

Biuro Usług Technicznych



"DROGATOM"

Opole ul. Chełmska 9/2
TEL. 0 608 498 304, MAIL: drogtom@o2.pl

METRYKA PROJEKTU

**PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI POWIATOWEJ NR 1712 O
NA ODCINKU MIEDZIANA - KOSOROWICE
W ZAKRESIE WYZNACZENIA ŚCIEŻKI PIESZO-ROWEROWEJ
NA ODCINKU MIEDZIANA – TARNÓW OPOLSKI
PROWADZĄCA DO CENTRUM PRZESIADKOWEGO PKP
W M. TARNÓW OPOLSKI**

LOKALIZACJA: KOSOROWICE – MIEDZIANA – TARNÓW OPOLSKI

INWESTOR: Gmina Tarnów Opolski, ul. Dworcowa 6, 46-050 Tarnów Opolski

DZIAŁKI:

obręb Kosorowice:

790 k.m. 6; 930 k.m. 6; 457/1 k.m. 3; 720/1 k.m. 5; 457/2 k.m. 6; 720/2 k.m. 6; 793 k.m. 6.

obręb Miedziana:

396/34 k.m. 1; 185/6 k.m. 2; 397/34 k.m. 1; 55/13 k.m. 2; 56/6 k.m. 2; 57/6 k.m. 2; 58/6 k.m. 2;

64/12 k.m.2; 67/15 k.m. 2; 72/9 k.m. 2.

obręb Tarnów Opolski:

2105/150 k.m. 4; 613/139 k.m. 4.

AUTOR OPRACOWANIA :

- mgr inż. Tomasz Sokulski
- mgr inż. Grzegorz Kaczmarek

listopad 2016

Cel opracowania.

Celem niniejszego opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej dla inwestycji: „Projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1712 na odcinku Miedziana - Kosorowice w zakresie wyznaczenia ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku Miedziana – Tarnów Opolski prowadzącej do centrum przesiadkowego PKP w m. Tarnów Opolski. Początek trasy rowerowej rozpoczyna się w miejscowości Tarnów Opolski (od przejazdu PKP) przez miejscowość Kosorowice do miejscowości Miedziana. Początek przebudowy w ramach niniejszego opracowania zlokalizowana jest w miejscowości Kosorowice (obręb przystanku autobusowego zlokalizowanego przy remizie strażackiej). Koniec przebudowy ścieżki km 3+500 zlokalizowany jest w miejscowości Miedziana obręb działki nr 62. Trasa ścieżki przebiega w pasie drogowym drogi powiatowej 1712 O. Nowy odcinek trasy rowerowej Miedziana – Kosorowice łączyć się będzie z istniejącą ścieżką pieszo-rowerową relacji Kosorowice - Tarnów Opolski.

Charakterystyka drogi i ruchu na drodze:

- Droga powiatowa 1712 O odcinek Tarnów Opolski – Kosorowice (obręb zjazdu do straży pożarnej)

Powyższy odcinek drogi posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 6.0m. Wzdłuż drogi biegnie ścieżka pieszo – rowerowa szer. ok. 2,50 . Odcinek drogi został przebudowany w 2014r.

- Droga powiatowa na 1712 O na odcinku Kosorowice – do skrzyżowania z ul. Św. Jacka. (początek opracowania przebudowy drogi km 0+000.00 do km 0+756.00)

Droga posiada nawierzchnię bitumiczną szer. ok 5.50m. Droga od strony parzystych posesji posiada chodnik do granicy działki drogowej z kostki bet. Od strony posesji nieparzystych droga ograniczona jest krawężnikiem bet.15x30 wyniesionym +12cm (+3na zjazdach). Istniejący krawężnik jest w dobrym stanie technicznym. Po stronie nieparzystej utwardzone są wjazdy do posesji z kostki betonowej , ograniczone obrzeżem bet. Istniejący lewostronny krawężnik oraz zjazdy wykonane były w 2012r i są w dobrym stanie technicznym. Jezdnia na odcinku od początku opracowania do km 0+384 została wyremontowana. Na dalszym odcinku droga występują znaczne ubytki w warstwie bitumicznej. Nawierzchnia bitumiczna wskutek długotrwałej eksploatacji uległa spękaniu i złuszczeniu. Odwodnienie odcinka jezdni odbywa się do istn. kanalizacji deszczowej poprzez wpusty uliczne.

- Droga powiatowa na 1712 O na odcinku Kosorowice – do skrzyżowania z ul. Stawową.

Droga posiada nawierzchnię bitumiczną szer. ok 5.50m -6.0m. Droga od strony parzystych posesji do ul. Stawowej posiada chodnik szer.1.50 z kostki bet. Od strony posesji nieparzystych posiada szczątkowe rowy chłonne, oraz pas zieleni na całej szerokości pasa drogowego. Droga ograniczona opornikiem kamiennym wtopionym. Odwodnienie odcinka jezdni odbywa się do istn. kanalizacji deszczowej poprzez wpusty uliczne , część odprowadzona jest do rowów chłonnych.

- Droga powiatowa na 1712 O na odcinku Kosorowice – Miedziana km 1+270.00 do km 2.010

Powyższa droga posiada nawierzchnię bitumiczną o zmiennej szerokości ok 5,0m Stan nawierzchni określa się jako zły. Występują znaczne ubytki w warstwie bitumicznej. Nawierzchnia bitumiczna wskutek długotrwałej eksploatacji uległa spękaniu i złuszczeniu. Wody opadowe spływające z pasa drogowego odprowadzane są powierzchniowo na pobocze drogi do istn. rowów chłonnych częściowo zanikających.

Ruch pieszo-rowerowy odbywa się poboczem bądź drogą co przy dużym natężeniu ruchu samochodów ciężarowych stwarza duże zagrożenie bezpieczeństwa.

- Droga powiatowa na 1712 O na odcinku Miedziana km 2+010 do km 2+492.00 posiada nawierzchnię bitumiczną szer. ok 6.0m. Droga od strony nieparzystych posesji posiada chodnik o szer.1.50 m z kostki bet ograniczony od strony drogi krawężnikiem bet. wyniesionym +12cm (+3cm na zjazdach), od strony posesji ograniczony jest obrzeżem bet. Stan techniczny krawężników i chodnika, oraz obrzeży jest w dobrym stanie technicznym. Jezdnia na powyższym odcinku od strony posesji parzystych została wyremontowana na połowie jezdni w związku z budową kanalizacji sanitarnej. Lewostronna część jezdni posiada ubytki w warstwie bitumicznej i wymaga remontu. Odwodnienie odcinka drogi odbywa się do istn. studni chłonnych poprzez wpusty uliczne.
- Droga powiatowa na 1712 O na odcinku Miedziana km 2+492 do km 3+5000 posiada nawierzchnię bitumiczną szer. ok 6.0m. Droga od strony nieparzystych posesji posiada chodnik o szer.1.50 m z kostki bet ograniczony od strony drogi krawężnikiem bet. wyniesionym +12cm (+3cm na zjazdach), od strony posesji ograniczony jest obrzeżem bet. Stan techniczny krawężników i chodnika, oraz obrzeży jest w niezadowalającym stanie. Powyższe elementy wymagają wymiany. Jezdnia na powyższym odcinku od strony posesji parzystych została wyremontowana na połowie jezdni w związku z budową kanalizacji sanitarnej. Lewostronna część jezdni posiada ubytki w warstwie bitumicznej i wymaga remontu. Odwodnienie odcinka drogi odbywa się do istn. studni chłonnych poprzez wpusty uliczne. Na odcinku przebudowanego chodnika występują drzewa i krzewy kolidujące z przebiegiem drogi które docelowo należy wyciąć. Szczegółowe inwentaryzacja szaty roślinnej ujęta jest w opracowaniu branżowym „ Inwentaryzacja szaty roślinnej i gospodarka istniejącym drzewostanem”

Opis stanu projektowanego.

Odcinek km 0+000.00 do km 0+384 odcinek A-B

Początek opracowania przebudowy rozpoczyna się w miejscowości Kosorowice. Na powyższym odcinku drogi zaprojektowano ścieżkę pieszo rowerową o szerokości 2.50. Projektowaną nawierzchnię ścieżki należy wykonać pomiędzy wjazdami istniejącymi dostosowując profil podłużny ścieżki do rzędnych wjazdów istniejących. W przypadku braku płynnego przejazdu przez zjazd (nawierzchnię zjazdu należy przelożyć w taki sposób aby zapewnić płynny przejazd rowerzysty. Istniejący krawężnik ograniczający jezdnię pozostawić bez zmian. Wzdłuż istniejącego wyniesionego krawężnika należy wykonać bufor bezpieczeństwa + 2 rzędy kostki szer.20cm + obrzeże bet.8x30x100 oddzielający jezdnię od drogi rowerowej. Nową nawierzchnię ścieżki wykonać z kostki betonowej bezfazowej kolor czerwony.

Odcinek km 0+384.00 do km 0+756.00 odcinek B-C

Na powyższym odcinku drogi zaprojektowano ścieżkę pieszo rowerową o szerokości 2.50. Projektowaną nawierzchnię ścieżki należy wykonać pomiędzy wjazdami istniejącymi dostosowując profil podłużny ścieżki do rzędnych wjazdów istniejących. W przypadku braku płynnego przejazdu przez zjazd (nawierzchnię zjazdu należy przelożyć w taki sposób aby zapewnić płynny przejazd rowerzysty. Istniejący krawężnik ograniczający jezdnię pozostawić bez zmian. Istniejący krawężnik ograniczający jezdnię pozostawić bez zmian. Wzdłuż istniejącego wyniesionego krawężnika należy wykonać bufor bezpieczeństwa + 2 rzędy kostki szer.20cm + obrzeże bet.8x30x100 oddzielający jezdnię od drogi rowerowej. Nową nawierzchnię ścieżki wykonać z kostki betonowej bezfazowej kolor czerwony. W związku ze złym stanem technicznym istniejącej nawierzchni należy dokonać jej remontu poprzez sfrezowanie korekcyjne na głębokość 5cm. Po wykonaniu frezowania , oczyszczeniu i skropieniu należy ułożyć nową nawierzchnię ścieralną z betonu asfaltowego AC11S gr.5cm (dotyczy całej szerokości).

Konstrukcja nawierzchni ścieżki pieszo – rowerowej (NAWIERZCHNIA 1)

- warstwa ścieralna z kostki betonowej - grubości 8 cm (kostka bezfazowa – kolor czerwony)
- podsypka z mialu kamiennego – grub. 3 cm ,
- podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego granitowego lub bazaltowego 0-31,5 mm -stabilizowanego mechanicznie – grubości 15 cm ,

Odcinek km 0+756.00 do km 1+270.00 odcinek C-D

Na powyższym odcinku drogi zaprojektowano ścieżkę pieszo rowerową o szerokości 2.50. Ścieżkę od strony drogi należy ograniczyć krawężnikiem betonowym 15x22x100 wyniesionym +3cm ponad nawierzchnię jezdni (+0cm na skrzyżowaniach). Od strony posesji należy ograniczyć obrzeżem bet.8x30x100. W związku ze złym stanem technicznym istniejącej nawierzchni należy dokonać jej remontu poprzez sfrezowanie korekcyjne na głębokość 5cm. Po wykonaniu frezowania , oczyszczeniu i skropieniu należy ułożyć nową nawierzchnię ścieralną z betonu asfaltowego AC11S gr.5cm (dotyczy całej szerokości). Odcinek jezdni na odcinku od km 0+756,00 do km 1+015.00 zostanie odwodniony poprzez istniejące wpusty deszczowe. Na dalszym odcinku drogi od km 1+015.00 do 1+270 należy dokonać obniżenia projektowanego krawężnika do poziomu nawierzchni w celu sprowadzania wody do istn. rowów chłonnych. Na odcinku od km 1+050 do km 1+270.00 należy poszerzyć istn. nawierzchnię do 6.0m. Powstałe poszerzenie max 0.50m wykonać zgodnie z proj. konstrukcją (NAWIERZCHNIA 3). Dodatkowo na odcinku od km 1+050 zaprojektowano od strony jezdni krawężnik bet.15x30x100 wyniesiony +12cm + 2 rzędy kostki szer.20cm + obrzeże bet.8x30x100 stanowiący bufor bezpieczeństwa oddzielający jezdnię od drogi rowerowej.

Konstrukcja nawierzchni ścieżki pieszo – rowerowej (NAWIERZCHNIA 1)

- warstwa ścieralna z kostki betonowej - grubości 8 cm (kostka bezfazowa – kolor czerwony)
- podsypka z mialu kamiennego – grub. 3 cm ,
- podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego granitowego lub bazaltowego 0-31,5 mm -stabilizowanego mechanicznie – grubości 15 cm

Konstrukcja zjazdów (NAWIERZCHNIA 2)

- warstwa ścieralna z kostki betonowej - grubości 8 cm (kostka bezfazowa – kolor czerwony)
- podsypka z mialu kamiennego – grub. 3 cm ,
 - podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego granitowego lub bazaltowego 0-31,5 mm -stabilizowanego mechanicznie – grubości 25 cm

Konstrukcja poszerzenia (NAWIERZCHNIA 3)

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego gr.5cm (warstwa łączna dla całej szerokości jezdni),
- w-wa wiążąca w betonu asfaltowego gr.6cm (warstwa poszerzenia),
- podbudowa z zasadnicza z betonu asfaltowego gr.7cm (warstwa poszerzenia),

- dolna w-wa podbudowy z kamienia łamanego 0-31,5mm gr.30cm lub beton cementowy łącznie z ławą podkrawężnikową (w przypadku niewielkich szerokości)

Odcinek km 1+270 do km 2+010 odcinek

Projektuje się sfrezowanie – rozbiórkę istn. nawierzchni bitumicznej na głębokość średnią 5cm. Na całym odcinku drogi należy wykonać poszerzenie jezdni do szerokości 6,0m. Poszerzenie jezdni należy wykonać na podbudowie z tłuczni kamiennego granitowego lub bazaltowego 0-31.50mm gr.30cm lub w przypadku niewielkich szerokości z betonu cementowego (łącznie z ławą podkrawężnikową). Jezdnię z prawej strony (po stronie przeciwnej od proj. ścieżki pieszo – rowerowej) należy ograniczyć opornikiem bet. 15x25x100 wtopionym (+0cm) wbudowanym na ławie betonowej C12/15. Po wykonaniu poszerzenia i ograniczeni jezdni krawężnikiem na całej szerokości jezdni należy wykonać nową w-wę wiążącą z betonu asfaltowego AC16w gr.7cm oraz w-wę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S gr.5cm. Spadki nawierzchni jezdni należy dostosować do istniejących (zalecany obustronny 2%). Po wykonaniu nawierzchni jezdni należy uzupełnić pobocze z frezowin bitumicznych powstałych z rozbiórki jezdni istniejącej na szerokości 1.0m gr.20cm. Istniejące wjazdy na posesję wzdłuż drogi należy utwardzić materiałem z rozbiórki jezdni.

Ciąg pieszo - jezdny

Na powyższym odcinku drogi zaprojektowano ścieżkę pieszo rowerową o szerokości 2.50. Ścieżkę od strony drogi należy ograniczyć krawężnikiem betonowym 15x30x100 wyniesionym +12cm + 2 rzędy kostki szer.20cm + obrzeże bet.8x30x10 stanowiący bufor bezpieczeństwa oddzielający jezdnię od drogi rowerowej. (+0cm na skrzyżowaniach). Od strony pól ścieżkę należy ograniczyć obrzeżem bet.8x30x100. Projektowaną ścieżkę pieszo-rowerową należy wykonać o nawierzchni z kostki bet. gr.8cm (bezfazowej kolor czerwony) którą należy ułożyć na równym poziomie z nawierzchniami zjazdów. W celu odwodnienia odcinka drogi powiatowej należy wykonać przerwy w wyniesionym krawężniku +12cm poprzez wykonanie jednego krawężnika wtopionego +0cm do poziomu jezdni. Przerwy wykonać średnio co 25m. W przypadku lokalizacji zjazdu krawężnik wtopiony wykonać na całej jego długości. Wzdłuż powyższego odcinka drogi należy dokonać oczyszczenia istniejących rowów chłonnych.

Konstrukcja nawierzchni ścieżki pieszo – rowerowej (NAWIERZCHNIA 1)

- warstwa ścieralna z kostki betonowej - grubości 8 cm (kostka bezfazowa – kolor czerwony)
- podsypka z mialu kamiennego – grub. 3 cm ,
- podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego granitowego lub bazaltowego 0-31,5 mm -stabilizowanego mechanicznie – grubości 15 cm

Konstrukcja zjazdów (NAWIERZCHNIA 2)

- warstwa ścieralna z kostki betonowej - grubości 8 cm (kostka bezfazowa – kolor czerwony)
- podsypka z mialu kamiennego – grub. 3 cm ,
- podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego granitowego lub bazaltowego 0-31,5 mm -stabilizowanego mechanicznie – grubości 25 cm

Konstrukcja poszerzenia (NAWIERZCHNIA 3)

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego gr.5cm (warstwa łączna dla całej szerokości jezdni),
- w-wa wiążąca w betonu asfaltowego gr.6cm (warstwa łączna dla całej szerokości jezdni),
- podbudowa z zasadnicza z betonu asfaltowego gr.7cm (warstwa poszerzenia),
- dolna w-wa podbudowy z kamienia łamanego 0-31,5mm gr.30cm lub beton cementowy łącznie z ławą podkrawężnikową (w przypadku niewielkich szerokości)

Odcinek km 2+010 do km 2+475

Na odcinku tym założono przebudowę istn. chodnika o szerokości 1.50 i poszerzaniu go do 2.50m. Poszerzenie chodnika należy wykonać od strony ogrodzeń. Istniejące obrzeże należy pozostawić bez zmian dostosowując się do niego w taki sposób by stanowiło jednolitą nawierzchnię ze ścieżką. Projektowany ciąg pieszo jezdny należy ograniczyć nowym obrzeżem od strony posesji bet.8x30x100 wtopionym do poziomu nawierzchni. Obrzeże należy wbudować na ławie betonowej C12/15. Powstałe poszarzenie należy wykonać na podbudowie z kamienia łamanego 0-31.5mm gr.15cm. Istniejący krawężnik jezdni biegnący wzdłuż drogi pozostaje bez zmian. Na skrzyżowaniach należy obniżyć istn. krawężnik do poziomu nawierzchni +0cm. W związku z złym stanem technicznym istniejącej (połowy) nawierzchni należy dokonać jej remontu poprzez sfrezowanie korekcyjne na głębokość 5cm. Po wykonaniu frezowania, oczyszczeniu i skropieniu należy ułożyć nową nawierzchnię ścieralną z betonu asfaltowego AC11S gr.5cm (**dotyczy połowy szerokości**). Styk nowej nawierzchni z istniejącą należy uszczelnić bitumiczną masą zalewową

Konstrukcja poszerzenia ścieżki pieszo – rowerowej (NAWIERZCHNIA 4)

- warstwa ścieralna z kostki betonowej - grubości 8 cm (kostka bezfazowa – kolor czerwony)
- podsypka z mialu kamiennego – grub. 3 cm ,
- podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego granitowego lub bazaltowego 0-31,5 mm -stabilizowanego mechanicznie – grubości 15 cm

Odcinek km 2+475 do km 3+500

Na powyższym odcinku drogi zaprojektowano wymianę istniejącego krawężnika bet. na nowy betonowy 15x22x100. Nowy krawężnik należy wbudować na ławie betonowej wraz ze ściekiem z kostki betonowej który należy również przebudować. Projektowany krawężnik należy wynieść w stosunku jezdni +1cm (+3cm w stosunku do ścieku) Istniejącą nawierzchnię chodnika należy wymienić na nową kostkę bezfazową gr.8cm kolor czerwony Od strony posesji należy ograniczyć ścieżkę obrzeżem bet.8x30x100. Profil podłużny chodnika należy prowadzić na równym poziomie z nawierzchnią zjazdów. Spadek poprzeczny ścieżki wykonać od strony drogi w kierunku pasa zieleni. W związku ze złym stanem technicznym istniejącej (połowy) nawierzchni należy dokonać jej remontu poprzez sfrezowanie korekcyjne na głębokość 5cm. Po wykonaniu frezowania, oczyszczeniu i skropieniu należy ułożyć nową nawierzchnię ścierną z betonu asfaltowego AC11S gr.5cm (**dotyczy połowy szerokości**). Styk nowej nawierzchni z istniejącą należy uszczelnić bitumiczną masą zalewową.

Konstrukcja nawierzchni ścieżki pieszo – rowerowej (NAWIERZCHNIA 1)

- warstwa ścierna z kostki betonowej - grubości 8 cm (kostka bezfazowa – kolor czerwony)
- podsypka z mialu kamiennego – grub. 3 cm ,
- podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego granitowego lub bazaltowego 0-31,5 mm -stabilizowanego mechanicznie – grubości 15 cm

Konstrukcja zjazdów (NAWIERZCHNIA 2)

- warstwa ścierna z kostki betonowej - grubości 8 cm (kostka bezfazowa – kolor czerwony)
- podsypka z mialu kamiennego – grub. 3 cm ,
 - podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego granitowego lub bazaltowego 0-31,5 mm -stabilizowanego mechanicznie – grubości 25 cm

Elementy odwodnienia.

Na odcinku robót należy dokonać oczyszczenia elementów kanalizacji deszczowej tj. studni chłonnych , wpustów, kanałów deszczowych. Elementy kanalizacji deszczowej które są w złym stanie technicznym należy wymienić na nowe;

Wytyczne dla elementów KD

Uszkodzone studzienki kanalizacyjne/wpusty należy wymienić na nowe z prefabrykowanych elementów betonowych i żelbetowych z betonu klasy C40/50 o nasiąkliwości 4%, wodoszczelności W8, mrozoodporności F-50, zgodnie z normą PN-EN 1917. Są to studnie przelazowe umożliwiające wejście do studni w celu kontroli i konserwacji kanałów. Dennica studzienki ma być wykonana jako monolityczna-jednorodna, prefabrykowana, z fabrycznie osadzonymi w trakcie produkcji przejściami szczelnymi.

WYTYCZNE REALIZACJI.

Jednostka projektowa informuje, że w niniejszej dokumentacji istniejące uzbrojenie podziemne wykonane jest na mapie zasadniczej. Podane w dokumentacji na mapach i profilach lokalizacje i rzędne uzbrojenia są orientacyjne i nie mogą być podstawą zbliżeń i prowadzenia robót ziemnych bez nadzoru.

Przed rozpoczęciem robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne celem zlokalizowania istniejących kabli elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych. Wszystkie napotkane przewody podziemne na trasie wykonywanych wykopów, krzyżujące się lub biegnące równolegle z wykopem należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem , a w razie potrzeby podwiesić w sposób zapewniający ich eksploatację. W miejscach kolizji z rurami wodociągowymi, kablami energetycznymi i przewodami telefonicznymi oraz w ich pobliżu wykopy należy wykonywać ręcznie z zachowaniem należytego bezpieczeństwa. W miejscach skrzyżowań kanalizacji z kablami energetycznymi i telekomunikacyjnymi na kable należy nałożyć przepusty dwudzielne z rur PVC (AROT). Przy zasypywaniu wykopów, na trasie przebiegu kabla należy ułożyć folię ostrzegawczą.

Oznakowanie docelowe.

- Ścieżkę pieszo – rowerową należy oznakować znakami C13/16 wielkość mała.
- Oznakowanie przejść dla pieszo – jednych **D-6b znaki średnie** ,

Postanowienia końcowe.

Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia kontroli jakości robót określonych w SST.

Roboty w obrębie istniejącego uzbrojenia prowadzić należy ręcznie ze szczególną ostrożnością.

Przed oddaniem drogi do ruchu wyregulować należy wszelkie istniejące studnie, zasuwę i inne elementy uzbrojenia. Na wykonawcy spoczywa również obowiązek wykonania oznakowania obrębu prowadzenia robót. Wszelkie zmiany (dotyczące wykonania robót , doboru rodzaju i ilości materiałów oraz obmiaru robót), które mają znaczący wpływ na jakość wykonanej nawierzchni i na wartość kosztorysową , należy przed przystąpieniem do robót uzgodnić z Inspektorem Nadzoru.

ROBOTY TOWAŻYSZĄCE ZWIĄZANE Z INFRASTRUKTURĄ PODZIEMNĄ

Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;

Teren, na którym projektowana jest droga nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego – nie dotyczy.

Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:

- a) zapotrzebowania i jakości wody -nie dotyczy
oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków-wody opadowe tak jak w chwili obecnej będą powierzchniowo spływać do istniejącej kanalizacji deszczowej,
- b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się- Planowane przedsięwzięcie nie stanowi źródła zanieczyszczeń wydalanych do atmosfery, nie powoduje wzrostu uciążliwości ani ograniczeń na terenach otaczających i nie posiada negatywnego wpływu na środowisko, a w szczególności na powietrze atmosferyczne, glebę, wody powierzchniowe i powierzchniowe oraz zieleń, a zatem nie jest zaliczane do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów-odpady (masy ziemne) powstaną wyłącznie w czasie budowy drogi i zostaną wywiezione zutylizowane przez specjalistyczne przedsiębiorstwa – w czasie eksploatacji – odpadów brak,
- d) właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się-Na etapie realizacji inwestycji uciążliwość stanowić będzie głównie praca sprzętu mechanicznego. Może dojść do krótkotrwałego wzrostu hałasu i emisji spalin uciążliwych dla mieszkańców, jednak nie spowoduje to przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto prawidłowa organizacja robót ograniczy negatywne skutki na etapie realizacji zadania. Wszystkie niekorzystne oddziaływania na etapie realizacji zadania będą tymczasowe, a ujemny wpływ na środowisko ustanie po zakończeniu robót drogowych.
- e) wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne-Roboty będą prowadzone na niewielkiej głębokości i w oddaleniu od ujęć wodnych, dlatego nie nastąpi odstonięcie warstw wodonośnych.

Przyjęte rozwiązania mają służyć ograniczeniu uciążliwości związanych z ruchem komunikacyjnym i zapewnić prawidłowe i bezpieczne funkcjonowanie wszystkich uczestników ruchu drogowego.

10. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu znajduje się na działkach na których został zaprojektowany.

Opracował : **mgr inż. Grzegorz Kaczmarek**

Sprawdził **mgr inż. Tomasz Sokulski**