchni wraz z poboczami, przy czym całość robót zostanie wykonana w granicach działki drogowej nr 1055.

1.1. LOKALIZACJA I INWESTYCJI ORAZ PODSTAWOWE DANE

Obiekt:	Droga wewnętrzna klasy D
Adres / Lokalizacja:	Radgoszcz, gmina Radgoszcz, powiat dąbrowski, województwo małopolskie
Inwestor:	GINA RADGOSZCZ Plac św. Kazimierza 7-8 33-207 Radgoszcz
Administrator drogi:	Jw.
Jednostka projektowa:	Inwest Kontrol Sp. z o.o. ul. Partyzantów 40 33-131 Ilkowice
Główny Projektant:	mgr inż. Jarosław Skrabacz upr. nr 51/2002

1.2. CEL I ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI

Głównym celem przedmiotowej inwestycji jest poprawienie bezpieczeństwa w ruchu samochodowym, rowerowym i pieszym na przedmiotowym odcinku drogi gminnej. Należy tutaj także zaznaczyć na znaczne podniesienie standardów użytkowych drogi w kontekście dojazdów do zabudowań mieszkalnych istniejącej tam osady siedliskowej i pól uprawnych.

1.3. PODZIAŁ INWESTYCJI NA ETAPY, KOLEJNOŚĆ REALIACJI OBIEKTÓW

1.3.1. PODZIAŁ INWESTYCJI NA ETAPY

Dla przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się podziału na etapy. Możliwe jest jednak etapowanie inwestycji, jednak w takim przypadku należy uzgodnić taki podział z Projektantem oraz opracować na tę okoliczność adekwatny projekt tymczasowej organizacji ruchu.

1.3.2. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI OBIEKTÓW

W ramach opracowywanej dokumentacji projektowej przyjęto następującą kolejność realizacji robót:

1. Roboty przygotowawcze (wytyczenie, odhumusowanie)

2. Roboty rozbiórkowe istniejących nawierzchni tłuczniowych
3. Roboty ziemne
4. Podbudowy tłuczniowe stabilizowane mechanicznie
5. Warstwy nawierzchni bitumicznej
6. Roboty wykończeniowe i porządkowe

1.4. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawa formalna

- Umowa z Zamawiającym
- Wytyczne Zamawiającego
- Mapa zasadnicza
- Mapa ewidencyjna
- Mapa zasadnicza do celów opiniodawczych
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
- Pomiary inwentaryzacyjne stanu istniejącego
- Wypisy z rejestru gruntów
- Badania podłoża gruntowego

Dane wyjściowe

Dane wyjściowe zostały określone przez Zamawiającego

Podstawa prawna

- Umowa z Inwestorem
- Mapa zasadnicza do celów opiniodawczych
- Inwentaryzacja stanu istniejącego
- Opinia techniczna stanu istniejącego
- PN-85/S-10030 – Obiekty mostowe. Obciążenia.
- PN-91/S-10042 – Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- PN-82/S-10052 – Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie.
- Ustawa o drogach publicznych, Dz.U. Nr 14 z dnia 21 marca 1985r. z późniejszymi zmianami
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2017 poz. 1566)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity - Dz. U. Nr 207, poz. 2016 z dnia 21 listopada 2003 r., z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, 831, 961, 1250, 1579, 2003. z późn. zm.)

- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jednolity - Dz. U. Nr 121, poz. 1266 z dnia 2 kwietnia 2004r.)
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ze zm. (Dz.U. z 2016 poz. 71)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z późniejszymi zmianami
- Wypis z rejestru gruntów

1.5. ODNIESIENIE DO WYDANYCH DECYZJI I POZWOLEŃ

W ramach opracowania uzyskano następujące decyzje, warunki i uzgodnienia:

- BRAK KONIECZNOŚCI

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

W przeważającym zakresie w miejscu projektowanego układu komunikacyjnego istnieje nieregularny ciąg komunikacyjny o nawierzchni żwirowej i gruntowej. Brak jest regularnego systemu odwodnienia, które zapewniałyby podstawowe wymagania w zakresie odwodnienia ciągów komunikacyjnych.

2.1. ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TERENU

Uzbrojenie terenu występujące w rejonie projektowanej inwestycji:

- Sieć wodociągowa
- Sieć teletechniczna napowietrzna

Brak jest konieczności przebudowy lub zabezpieczenia istniejących sieci.

W rejonie istniejącego wodociągu należy przed przystąpieniem do robót wykonać sondy lokalizacyjne (wykopy ręczne).

2.2 WARUNKI TERENOWE

W rejonie przedmiotowej inwestycji droga przebiega w terenie zabudowanym.
Teren nie jest objęty ochroną konserwatorską zabytków.
Teren nie jest objęty wpływami eksploatacji górniczej.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Projekt zakłada budowę układu komunikacyjnego składającego się w swojej zasadniczej części z drogi klasy D. Projektowana inwestycja będzie realizowana w miejscowości Radgoszcz. Łączna długość projektowanej drogi wynosi 792. W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie nakładki bitumicznej grubości 8cm na istniejącej nawierzchni żwirowej (4cm warstwa wiążąca i 4cm warstwa ścieralna). Szerokości nakładki na istniejącej nawierzchni żwirowej wynosi 3,00m. Szerokość poboczy jest uzależniona od szerokości działki stanowiącej pas drogowy. W ramach inwestycji nie przewidziano zamkniętego (np. kanalizacja deszczowa) ani otwartego (rowy, korytka itp.) systemu odwodnienia projektowanej drogi. Odwodnienie będzie realizowane poprzez istniejące poprzeczne spadki podłużne i poprzeczne

(analogicznie jak w stanie istniejącym – brak zmiany stosunków wodnych w rejonie inwestycji).

W projekcie zastosowano kilometraż globalny opracowania, początek projektowanej drogi przyjęto jako km 0+136,00. Tak więc wszelkie opisy poszczególnych elementów projektowanej infrastruktury odnoszą się do oznaczenia globalnego. Projektowane zagospodarowanie istniejącego terenu zostało przedstawione na rysunku *Sytuacja*.

Trasa w planie

Rozwiązania sytuacyjne zostały dostosowane do warunków terenowych (przebieg pasa drogowego) oraz wytycznych Zamawiającego. Projektowaną geometrię poziomą przedstawiono na rysunku sytuacji.

Trasa w przekroju podłużnym

Rozwiązania wysokościowe zostały dostosowane do istniejącego terenu oraz odpowiednich warunków technicznych. Zakłada się maksymalne dostosowanie przebiegu niwelety do stanu istniejącego z wyjątkiem niezbędnych korekt wynikających z liniowości projektowanej niwelety

Odwodnienie

W ramach inwestycji nie przewidziano zamkniętego (np. kanalizacja deszczowa) ani otwartego (rowy, korytka itp.) systemu odwodnienia projektowanej drogi. Odwodnienie będzie realizowane poprzez istniejące poprzeczne spadki podłużne i poprzeczne (analogicznie jak w stanie istniejącym – brak zmiany stosunków wodnych w rejonie inwestycji)

Parametry techniczne:

➤ długość projektowanej drogi:	792 m
➤ szerokość jezdni:	3,00 m
➤ spadek poprzeczny:	jednostronny 2 %
➤ klasa drogi	D wewnętrzna
➤ kategoria ruchu	KR1
➤ minimalna szerokość zjazdów indywidualnych	4 m
➤ rodzaj nawierzchni:	beton asfaltowy

4. ZESTAWIENIE POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Zestawienie poszczególnych części zagospodarowania terenu zestawiono w p. 3.

5. OCHRONA KONSERWATORSKA TERENU

Planowana inwestycja nie przebiega w strefie ochrony konserwatorskiej.

6. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest poza terenami wpływów eksploatacji górniczej.

7. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW

7.1. PROJEKTOWANE KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI

Projektowane warstwy konstrukcyjne nawierzchni poszczególnych elementów zagospodarowania pasa drogowego przedstawiono na rysunku „Przekroje typowe”.

Nawierzchnia na szerokości istniejącej jezdni:

Warstwa	Material	Grubość [cm]	Wymagania
Warstwa ścierna	AC 11 S 50/70	4	SSTWiORB
Warstwa wiążąca	AC 16 W 35/50	4	SSTWiORB
Podbudowa	Podbudowa zasadnicza - kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie	10	PN-S-06102:1997
PODŁOŻE GRUNTOWE			
RAZEM:		18	

Nawierzchnia na poszerzeniach jezdni:

Warstwa	Material	Grubość [cm]	Wymagania
Warstwa ścierna	AC 11 S 50/70	4	SSTWiORB
Warstwa wiążąca	AC 16 W 35/50	4	SSTWiORB
Podbudowa zasadnicza	Kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie	10	PN-S-06102:1997
Podbudowa pomocnicza	Kruszywo naturalne 0/31,5 stabilizowane mechanicznie	15	PN-S-06102:1997
Profilowanie i zagęszczenie podłoża			
RAZEM:		33	

Pobocza:

Warstwa	Material	Grubość [cm]	Wymagania
Pobocze	Pobocze gruntowe – grunt zagęszczalny stabilizowany mechanicznie	25	SSTWiORB
	Profilowanie i zagęszczenie podłoża	-	PN-S-06102:1997
RAZEM:		25	

7.2. WARUNKI GEOTECHNICZNE POSADOWIENIA OBIEKTU

Poziom wód gruntowych poniżej poziomu robót ziemnych.

Warunki gruntowe określono jako proste. W związku z powyższym projektowany obiekt zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej w prostych warunkach geotechnicznych.

7.4. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne obejmują:

- Profilowanie podłoża istniejącego pod warstwy konstrukcyjne
- Zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne

Na czas prowadzenia robót Wykonawca musi zapewnić prawidłowe odwodnienie ewentualnych wykopów oraz jego zabezpieczenie przez obsunięciem.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych Wykonawca zobowiązany jest do zapoznania się z przebiegiem istniejącego uzbrojenia terenu. W miejscach kolizji z uzbrojeniem terenu roboty należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz zgodnie w uzyskanymi warunkami branżowymi poszczególnej sieci.

7.5. GALANTERIA DROGOWA

Projektowany przekrój drogowy nie przewiduje, żadnej galanterii drogowej w postaci krawężników, obrzeży lub korytek ściekowych.

7.6. FORMA ARCHITEKTONICZNA I POWIĄZANIE Z ISTNIEJĄCYM TERENEM

Projektowana forma architektoniczna obiektu zapewnia płynne wpisanie się budowli w otaczający krajobraz zarówno pod względem estetycznym, jak i funkcjonalno użytkowym (skrzyżowania z drogami bocznymi, powiązania sytuacyjno – wysokościowo). Rozwiązania architektoniczno – budowlano drogi bezproblemowe powiązanie z istniejącym układem komunikacyjnym oraz istniejącymi innymi obiektami zagospodarowania terenu.

7.7. UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

Rozwiązania funkcjonalno – użytkowe oraz konstrukcyjno – materiałowe zostały maksymalnie dostosowane do wymagań Zamawiającego oraz Administratora drogi i są zgodne z obecnie obowiązującymi warunkami technicznymi oraz prawem budowlanym i prawem wodnym.

8. OCHRONA ŚRODOWISKA

Dla przedmiotowej inwestycji brak jest potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko a niniejszy projekt spełnia wymagania w/w decyzji.

Uciążliwość związana z inwestycją dotyczy okresu realizacji robót budowlanych i jest bezpośrednio związana z technologią wykonania.

8.1. OCHRONA WÓD PODZIEMNYCH

Negatywne oddziaływanie na etapie realizacji może następować ze strony urządzeń i maszyn wykorzystywanych na placu budowy. Zagrożeniem mogą być również bazy budowlane, gdzie będą składowane materiały oraz sprzęt budowlany.

Zagrożenie wód podziemnych w czasie eksploatacji drogi może wystąpić w związku z wypadkami z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Potencjalnym źródłem zanieczyszczeń będą także spływy deszczowe

i roztopowe z nawierzchni drogi, zawierające produkty ścierania opon, oleje z nieszczelnych układów mechanicznych oraz różnego rodzaju chemikalia pochodzące z niewłaściwego ich transportu. Okresowo w środowisku wodnym obszarów przyległych do drogi może wzrosnąć stężenie jonów chlorkowych, jako efekt spływu wód roztopowych związanych z zimowym utrzymaniem dróg.

Ochrona wód podziemnych na etapie budowy

- zapewnienie odpowiedniego stanu technicznego sprzętu budowlanego,
- zapewnienie właściwej technologii prac budowlanych,
- wybór lokalizacji placu i zaplecza budowy poza terenami szczególnie wrażliwymi na zanieczyszczenia,
- zabezpieczenie terenu placu i zaplecza budowy wraz z wyposażeniem w system odbioru i odprowadzenia ścieków bytowych i odpadów

Ochrona wód podziemnych na etapie eksploatacji

- zastosowanie odpowiedniego (szczelnego) systemu odprowadzania ścieków oraz zastosowanie odpowiednich sposobów ich podczyszczania (separatory, zbiorniki retencyjno – infiltracyjne),

8.2. OCHRONA WÓD POWIERZCHNIOWYCH

Potencjalne zagrożenie dla wód powierzchniowych na etapie realizacji wiąże się z obecnością składów budowlanych oraz pracą maszyn budowlanych, które mogą zanieczyszczać wody płynami eksploatacyjnymi np. olejami, paliwami, smarami. Ponadto, na etapie wykonywania prac budowlanych może pojawić się oddziaływanie w postaci zamulania koryt rzecznych przekraczanych cieków. Może to mieć miejsce w wyniku spływów powierzchniowych z terenu budowy, szczególnie w obrębie kolein powstałych z poruszania się pojazdów mechanicznych. Oddziaływanie to będzie okresowe o niewielkim zasięgu, w praktyce bez znaczenia dla jakości wód oraz stosunków wodnych.

Ochrona wód powierzchniowych na etapie budowy

- zapobieganie przedostaniu się materiałów lub rozlewów substancji używanych w czasie budowy do wód powierzchniowych,
- tereny należy przywrócić do stanu poprzedniego poprzez rekultywację, zadrzewienia i odpowiednie zabiegi melioracyjne oraz kształtowanie zastępczych biotopów,
- ograniczenie spływu zanieczyszczeń powierzchniowych z terenu budowy, wykonanie systemów podczyszczających wody deszczowe i roztopowe w miejscach podatnych na zanieczyszczenie,

Ochrona wód powierzchniowych na etapie eksploatacji

- utrzymanie drożności systemu odprowadzania.

8.3. ODDZIAŁYWANIE NA GLEBY

Prace ziemne prowadzone w ramach budowy drogi mogą prowadzić do zmiany stosunków wilgotnościowych gleb na terenach przyległych. Objawia się to w postaci przesuszenia gruntów położonych wzdłuż wykopów oraz nadmierne zawodnienie gleb położonych wzdłuż nasypów drogowych.

W okresie budowy nastąpią znaczne zmiany morfologiczne terenów znajdujących się w miejscu lokalizacji docelowego pasa drogowego. Prace makro- i mikroniwelacyjne związane z przemieszczaniem mas ziemnych naruszają i przekształcają powierzchnię ziemi, okresowo uruchamiając procesy erozyjne.

Oddziaływanie w fazie eksploatacji będzie następować przede wszystkim poprzez emisję gazów i pyłów, wśród których istotny wpływ na warunki glebowe będą miały: tlenki azotu, węglowodory i aldehydy, tlenki siarki, sadza oraz pierwiastki śladowe. Oddziaływanie drogi, w tym przypadku, uzależnione będzie od lokalnych warunków, właściwości fizyko - chemicznych gleb, wielkości dopływu gazów i pyłów, z czym wiąże się zagospodarowanie terenów wzdłuż drogi.

Największe zagrożenie kumulacją zanieczyszczeń w glebie występować będzie w miejscach, gdzie droga przebiega przez obszary gorzej przewietrzane (zagłębienia terenowe, tereny leśne). Zagrożenie emisją będzie zróżnicowane na całej trasie projektowanej drogi i zależne od natężenia i struktury ruchu samochodowego oraz geometrii trasy.

Eksploatacja drogi może się także przyczyniać do zasolenia gleb. W miejscach najsilniej zasolonych może okresowo występować częściowe lub całkowite zamieranie roślinności.

Ochrona gleb na etapie budowy

- stworzenie możliwości późniejszego wykorzystania usuwanej warstwy humusowej,
- minimalizowane zajętości terenu i jego przekształceń,
- zastosowanie działań, zmierzających do przywrócenia przekształconych terenów do ich pierwotnego stanu w miarę możliwości technicznych.

Ochrona gleb na etapie eksploatacji

- oszczędne gospodarowanie środkami do zwalczania śliskości jezdni w okresie zimowym.

8.5. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE

Oddziaływanie drogi na powietrze zaznaczy się poprzez emisję substancji powstających w efekcie spalania paliw w silnikach maszyn budowlanych w czasie realizacji przedsięwzięcia oraz samochodów w czasie jego eksploatacji.

W trakcie budowy drogi podstawowym źródłem emisji substancji będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy budowie. Ponadto należy się spodziewać emisji pyłu w rezultacie prowadzenia prac ziemnych i poruszania się pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach.

Emisja substancji do powietrza występująca w fazie eksploatacji będzie generowana w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Ze wszystkich substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania paliw przez samochody największym zasięgiem oddziaływania odznacza się dwutlenek azotu.

Ochrona powietrza na etapie budowy

- dbałość o dobry stan techniczny parku maszynowego oraz racjonalne jego wykorzystanie.

8.6. OCHRONA AKUSTYCZNA

Emisja hałasu w fazie budowy będzie powodowana przede wszystkim przez pracę maszyn wykorzystywanych na tym etapie. Poziomy dźwięku generowane na etapie budowy mogą przyjmować wartości odbierane jako uciążliwe na terenach zamieszkałych. Na etapie eksploatacji mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych przed hałasem. Ruch drogowy może także przyczyniać się do generowania wibracji.

Ochrona akustyczna na etapie budowy

- ograniczenie prowadzenia prac budowlanych do pory dziennej – w miejscach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem,
- stosowanie sprawnego i dobrej jakości sprzętu budowlanego.

8.7. WPŁYW INWESTYCJI NA ZDROWIE I ŻYCIE LUDZI

Oddziaływanie źródeł liniowych (dróg) zaznacza się głównie w wyniku emisji hałasu oraz emisji substancji do powietrza.

9. INFORMACJE DOTYCZĄCE ZABEZPIECZENIA INTERESÓW OSÓB TRZECICH

Rozwiązania przyjęte w niniejszym projekcie budowlanym zabezpieczają interes osób trzecich w aspekcie:

- dostępu do działek sąsiadujących z inwestycją
- umożliwienia korzystania z istniejącej sieci dróg publicznych oraz dróg lokalnych
- korzystania z istniejącej infrastruktury a w szczególności:
 - sieci gazowych
 - linii elektroenergetycznych
 - urządzeń telekomunikacyjnych
 - sieci wodociągowych
 - kanalizacji sanitarnej

10. ZASIĘG ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Oddziaływanie inwestycji na otoczenie związane jest tylko i wyłącznie z okresem realizacji inwestycji i związane jest ściśle z technologią prowadzonych robót. Zasięg oddziaływania zarówno na etapie budowy, jak i użytkowania ogranicza się do działki drogowej (pas drogowy drogi gminnej).