

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Opis techniczny do projektu zagospodarowania terenu.

I. Dane ogólne:

- *Projekt budowlany/materiały do zgłoszenia.*

„Remont drogi powiatowej nr 1689K Budzów – Trzebunia – Stróża o długości 1848mb, na odcinku w km od 10+123,50 do km 11+971,50 w miejscowości Bieńkówka polegający na remoncie uszkodzonej nawierzchni jezdni, chodników i poboczy wraz z wymianą uszkodzonych przepustów pod drogą.”

Inwestor: Powiat Suski 34-200 Sucha Beskidzka, ul. Kościelna 5b

Lokalizacja: Droga powiatowa nr 1689K - miejscowość: Bieńkówka

Obręb Bieńkówka, działki nr:

Lp.	Numer działki	32	6361/4	64	6315/4
1	8553/9	33	5775/3	65	6318/2
2	6983/3	34	6372/2	66	6308/2
3	6983/4	35	6361/6	67	6270/17
4	6932	36	6357/2	68	6270/19
5	6982/1	37	5775/1	69	6270/21
6	6980/1	38	6360/1	70	6270/10
7	8527	39	6357/1	71	6340/2
8	6978/1	40	5775/2	72	6339/2
9	6689/2	41	6360/2	73	5885/2
10	6689/4	42	6360/5	74	5886/2
11	6688/7	43	5855/2	75	5890/2
12	6686/13	44	5856/3	76	5891/2
13	6686/15	45	5853/2	77	5892/2
14	6686/17	46	5856/2	78	5893/2
15	6686/8	47	5854/2	79	5889/2
16	6686/9	48	5857/2	80	5896/2
17	6685/4	49	5854/1	81	5897/8
18	6659	50	5859/2	82	5897/5
19	6627/3	51	5857/1	83	5898/7
20	6393	52	6347/2	84	5898/4
21	6392/1	53	6346/7	85	5899/2
22	6392/2	54	8553/12	86	8531/2
23	6391/2	55	6346/9	87	5900/2
24	8553/10	56	6345/4	88	5905/2
25	6365/4	57	6344/4	89	5904/2
26	6365/6	58	6313/2	90	5903/2
27	6364/2	59	6314/4	91	8540/2
28	6366/4	60	6314/6	92	6112/2
29	6366/6	61	6315/2	93	8540/1
30	6363/2	62	8553/13	94	6112/1
31	6362/2	63	6315/3	95	6113/2

96	6129/2
97	8531/4
98	6133/4
99	6132/4
100	6132/7
101	6170/2
102	6137/4
103	6138/4
104	6139/4
105	6161/12
106	6140/9
107	6140/2

108	6140/15
109	6140/11
110	6155/2
111	6140/13
112	6154/2
113	6153/2
114	6152/2
115	6152/3
116	6151/2
117	6151/3
118	6150/2
119	6150/3

120	6149/3
121	6149/2
122	8531/6
123	6145/2
124	6148/8
125	6067/2
126	6066/2
127	6065/2
128	6064/2
129	6063/13
130	6688/8
131	5355

I. Podstawa formalno-prawna:

- Umowa z Zamawiającym;
- Ustawa z dnia 07.07.1994 r. – Prawo budowlane, tekst jednolity (Dziennik Ustaw Nr 243, poz. 1623).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2015 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dziennik Ustaw 2015, poz. 1554).
- Wytyczne Projektowania Dróg III, IV i V klasy (WPD-Z) Warszawa 1995 r.
- Rozporządzenie MtiGM z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735 z 2000r.),
- Ustaleń w zakresie warunków gruntowo – wodnych podłoża,
- Uzgodnienia z Inwestorem;
- Wizja lokalna w terenie.

II. Przedmiot inwestycji.

Opracowanie niniejsze ma charakter dokumentacji technicznej, której celem jest określenie sposobu i zakresu wykonania remontu drogi powiatowej nr 1689K Budzów – Trzebunia – Stróża o długości 1848mb, na odcinku w km od 10+123,50 do km 11+971,50 w miejscowości Bieńkówka.

Jednocześnie dokumentacja niniejsza wraz z przedmiarem robót i szczegółowymi specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót będzie stanowiła podstawę do przeprowadzenia postępowania w celu wyłonienia wykonawcy robót.

Lokalizację przedmiotowej inwestycji przedstawiono na rys. nr 1 – „Orientacja”

W Zakres planowanych prac do wykonania w trakcie remontu drogi powiatowej nr 1689K Budzów – Trzebunia – Stróża o długości 1848mb, na odcinku w km od 10+123,50 do km 11+971,50 w miejscowości Bieńkówka wchodzi:

- Roboty pomiarowe i prace geodezyjne
- Roboty rozbiórkowe i ziemne związane z remontem:
 - zniszczonej konstrukcji nawierzchni chodników, jezdni, skrzyżowań, poboczy i zjazdów
 - istniejących przepustów pod drogą
 - elementami odwodnienia drogi
- Prace związane z wymianą zniszczonej konstrukcji w obrębie jezdni i poboczy gruntowych.
- Prace związane z wymianą zniszczonej nawierzchni w obrębie istniejących chodników (lokalnie).
- Prace związane z przebudową/wymianą zniszczonych istniejących przepustów rurowych pod drogą.
- Prace związane z remontem umocnienia korytkami betonowymi istniejących rowów przydrożnych ziemnych.
- Prace związane z remontem umocnienia skarp płytami prefabrykowanymi i koszami kamienno-siatkowymi.
- Prace związane z remontem uszkodzonego korpusu drogowego – korony drogi.
- Prace związane z wymianą istniejących zniszczonych elementów odwodnienia w obrębie istniejących kanalizacji deszczowej – studzienki ściekowe (wpusty) wraz z przykanalikami oraz zwieńczenia studni rewizyjnych.
- Roboty związane z konstrukcją nawierzchni jezdni drogi powiatowej:
 - Oczyszczenie istniejącego podłoża
 - Wykonanie frezowania profilującego
 - Wykonanie frezowania całej konstrukcji bitumicznej w obrębie przełomów
 - Skropienie emulsją asfaltową
 - Wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanej mechanicznie w obrębie przełomów

- Wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanej mechanicznie w obrębie przełomów.
- Wykonanie podbudowy z betonu asfaltowego w obrębie przełomów.
- Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni przez ułożenie siatki szklanej powlekanej asfaltem o wytrzymałości na rozciąganie 100kN
- Wykonanie warstw konstrukcyjnych na jezdni z betonu asfaltowego (warstwa profilowa, wiążąca i ścieralna)
- Wykonanie dostosowania wysokościowego (asfaltowego lub gruntowego) na istniejących zjazdach i skrzyżowaniach
- Roboty związane z remontem istniejących poboczy
- Montaż oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu (bariery energochłonne i barierki zabezpieczające ruch pieszego).

III. Istniejący stan zagospodarowania terenu:

3.1. Droga

Droga objęta opracowaniem ma charakter drogi powiatowej **klasy G (głównej)** i służy obsłudze komunikacyjnej zabudowy mieszkaniowej typu wiejskiego (rolniczego) zlokalizowanej przy drodze ale również obsługującą tranzytowy ruch przebiegający przez tą część powiatu suskiego. Przedmiotowa droga łączy się w miejscowości Budzów z drogą wojewódzka nr 956.

Na całym remontowanym odcinku drogi istniejącą jezdnię stanowi nawierzchnia bitumiczna, która uległa znacznemu zniszczeniu - jest w złym stanie technicznym i wymaga remontu.

Szerokość istniejącej drogi wynosi 5,-7,0m.

Podmyta konstrukcja jezdni, nasypu korpusu drogowego (korony drogi) i poboczy spowodowała liczne lokalne obniżenia krawędzi jezdni oraz wystąpiły znaczne przełomy w ciągu drogi.

Na odcinku w km od 10+123,50 do km 10+998,85 odwodnienie stanowi kanalizacja deszczowa przebiegająca pod lewostronnym chodnikiem wraz z studzienkami ściekowymi (wpustami ulicznymi) i studniami rewizyjnymi. Po prawej stronie, wody odpadowe z pasa drogowego spływają na przyległy teren – do potoku bez nazwy – zlokalizowanego po prawej stronie jezdni tegoż odcinka.

Na odcinku w km od 10+998,85 do km 11+971,50 odwodnienie stanowi rów otwarty zlokalizowany za poboczem przebiegający po prawej lub lewej stronie drogi – z lokalnie umocnionym dnem prefabrykowanym korytkiem betonowym oraz z lokalnie umocnionymi skarpami prefabrykowanymi płytami betonowymi.

Istniejąca kanalizacja deszczowa zlokalizowana w ciągu chodnika jest w dobrym stanie technicznym i nie wymaga remontu. Remontu wymagają niektóre zwieńczenia studni rewizyjnych (włazy żeliwne i/lub pokrywy żelbetowe z otworem) i studzienki ściekowe wraz z przykanalikami.

Zdeformowana nawierzchnia oraz zawyżone pobocza uniemożliwiają właściwe odwodnienie pasa drogowego, co powoduje utrzymywanie się zastoisk wody po opadach deszczu oraz są przyczyną dalszej degradacji konstrukcji nawierzchni.

Istniejące pobocza z kruszywa posiadają liczne wyrwy i ubytki w swojej konstrukcji. Sytuacja taka uniemożliwia właściwy spływ wody z nawierzchni jezdni do urządzeń odwadniających.

Niektóre przepusty pod droga są prawie całkowicie zniszczone i są na granicy drożności – wymagają natychmiastowego remontu.

3.2 Sieć elektryczna

Wzdłuż opracowania, na odcinku w km od 10+123,50 do km 11+550,12 znajduje się sieć elektryczna NN, SN i słupy energetyczne oraz sieć oświetlenia ulicznego. Istniejąca sieć energetycznych nie koliduje z projektowaną inwestycją.

3.3 Sieć teletechniczna

W stanie istniejącym, na odcinku w km od 10+123,50 do km 10+840 po lewej stronie, oraz w km od 10+830 do km 10+990 po prawej stronie przebiega sieć teletechniczna ziemna i częściowo napowietrzna – która znajduje się poza zakresem robót i nie koliduje z przedmiotową inwestycją.

3.4 Sieć wodociągowa

W stanie istniejącym na przedmiotowym odcinku drogi występuje lokalna sieć wodociągowa – głównie prywatna, która nie koliduje z projektowaną inwestycją.

3.5 Sieć kanalizacyjna

Sieć kanalizacji deszczowej opisano powyżej, natomiast sieć kanalizacji sanitarnej nie występuje.

3.6 Sieć gazowa

W rejonie inwestycji nie występuje sieć gazowa.

IV. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Projekt budowlany/materiały do zgłoszenia został zaopiniowany przez:

Starostwo Powiatowe w Suchoj Beskidzkiej - zarządca drogi.

Podstawowe parametry techniczne inwestycji:

Droga powiatowa nr 1689 K Brody - Palcza w miejscowości Bieńkówka

- Droga: jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa
- Klasa drogi: G – główna
- Prędkość projektowa: 40km/h
- Przekrój: daszkowy lub jednostronny na łukach
- Szerokość jezdni: od 5,5m do 7,00m
- Nawierzchnia: bitumiczna
- Kategoria obciążenia ruchem: KR3
- Chodnik: jednostronny (strona lewa) o zmiennej szerokości – średnio 1,5m
- Pobocza: gruntowe - szerokości 2,03m (z krawężnikiem i obrzeżem)

Opis stanu projektowanego

Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie projektu remontu drogi powiatowej nr 1689K Budzów – Trzebunia – Stróża o długości 1848mb, na odcinku w km od 10+123,50 do km 11+971,50 w miejscowości Bieńkówka.

Remont w wyraźny sposób poprawi płynność i bezpieczeństwo poruszania się po drodze. Poprawiony zostanie sposób odwodnienia pasa drogowego i zostaną zniwelowane wyrwy i ubytki w nawierzchnie jezdni, poboczy i korpusu drogowego.

4.1. Rozwiązanie sytuacyjne

✓ Droga powiatowa nr 1689K Budzów – Trzebunia – Stróża w miejscowości Bieńkówka

Jezdnia

W planie przebieg drogi powiatowej nr 1689K składa się z odcinków prostych, oraz łuków poziomych.

Projektowany remont odzwierciedla istniejący przebieg drogi powiatowej w planie jak i w profilu.

Istniejące szerokości nawierzchni jezdni wynoszą 5,5m do 7,0m.

Rozwiązanie sytuacyjne zostało przedstawione na rysunku „Plan zagospodarowania terenu” – rysunki o numerach 2a do 2d.

Projektuje się następujący remont konstrukcji nawierzchni drogi powiatowej.

Remontowany odcinek podzielono na dwa odcinki jednorodne z uwagi na konstrukcję drogi.

Odcinek nr 1 w km od 10+123,50 do km 10+914,98 oraz odcinek nr 2 w km od 10+914,98 do km 11+971,50.

Na odcinku numer 1 całą nawierzchnie bitumiczną należy sfrezować – grubość średnia 10cm

Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać nowe warstwy konstrukcyjne - po uprzednim zlikwidowaniu miejsc przełomowych.

Konstrukcja w obrębie przełomów:

- 8cm podbudowy z podbudowy z betonu asfaltowego AC 22P gr. 8cm po uprzednim dodatkowym sfrezowaniu warstw bitumicznych.
- podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0-31,5mm gr. 15cm oraz podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0-63mm gr. 35cm po uprzednim wykorytowaniu istniejącego podłoża.

Na tak przygotowane podłoże – zlikwidowane miejsca przełomowe – należy wykonać warstwę profilową z mieszanki mineralno-bitumicznej. Następnie, na całej szerokości jezdni, ułożyć siatkę szklaną powlekaną asfaltem o wytrzymałości min. 100kN/mb po uprzednim skropieniu emocją asfaltową. Kolejną czynnością jest wykonanie zasadniczych warstw z betonu asfaltowego – warstwa wiążąca i ścieralna – za każdym razem oczyszczając i skrapiając podłoże emulsją asfaltową.

Na odcinku numer 2 całą nawierzchnie bitumiczną należy sfrezować. Następnie wykorytować istniejącą podbudowę gr. 20cm.

Następnie należy wykonać stabilizację na miejscu spoiwem hydraulicznym gr. 40cm.

Na tak wyremontowane podłoże należy wykonać zasadniczą część konstrukcji – podbudowę z kruszywa łamanego frakcji 0-63mm gr. 20cm, podbudowę z betonu asfaltowego AC 22P gr. 8cm oraz warstwę ścieralną grubości z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4cm – za każdym razem oczyszczając i skrapiając podłoże emulsją asfaltową.

Chodnik

Projektuje się lokalny remont chodnika – lokalną wymianę zniszczonych krawężników, lokalną wymianę kostki wraz z podbudową gr. 20 i obrzeży betonowych.

Łączna długość istniejącego chodnika wynosi ok. 869m

Łączna długość remontowanych chodników wynosi ok. 397m.

Projektuje się następującą konstrukcję chodnika:

- nawierzchnia z kostki betonowej grubości 8cm – układanej na podsypce cem.-pias. 1:4.
- podbudowa z kruszywa łamanego gr. 20cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże po wykorytowaniu starej zniszczonej podbudowy.

Zatoka autobusowa

Projektuje się remont chodnika dla pieszych oraz zatoki z kostki betonowej zlokalizowanej w km 10+166,29 strona lewa oraz wymianę nawierzchni bitumicznej oraz chodnika na zatoce (pętli) zlokalizowanym w km 10+887,22 strona prawa.

Perony (chodnik) zatoki autobusowej konstrukcja jak w przypadku chodnika dla pieszych.

Pobocza.

Zaprojektowano wymianę zniszczonej konstrukcji na poboczach gruntowych wraz z uzupełnieniem wyrw i ubytków.

Istniejąca a zarazem projektowana szerokość poboczy wynosi 1,0m (samo pobocze) oraz pobocze oddzielone od jezdni krawężnikiem wraz z barierą energochłonną 1,35m.

Rozwiązanie sytuacyjne poboczy zostało przedstawione na rysunku „Plan zagospodarowania terenu” – rysunki o numerach 2a do 2d oraz na rysunku nr 3a i 3b „Przekroje typowe”.

Długość remontowanych poboczy wynosi ok. 2.583,2mb

4.2. Rozwiązanie wysokościowe

Przebieg wysokościowy projektowanej przebudowy drogi został dostosowany do istniejącego przebiegu niwelety drogi powiatowej nr 1689K Budzów – Trzebunia – Stróża.

Skrzyżowania i zjazdy indywidualne z drogi zostaną dostosowane wysokościowo do niwelety drogi po remoncie.

4.3. Odwodnienie

Na odcinku w km od 10+123,50 do km 10+998,85 odwodnienie stanowi kanalizacja deszczowa przebiegająca pod lewostronnym chodnikiem wraz w studzienkami ściekowymi (wpustami ulicznymi) i studniami rewizyjnymi.

Istniejąca kanalizacja deszczowa zlokalizowana w ciągu chodnika jest w dobrym stanie technicznym i nie wymaga remontu.

Projektuje się wymianę zniszczonych wpustów ulicznych (studzienek ściekowych), regulację istniejących wpustów żeliwnych po wykonaniu nowych warstw bitumicznych drogi, lokalną wymianę zwieńczeń studni rewizyjnych.

Na odcinku w km od 10+998,85 do km 11+971,50 odwodnienie stanowi rów otwarty zlokalizowany za poboczem przebiegający po prawej lub lewej stronie drogi – z lokalnie umocnionym dnem prefabrykowanym korytkiem betonowym oraz z lokalnie umocnionymi skarpami prefabrykowanymi płytami betonowymi.

Projektuje się wymianę zniszczonych prefabrykowanym elementów betonowych na nowe (korytka betonowe, korytka betonowe kolejowe, korytka trójkątne, płyty betonowe, korytka betonowe z kratą stalową)

Odwodnienie powierzchniowe drogi zostaje również poprawione poprzez odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych jezdni w trakcie wykonywania remontu drogi.

Wyżej wymienione rowy odwadniające w większości są ziemne i przekroju trapezowym i nie wymagają remontu czy odnowienia.

Łączna długość istniejących prefabrykowanych elementów odwadniających przeznaczonych do remontu wynosi ok. 916mb

4.4. Przepusty drogowe pod drogą

W stanie istniejącym, pod koroną drogi znajdują się rurowe przepusty drogowe o przekroju zamkniętym.

Niektóre przepusty są w dobrym stanie technicznym i nie wymagają remontu.

Na niektórych projektuje się prace polegające na wymianie zniszczonej jednej lub kilku rur przepustu bądź naprawie zniszczonych ścianek czołowych.

Na remontowanym odcinku drogi zlokalizowane są również całkowicie zniszczone przepusty, które wymagają naprawy - wymiany na nowe.

Zestawienie istniejących przepustów pod drogą powiatową nr 1689K Budzów – Trzebunia – Stróża oraz pod bocznymi drogami gminnymi oraz zakresu wymaganych prac remontowych:

- Przepust okularowy pod drogą powiatową z rur betonowych w km 10+135,40 średnicy 2x100cm jest zniszczony od strony wylotu. Projektuje się wymienić zniszczonych rur betonowych na wylocie wraz ze ścianką czołową.
- Przepust pod drogą powiatową z rur PEHD w km 10+472,89 średnicy 50cm jest zniszczony od strony wylotu. Projektuje się wymienić zniszczonych rur na wylocie wraz ze ścianką czołową.
- Przepust pod drogą powiatową z rur betonowych w km 10+619,78 średnicy 80cm jest zniszczony od strony wylotu. Projektuje się wymienić zniszczonych rur na wylocie wraz ze ścianką czołową.
- Przepust pod drogą powiatową z rur betonowych w km 10+720,75 średnicy 80cm jest zniszczony od strony wylotu. Projektuje się wymienić zniszczonych rur na wylocie wraz ze ścianką czołową.
- Przepust pod drogą powiatową z rur stalowych w km 10+842,07 średnicy 120cm jest zniszczony od strony wylotu. Projektuje się wymienić zniszczonych rur na wylocie wraz ze ścianką czołową.
- Przepust pod drogą powiatową z rur betonowych w km 11+101,49 średnicy 150cm jest zniszczony od strony wylotu. Projektuje się wymienić zniszczonych rur na wylocie wraz ze ścianką czołową.
- Przepust pod drogą powiatową z rur betonowych w km 11+167,51 średnicy 80cm jest w dobrym stanie. Natomiast na wlocie przepustu jest zniszczona ścianka czołowa, którą przewiduje się wymienić na nową. Dodatkowo na wylocie projektuje się remont zniszczonego umocnienia skarp i dna rowu.
- Przepust z rur betonowych w obrębie skrzyżowania z drogą gminną w km 11+609,63 strona prawa średnicy 50cm jest zniszczony od strony wylotu. Projektuje się wymienić zniszczonych rur na wylocie wraz ze ścianką czołową.
- Przepust pod drogą powiatową z rur betonowych w km 11+727,79 średnicy 60cm jest w dobrym stanie. Natomiast na wlocie przepustu jest zniszczona ścianka czołowa, którą przewiduje się wymienić na nową.
- Przepust pod drogą powiatową z rur betonowych w km 11+882,80 średnicy 80cm jest w dobrym stanie. Natomiast na wlocie przepustu jest zniszczona ścianka czołowa, którą przewiduje się wymienić na nową. W obrębie wylotu projektuje się remont umocnienia skarpy koszami kamienno-siatkowymi.

4.5. Korpus drogowy

W stanie istniejącym, praktycznie ca całej długości drogi zniszczony jest korpus drogowy nasypu, który przewiduje się naprawić. Należy wykonać rozebranie zniszczonych nasypów w obrębie korony drogi i wykonać je na nowo nowym materiałem dowiezionym.

Dodatkowo istniejący korpus drogowy w km od 11+875,14 do km 11+900,14 strona lewa posiada umocnienie skarp koszami kamienno-siatkowymi które są zniszczone i wymagają naprawy – wymiana na nowe.

4.6. Urządzenia uzbrojenia terenu

Wszystkie napotkane przewody na trasie wykonywanych robót, krzyżujące się lub biegnące równoległe z prowadzonymi robotami należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, a w razie potrzeby podwiesić w sposób zapewniający ich eksploatację.

Sieci:

1. Sieć elektryczna

Wzdłuż opracowania, na odcinku w km od 10+123,50 do km 11+550,12 znajduje się sieć elektryczna NN, SN i słupy energetyczne oraz sieć oświetlenia ulicznego. Istniejąca sieć energetycznych nie koliduje z projektowaną inwestycją.

2. Sieć wodociągowa

W stanie istniejącym na przedmiotowym odcinku drogi występuje lokalna sieć wodociągowa – głównie prywatna, która nie koliduje z projektowaną inwestycją.

3. Sieć teletechniczna

W stanie istniejącym, na odcinku w km od 10+123,50 do km 10+840 po lewej stronie, oraz w km od 10+830 do km 10+990 po prawej stronie przebiega sieć teletechniczna ziemna i częściowo napowietrzna – która znajduje się poza zakresem robót i nie koliduje z przedmiotową inwestycją.

5. Sieć gazowa

W obszarze projektowanej drogi brak sieci gazowej.

6. Sieć kanalizacyjna

Sieć kanalizacji deszczowej opisano powyżej, natomiast sieć kanalizacji sanitarnej nie występuje.

V. Zestawienie powierzchni.

Projektuje się remont drogi powiatowej nr 1689K Budzów – Trzebunia – Stróża o długości 1848mb, wraz z lokalnym remontem istniejącego chodnika bezpośrednio przylegającego do drogi powiatowej zlokalizowanym na odcinku w km od 10+123,50 do km 10+998,85.

Szacowana powierzchnia remontu (dróg, skrzyżowań, zatok, chodników, poboczy) wynosi ~17.000m²

VI. Informacja o wpisie przedmiotowego terenu do rejestru zabytków oraz o ochronie wynikającej z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Teren, na którym prowadzone będą roboty związane z zamierzeniem inwestycyjnym nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

VII . Informacja o wpływie eksploatacji górniczej

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach terenu górniczego i nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej.

VIII. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia

1. Wpływ w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza

Planowana inwestycja nie zwiększy niekorzystnego oddziaływania drogi na środowisko naturalne.

2. Wpływ na świat roślinny i zwierzęcy

W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt. W związku z realizacją inwestycji nie wystąpią szczególne zagrożenia w omawianym zakresie.

3. Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby

Proponowane rozwiązania projektowe nie będą miały wpływu na powierzchnię ziemi oraz gleby . Eksploatacja inwestycji nie powoduje zwiększenia ilości zanieczyszczeń ziemi i gleby.

4. Wpływ na złoża kopalin, warunki geologiczne, wody podziemne

Ze względu na charakter inwestycji (brak posadowienia na większych głębokościach) nie wystąpią niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

5. Wpływ w zakresie wód powierzchniowych

Planowana inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na wody powierzchniowe.

6. Wpływ w zakresie krajobrazu, dóbr materialnych i kultury

Projektowane rozwiązanie nie będzie powodowało niekorzystnego oddziaływania w zakresie krajobrazu. Niekorzystne oddziaływania podczas przebudowy drogi będą miały charakter przede wszystkim krótkotrwały i odwracalny (hałas, emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego). Pozostałe niekorzystne oddziaływania będą w minimalnym stopniu wpływały na środowisko otoczenia drogi.

VII . Pozostałe dane wynikające ze specyfiki projektu.

1. Zieleń

Na przedmiotowym odcinku, nie występują drzewa do wycinki. Występują zagajniki, które należy wyciąć. Po wykonaniu wszelkich robót drogowych należy odtworzyć istniejącą zieleń trawiastą do stanu jak przed budową.

2. Opinia geotechniczna

Remontowany odcinek drogi powiatowej zaliczono przez projektanta do I kategorii geotechnicznej. Ze względu na charakter inwestycji oraz rodzaj podłoża gruntowego, sklasyfikowano występujące warunki gruntowo-wodne jako proste - nie zachodzi, więc potrzeba stosowania dodatkowych elementów w rozwiązaniach konstrukcji nawierzchni na jezdni.

Warunki geologiczne i opinię geotechniczną określono na podstawie dokumentacji geologicznej.

3. Roboty ziemne

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy uporządkować teren i zdjąć warstwę humusu (nadmiar zabezpieczyć w miejscu wskazanym przez Inwestora).

Brakujący materiał (o odpowiednich właściwościach) na nasypy należy pozyskać. Brakującą ziemię należy dowieźć z dokopu, nasypy wykonywać z gruntów niespoistych. (pospółka)

Nasypy wykonać należy z gruntu przydatnego bez zastrzeżeń do nasypów w granicy przemarzania wg PN-02205

4. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Nie projektuje się innych niż wynikające z organizacji ruchu elementów bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego.

Projekt organizacji ruchu, oznakowania i zabezpieczenia robót na czas ich prowadzenia w pasie drogowym drogi powiatowej zostanie wykonany przez wykonawcę robót.

5. Projekt docelowej organizacji ruchu

Projekt docelowej organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie projektowe

pt.: „Stała organizacja ruchu”.

6. Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych

Projektowana przebudowa przedmiotowego odcinka drogi nie ogranicza dostępności osobom niepełnosprawnym.

7. Ochrona gruntów rolnych i leśnych

W terenie pod planowaną inwestycję nie występują ograniczenia wynikające z ochrony gruntów rolnych i leśnych.

8. Obszar ograniczonego użytkowania terenu.

Planowana inwestycja w związku z tym, iż jest inwestycja linową drogową realizowaną jako przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr 1689K Budzów – Trzebunia – Stróża, będzie w konsekwencji powodować te same ograniczenia użytkowania, które dotyczą istniejącej drogi powiatowej nr 1689K. Ograniczenia te wynikają z przepisów prawa i zawarte są w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i dotyczą takich elementów jak granica pasa drogowego w liniach rozgraniczających m.p.z.p oraz nieprzekraczalną linię zabudowy. W związku z realizacją inwestycji ograniczenia wynikające z m.p.z.p nie ulegają zmianie (inwestycja mieści się z granicy pasa drogowego w liniach rozgraniczających planu i nie wymaga jego zwieszenia przy realizacji inwestycji).

9. Wnioski uwagi i zalecenia

Wszystkie prace należy wykonać zgodnie z warunkami technicznymi wykonania robót budowlano-montażowych oraz zasadami sztuki budowlanej.

Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem osoby uprawnionej.

Wykonawca jest odpowiedzialny za jakość wykonanych robót, bezpieczeństwo wszelkich czynności na terenie budowy, metody użyte przy budowie oraz za ich zgodność z normami i dokumentacją projektową.

Wszystkie wykonane roboty, dostarczone i wbudowane materiały muszą być zgodne z dokumentacją projektową. Wszystkie materiały budowlane muszą być dopuszczone do obrotu w budownictwie i posiadać odpowiednie deklaracje i oznakowanie.

W czasie wykonywania robót Wykonawca powinien, zainstalować wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające i poprawiające bezpieczeństwo na czas trwania robót, zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych.

Wykonawca powinien zapewnić stałe warunki widoczności w dzień i w nocy tych zapór i znaków, dla których jest to nieodzowne ze względów bezpieczeństwa.

Opracowała: