

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU BUDOWLANEGO

BRANŻA – DROGOWA

1. PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU ORAZ JEGO CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE

Przedmiotem opracowania jest : rozbudowa i przebudowa pasa drogowego wraz z towarzyszącą infrastrukturą, a w szczególności :

- 1- korekta geometrii pasa drogowego związana z rozbudową pasa drogowego, podziałem części nieruchomości sąsiadujących z pasem drogowym
- 2- przebudowa zjazdów z gminnymi drogami publicznymi
- 3- budowa chodnika obustronnego przy ul. J. Brzechwy
- 4- zmiana docelowej organizacji ruchu
- 5- budowa sieci kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem do istniejącej kanalizacji deszczowej
przebudowa sieci energetycznej eNN i teletechnicznej
- 6- wycinka drzew
- 7- rozbiórka terenowych biegów schodowych, ogrodzeń zlokalizowanych w pasie drogowym,
- 8- budowa murków oporowych , schodów terenowych, umocnienie i przebudowa skarp przydrożnych.

1.1. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE ROZBUDOWYWANYCH I PRZEBUDOWYWANYCH PASÓW DROGOWYCH

ULICA JANA BRZEC HWY , DZ. NR 920, 1009 – jezdnia bez zmian, projekt przewiduje budowę chodników oraz przebudowę skrzyżowań z u. J. Tuwima i G. Zapolskiej . W ramach projektu przewiduje się również umocnienie i ukształtowanie skarp przydrożnych oraz początek rozbudowanej kanalizacji deszczowej.

OBIEKT	DROGA GMINNA
KLASYFIKACJA DROGI	DROGA PUBLICZNA
KATEGORIA RUCHU	KR1
PRĘDKOŚĆ PROJEKTOWA DROGI	30 km/h
ODPROWADZENIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH bez zmian, z projektowanego chodnika planuje się wody opadowe i roztopowe odprowadzić na istniejącą jezdnię.	istniejące w pasie drogowym
DŁUGOŚĆ PROJEKTOWANYCH CHODNIKÓW	429,0 m
SZEROKOŚĆ PROJEKTOWANYCH CHODNIKÓW szerokości pasa drogowego 2,0 – 2,60 m	różna w zależności od
LICZBA SKRZYŻOWAŃ	4
LICZBA ZJAZDÓW INDYWIDUALNYCH	1
SKARPY DO PRZEBUDOWY przebudowy i umocnienia	powierzchnia rzutu skarp do 142,0 m ²
PRZEPUSTY DROGOWE	brak

INFRASTRUKTURA

Tuwima projekt przewiduje przebudowę napowietrznej linii SN I eNN

na skrzyżowaniu z ul. J.

ULICA GABRIELI ZAPOLSKIEJ , DZ. NR 942, 953, 1023/8 – połączona komunikacyjnie jest z ulicą J. Brzechwy oraz A. Mickiewicza

OBIEKT	DROGA GMINNA
KLASYFIKACJA DROGI	DROGA PUBLICZNA
KATEGORIA RUCHU	KR1
PRĘDKOŚĆ PROJEKTOWA DROGI	30 km/h
SZEROKOŚĆ JEZDNI	5,0 m
PIESZOJEZDZIA	dz. 1023/8
ODPROWADZENIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH planowana jest budowa kanalizacji deszczowej	w ramach inwestycji
SZEROKOŚĆ PROJEKTOWANYCH CHODNIKÓW szerokości pasa drogowego 1,3 – 2,10 m	różna w zależności od
PRZEPUSTY DROGOWE	brak
INFRASTRUKTURA DROGOWA deszczowej oraz przykanalików do granicy działek budowlanych , przebudowa i rozbudowa eNN i teletechnicznej	budowa kanalizacji

ULICA ALEKSANDRA FREDRY , DZ. NR 1082 , 1089 – połączona komunikacyjnie jest z ulicą J. Brzechwy , droga bez przejazdu z jedno i obustronnymi chodnikami zakończona placem do zawracania samochodów

OBIEKT	DROGA GMINNA
KLASYFIKACJA DROGI	DROGA PUBLICZNA
KATEGORIA RUCHU	KR1
PRĘDKOŚĆ PROJEKTOWA DROGI	30 km/h
SZEROKOŚĆ JEZDNI	5,0 m
LICZBA SKRZYŻOWAŃ	1
ODPROWADZENIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH planowana jest budowa kanalizacji deszczowej	w ramach inwestycji
SZEROKOŚĆ PROJEKTOWANYCH CHODNIKÓW zależności od szerokości pasa drogowego 0- 4,0 mm	różnej szerokości w
SKARPY DO PRZEBUDOWY przebudowy i umocnienia	powierzchnia rzutu skarp do 174 m ²
PRZEPUSTY DROGOWE	brak

INFRASTRUKTURA DROGOWA
deszczowej oraz przykanalików do granicy działek budowlanych .

budowa kanalizacji

ULICA JULIANA TUWIMA , DZ. NR 1037/3, 1076/1, 1129, 1130, 1917, – połączona komunikacyjnie jest z ulicą J. Brzechwy i L. Okulickiego, w części południowej połączona z dojściem do punktu widokowego o nawierzchni tłuczniowej i szerokości 3,0 m

OBIEKT	DROGA GMINNA
KLASYFIKACJA DROGI	DROGA PUBLICZNA
KATEGORIA RUCHU	KR1
PRĘDKOŚĆ PROJEKTOWA DROGI	30 km/h
SZEROKOŚĆ JEZDNI	5,0 m
ODPROWADZENIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH planowana jest budowa kanalizacji deszczowej	w ramach inwestycji
SZEROKOŚĆ PROJEKTOWANYCH CHODNIKÓW jednostronny szer. 1,2- 2,8 m, w części pieszo jezdni bez chodników	w części chodnik
LICZBA SKRZYŻOWAŃ	2
LICZBA ZJAZDÓW INDYWIDUALNYCH	14
PRZEPUSTY DROGOWE	brak
INFRASTRUKTURA DROGOWA deszczowej oraz przykanalików do granicy działek budowlanych, przebudowa linii SNN oraz eNN,	budowa kanalizacji

ULICA LEOPOLDA OKULICKIEGO , DZ. NR 942 – połączona komunikacyjnie jest z ulicą J. Tuwima oraz gen. Zygmunta Berlinga

OBIEKT	DROGA GMINNA
KLASYFIKACJA DROGI	DROGA PUBLICZNA
KATEGORIA RUCHU	KR1
PRĘDKOŚĆ PROJEKTOWA DROGI	30 km/h
SZEROKOŚĆ JEZDNI	5,0 m
ODPROWADZENIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH planowana jest budowa kanalizacji deszczowej	w ramach inwestycji
LICZBA SKRZYŻOWAŃ	2
LICZBA ZJAZDÓW	5
SZEROKOŚĆ PROJEKTOWANYCH CHODNIKÓW pieszojezdnię	brak chodników, zaplanowano
PRZEPUSTY DROGOWE	brak

INFRASTRUKTURA DROGOWA

deszczowej oraz przykanalików do granicy działek budowlanych , przebudowa eNN i teletechnicznej

budowa kanalizacji

ULICA ADAMA MICKIEWICZA , DZ. NR 1029, 1030, 1040 – droga jednokierunkowa, połączona komunikacyjnie jest z ulicą G. Zapolskiej i L. Okulickiego

OBIEKT	DROGA GMINNA
KLASYFIKACJA DROGI	DOCELOWO DROGA PUBLICZNA
KATEGORIA RUCHU	KR1
PRĘDKOŚĆ PROJEKTOWA DROGI	30 km/h
SZEROKOŚĆ JEZDNI	3,0 m – jednokierunkowa
SKARPY DO PRZEBUDOWY przebudowy i umocnienia	powierzchnia rzutu skarp do 1 307 m ²
LICZBA SKRZYŻOWAŃ	1
LICZBA ZJAZDÓW	5
ODPROWADZENIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH planowana jest budowa kanalizacji deszczowej	w ramach inwestycji
SZEROKOŚĆ PROJEKTOWANYCH CHODNIKÓW warunki terenowe z dużą ilością drzewostanu zaplanowano pieszo jezdnię jednokierunkową	brak, z uwagi na trudne
PRZEPUSTY DROGOWE	brak
INFRASTRUKTURA DROGOWA deszczowej oraz przykanalików do granicy działek budowlanych, rozbudowa i przebudowa eNN i teletechnicznej	budowa kanalizacji
INNE demontaż oraz ponowny montaż schodów terenowych zlokalizowanych na skarpie, przestawienie ogrodzenia zlokalizowanego w pasie drogowym	projektowany murek oporowy,

2. FORMA ARCHITEKTONICZNA , SPOSÓB JEJ DOSTOSOWANIA DO KRAJOBRAZU

Obecnie teren przeznaczony pod inwestycję pełni funkcję komunikacyjną . Wprowadzono korektę granicy pasa drogowego – w załączeniu mapy zawierające projekty podziału 8 nieruchomości .

Obecnie teren przeznaczony pod inwestycję pełni funkcję komunikacyjną. Planuje się jezdnię wykończyć warstwą betonu asfaltowego, chodniki, zjazdy indywidualne – kostka betonowa wibroprasowana.

Na obszarze inwestycji występuje zadrzewienie, projekt przewiduje wycinkę 123 drzewa i 532,0.m² krzewów.

3. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU

W celu rozpoznania podłoża budowlanego i warunków gruntowo- wodnych na terenie całej inwestycji wykonano 5 otworów badawczych do głębokości – 2,0 m .p.p.terenu przy użyciu sondy ręcznej. Prace

wykonano w październiku 2015 roku. Badania wykazały, że pod nawierzchnią dróg zalega grunt nasypowy o charakterze mineralnym o składzie niejednorodnym, stan zagęszczenia zmienny od luźnego po zagęszczony. Miąższość gruntu nasypowego jest zmienna od 18 do 140 cm. Poniżej gruntu nasypowego zalega grunt rodzimy w postaci gliny piaszczystej i pylasto piaszczystej ze żwirem i otoczkami.

Do głębokości 2,0 m p.p. terenu nie osiągnięto spągu tych utworów.

W trakcie prac terenowych nie stwierdzono występowania wody gruntowej.

3.1. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE DRÓG – wykonać wg rysunków szczegółowych

JEZDNIA - nawierzchnia SMA , pow. 6 382,50 m²

- warstwa ścieralna SMA 11 4 cm
- warstwa zasadnicza z AC 22 P 6 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego sta. mech. 0/ 63 15 cm
- pospółka o CBR \geq 25 % 25 cm
- istniejące podłoże G2

CHODNIKI, ZJAZDY , DOJŚCIA nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej, pow. 2 387,0 m²

- kostka betonowa wibroprasowana 8 cm
- podsypka piaskowo- cementowa 3 cm
- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/ 63 15 cm
- pospółka o CBR \geq 20 % 10 cm
- istniejące podłoże G2

KRAWEŹNIKI BETONOWE - długość 2706,50 mb

- krawężnik betonowy 15x 30x100 cm
- podsypka piaskowo- cementowa 4:1 3 cm,
- ława betonowa 10 cm
- podsypka piaskowa 5 cm
- pospółka o CBR \geq 20 % 5 cm,
- istniejące podłoże G2

OBRZEŻA BETONOWE - długość 1728,50 mb

- obrzeże betonowe 8x 30x100 cm
- podsypka piaskowo- cementowa 4:1 3 cm,
- ława betonowa 10 cm
- podsypka piaskowa 5 cm
- istniejące podłoże G2

UTWARDZENIE TERENU TŁUCZNIEM – powierzchnia 186,0 m²

- kruszywo łamane stab. mechanicznie 0/ 63 o CBR \geq 40 % 25 cm
- istniejące podłoże G2

TERENY ZIELONE - 4 904,50 m²

KRAWEŹNIKI - 2 706,50 mb

OBRZEŻA - 1 728,50 mb

Skarpy uformowane zgodnie z projektem umocnione darnią	-	2 760 m ²
Utwardzone pobocze	-	197,0 m ²
Koryto szerokości 0,5 m	-	299,0 m ²
Koryto szerokości 0,25 m	-	463 m ²

Wymagana nośność podbudowy - minimalny moduł odkształcenia mierzony przy użyciu płyty o średnicy 30 cm : pierwotny 100 MPa, wtórny 140 MPa

Zagęszczenie nawierzchni tłuczniowej należy uznać za prawidłowe wtedy, gdy stosunek wtórnego modułu odkształcenia do pierwotnego modułu odkształcenia, mierzonych przy użyciu płyty o średnicy 30 cm, jest nie większy od 2,2. Nawierzchnię o grubości powyżej 20 cm należy wykonywać w dwóch warstwach.

3.2. OGÓLNY OPIS ZASTOSOWANYCH WYROBÓW I MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

3.2.1. KOSTKA BETONOWA – nawierzchnię z kostki betonowej wykonać zgodnie ze specyfikacją **D-05.03.23** oraz wytycznymi wybranego producenta. Zaleca się zastosować kostkę betonową kwadratową i prostokątną, grubości 8 cm, w kolorach szary –chodniki , antracytowy- zjazdy w płaszczyźnie chodników . Typ wiązania – mieszany, bez surowego przebiegu linii i zaakcentowanego kierunku. Do brukowania zaleca się mieszać kostkę z trzech różnych palet.

3.2.2. KRAWĘŻNIKI BETONOWE – krawężniki wykonać zgodnie ze specyfikacją **D-08.01.01** oraz z wytycznymi wybranego producenta. W drogach gminnych zastosowano krawężniki betonowe 15x 30 x 100 cm , G1, typu „ D” , rodzaj „ b”, kolor – szary.

Do wykonania ław pod krawężniki należy stosować, dla ławy betonowej - beton klasy B 15 wg PN-B-06250 , którego składniki powinny odpowiadać wymaganiom specyfikacji.

3.2.3. BETONOWE OBRZEŻA CHODNIKOWE - wykonać zgodnie ze specyfikacją **D - 08.03.01** oraz z wytycznymi wybranego producenta. Zastosowano obrzeża betonowe wysokie G1, Ow - l/b/h/r = 75 (100)/ 8/30/3 , kolor – szary. Materiałami stosowanymi są: obrzeża odpowiadające wymaganiom BN-80/6775-04/04 i BN-80/6775-03/01 , żwir lub piasek do wykonania ław, cement wg PN-B-19701 , piasek do zapraw wg PN-B-06711 .

3.2.4. WARSTWA ŚCIERALNA Z BETONU ASFALTOWEGO – wykonać zgodnie ze specyfikacją oraz przepisami związanymi. Przyjęto mieszanki zgodnie z tabelą 1 specyfikacji jak dla kategorii ruchu 1-2 , mieszanka w wymiarze „D” – AC 22 P, gatunek lepszycza – asfalt drogowy 50/70.

3.2.5. WARSTWA WIĄŻĄCA Z BETONU ASFALTOWEGO – wykonać zgodnie ze specyfikacją wg WT-1 i WT-2 z 2014 roku oraz przepisami związanymi. Przyjęto mieszankę zgodnie z tabelą 1 jak dla kategorii ruchu KR 1-2

3.2.6. PODBUDOWA ZASADNICZA Z TŁUCZNIAMI KAMIENNEGO – wykonać zgodnie ze specyfikacją **D - 04.04.04** . Materiałami stosowanymi przy wykonywaniu podbudowy z tłuczni, wg PN-S-96023 są: kruszywo łamane zwykłe: tłuczeń i kliniec, wg PN-B-11112 i woda do skropienia podczas wałowania i klinowania. Podbudowa tłuczniowa powinna być ułożona na podłożu zapewniającym nieprzenikanie drobnych cząstek gruntu do warstwy podbudowy. Na gruncie spoistym, pod podbudową tłuczniową powinna być ułożona warstwa odcinająca lub wykonane ulepszenie podłoża. Zaleca się wykonanie odcinka próbnego w celu: stwierdzenia czy sprzęt budowlany do rozkładania i zagęszczania kruszywa jest właściwy, określenia grubości warstwy materiału w stanie luźnym

koniecznej do uzyskania wymaganej grubości warstwy po zagęszczeniu, ustalenia liczby przejeżdż sprzętu zagęszczającego, potrzebnej do uzyskania wymaganego wskaźnika zagęszczenia.

Na odcinku próbnym Wykonawca powinien użyć takich materiałów oraz sprzętu do rozkładania i zagęszczania, jakie będą stosowane do wykonania podbudowy.

Odcinek próbny powinien być zlokalizowany w miejscu wskazanym przez Inspektora. Wykonawca może przystąpić do wykonywania podbudowy po zaakceptowaniu odcinka próbnego .

Pomiary nośności podbudowy należy wykonać zgodnie z BN-64/8931-02 [10].

3.2.7. OZNAKOWANIE PIONOWE – wykonać zgodnie ze specyfikacją **D - 07.02.01 oraz projektem organizacji ruchu** .

3.2.8. ZIELEŃ DROGOWA – wykonać zgodnie z załączoną specyfikacją oraz projektem zagospodarowania pasa drogowego .

3.3 KATEGORIA GEOTECHNICZNA OBIEKTU – I kategoria geotechniczna – droga publiczna, , posadowiona w prostych warunkach gruntowych.

3.4 ZAŁOŻENIA PRZYJĘTE DO PROJEKTOWANIA

Dz. U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690 Rozporządzenie z dnia 12 kwietnia 2002 r.

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430 Rozporządzenie z dnia 2 marca 1999 r.

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. Drogi publiczne.

Tekst pierwotny: Dz. U. z 1985 r. Nr 14, poz. 60

Tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838

PN-S-02204 Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg

PN-87/S 02201 Drogi samochodowe. Nawierzchnie drogowe

PN-81/B03020 Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli.

Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych -IBDiM

Inne obowiązujące na dzień opracowania dokumentacji przepisy i normy budowlane.

3.5. MURKI OPOROWE

Murki oporowe układać układać zgodnie z załączonymi rysunkami minimum 120 cm poniżej przyległego terenu, układać na warstwie 15 cm chudego betonu i poduszce z pospółki 25 cm o CBR $\geq 25\%$. Ściany zabezpieczyć izolacją przeciwwilgociową . z uwagi na badania geologiczne wykonywane do głębokości 2,0 m zaleca się roboty ziemne wykonywać przy udziale geologa, przed wykonywaniem robót sprawdzić poziom wód gruntowych. Należy bezwzględnie zapewnić odprowadzenie wód opadowych poza konstrukcję murków. Dopuszcza się zastosowanie murków żelbetowych prefabrykowanych również wybranych producentów. Generalnie murki stosować wyłącznie w przypadku niezbędnej konieczności.

4. ROZWIĄZANIA BUDOWLANE I TECHNICZNO- INSTALACYJNE, NAWIĄZUJĄCE DO WARUNKÓW TERENU WYSTĘPUJĄCYCH WZDŁUŻ TRASY LINIOWEGO OBIEKTU BUDOWLANEGO

Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni utwardzonej zaplanowano do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w ulicy Berlinga i A. Mickiewicza. W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się przebudowę i rozbudowę sieci energetycznej SN i eNN oraz kolidującej infrastruktury

Szczegóły według projektów branżowych.

5. DANE TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE

W myśl Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 Rozporządzenie z dnia 9 listopada 2004 r. przedmiotowa inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – długość przebudowywanej drogi i kanalizacji deszczowej ok. 1,5 km > 1,0 km.

W załączeniu Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia RR.6220.05.2016.MB z dnia 2016-04-29

5.1. ZAPOTRZEBOWANIE W WODĘ NA CELE TECHNOLOGICZNE I WŁASNE

Na etapie realizacji inwestycji – w ilościach normatywnych

W okresie eksploatacji drogi – do okresowego czyszczenia – w ilości 5,0 m³/ rok

- do czyszczenia kanalizacji - ilości 3,0 m³/ rok

Odprowadzanie wód opadowych do sieci kanalizacji deszczowej.

5.2. EMISJA ZANIECZYSZCZEN GAZOWYCH

Podczas robót sprzęt budowlany jest źródłem emisji typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych tj.: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla i pył.

Poprawa jakości drogi, jej nawierzchni spowoduje zmniejszenie zanieczyszczeń komunikacyjnych w stosunku do występujących obecnie.

5.3. RODZAJ I ILOŚĆ WYTWARZANYCH ODPADÓW

5.3.1. Odpady powstałe podczas realizacji inwestycji :

– gruz betonowy, odpady stalowe, nadwyżka ziemi z wykopów (kod 170504). Ilość odpadów uzależniona jest od staranności wykonawcy i jest trudna do oszacowania. Wytwórcą i właścicielem odpadów jest wykonawca drogi i sieci, który ma obowiązek ich zbierania, konfekcjonowania, wstępnego przetrzymywania i przekazania odbiorcy lub poddania ich unieszkodliwieniu.

- odpady komunalne – powstałe na terenie zaplecza socjalno- magazynowego w ilości 3,0 m³ w czasie realizacji inwestycji. Wykonawca ma obowiązek zapewnić odpowiednią ilość pojemników zlokalizowanych na terenie bazy i placu budowy oraz prowadzić systematyczną zbiórkę odpadów. Odpady odbierane będą przez firmy posiadające stosowane uprawnienia.

Odpady stanowią około 1% ilości zużytych materiałów budowlanych

5.3.2. Odpady powstałe podczas eksploatacji drogi

Ilość i rodzaj zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji drogi uzależnione jest od : natężenia ruchu, jego rodzaju oraz kategorii drogi. W trakcie eksploatacji drogi przewiduje się występowanie typowych odpadów komunalnych (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale), które powstają w wyniku użytkowania drogi oraz odpadów związanych z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym. Przewiduje się również :

1-odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni utwardzonych do kanalizacji deszczowej . Droga obecnie posiada nawierzchnię gruntową ubitą

2- emisja zanieczyszczeń do atmosfery (emisja spalin z ruchu samochodów); Poprawa stanu nawierzchni wpłynie bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego, co w znacznym stopniu ograniczy emisje spalin

3- emisja hałasu komunikacyjnego obecnie poziom hałasu jest większy z powodu mniejszej płynności ruchu spowodowanej złym stanem technicznym drogi. Po modernizacji hałas komunikacyjny powinien ulec zmniejszeniu z uwagi na poprawę technicznych parametrów drogi i zwiększenie płynności ruchu w stosunku do stanu bez modernizacji drogi.

5.4. EMISJA HAŁASU ORAZ WIBRACJI, A TAKŻE PROMIENIOWANIA

Główne źródła hałasu podczas robót budowlanych związanych z realizacją inwestycji – maszyny budowlane i samochody ciężarowe. W związku z tym głośne prace budowlane powinny być prowadzone szczególnie w godzinach - 7:00 do 18:00 . Prace powinny się odbywać wyłącznie na sprawnym technicznie sprzęcie, urządzeniach i maszynach .

Poprawa jakości drogi , jej nawierzchni, odprowadzenie wód opadowych spowoduje zmniejszenie hałasu w stosunku do występującego obecnie.

5.5 WPŁYW OBIEKTU NA DRZEWOSTAN, POWIERZCHNIĘ ZIEMI

Przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze zurbanizowanym, w sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkalnej o niskiej intensywności. Teren inwestycji usytuowany jest poza obszarami podlegającymi ochronie w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Inwestycja nie wkracza na tereny objęte ochroną w ramach programu NATURA 2000.

Przewidywana liczba drzew do wycinki : 123 drzewa i 532,0m² krzewów.

W myśl Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 Rozporządzenie z dnia 9 listopada 2004 r przedmiotowa inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – długość przebudowywanej drogi i kanalizacji deszczowej > 1,0 km.

W załączeniu Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia RR.6220.05.2016.MB z dnia 2016-04-29

5.6. OGRANICZENIE NEGATYWNEGO WPŁYWU INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO PRZYRODZICZE, ZDROWIE LUDZI I INNE OBIEKTY BUDOWLANE

5.6.1. PODCZAS PRAC BUDOWLANYCH – wykonywać zgodnie z punktem 7 Opisu do projektu zagospodarowania terenu

5.6.2. PODCZAS EKSPLOATACJI DROGI - obecnie ilość odpadów oraz poziom hałasu jest znaczny z powodu małej płynności ruchu spowodowanej złym stanem technicznym drogi. Po modernizacji geometrii drogi oraz jej nawierzchni hałas komunikacyjny powinien ulec zmniejszeniu z uwagi na poprawę technicznych parametrów drogi i zwiększenie płynności ruchu w stosunku do stanu bez modernizacji pasa drogowego.

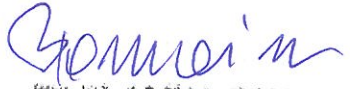
6 . WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWYCH

Parametry techniczne (konstrukcja i geometria) dróg . skrzyżowań i zjazdów umożliwiają dostęp służb ratowniczych do miejsca zdarzenia, nie powodują wydłużenia czasu dojazdu służb ratowniczych oraz nie ograniczają dostępu do zaopatrzenia wodnego dla celów ratowniczych.

Zaopatrzenie wodne do zewnętrznego gaszenia pożaru z projektowanej sieci wodociągowej.

7. SPOSÓB BUDOWY, A INTERES OSÓB TRZECICH.

Projektowana budowa nie wprowadza naruszenia interesu osób trzecich w rozumieniu przepisów prawa budowlanego.


ING. MALINA BANACH
Uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności
konstrukcyjno-budowlanej.
Nr ewid. 8/02/Op