

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA I ZAKRES OPRACOWANIA.....	5
1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU.....	5
1.2. ZAKRES OPRACOWANIA	5
2. PRZEDMIOT I ROZMIAR INWESTYCJI	5
3. OPIS ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	6
4. CHARAKTERYSTYCZNE DANE O PRZYDATNOŚCI GRUNTU DO CELÓW BUDOWY	6
5. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA TECHNICZNE	6
5.1. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO	7
5.2. KONSTRUKCJE I NAWIERZCHNIE	7
5.3. ROBOTY ZIEMNE.....	9
5.4. ODWODNIENIE DROGI.....	10
5.5. ROZBIÓRKA ELEMENTÓW DROGOWYCH	10
5.6. ORGANIZACJA RUCHU – OZNAKOWANIE PIONOWE I POZIOME	10
5.7. ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW ZIELONYCH	10
6. WARUNKI BHP	10
7. DANE O OCHRONIE ZABYTKÓW	11
8. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE	12
9. DECYZJE, OPINIE, UZGODNIENIA.....	14

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Mapa pogładowa	- skala 1:25 000
2. Projekt zagospodarowania terenu	- skala 1:500
3. Plan sytuacyjny	- skala 1:500
4. Plansza rozbiórek	- skala 1:500
5. Zestawienie nawierzchni	- skala 1:500
6. Profil podłużny drogi gminnej Nr 104421 O	- skala 1:1000/100
7. Profil podłużny drogi gminnej wewnętrznej (dz. nr 261)	- skala 1:1000/100
8. Profil podłużny drogi gminnej Nr 104452 O	- skala 1:1000/100
9. Profil podłużny drogi gminnej Nr 104454 O	- skala 1:1000/100
10. Profil podłużny drogi gminnej Nr 104449 O	- skala 1:1000/100
11. Schemat zabezpieczenia istniejących kabli	
12. Przekroje konstrukcyjne	- skala 1:25

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa i zakres opracowania

1.1. Podstawa opracowania projektu

Podstawą opracowania projektu wykonawczego jest:

1. Umowa o prace projektowe pomiędzy Gminą Skoroszyce, a firmą „PROJCEL” Sebastian Celary, z siedzibą: 48-303 Nysa, ul. Długosza 55.
2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 1994r., Nr 89, poz. 414, z późn. zm.).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2003 r. Nr 120, poz. 1133 z późn. zm.).
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430).
5. Mapa do celów projektowych.
6. Uzgodnienia rozwiązań projektowych dokonane z Inwestorem.
7. Uzgodnienia międzybranżowe.
8. Projekt budowlany.

1.2. Zakres opracowania

Teren objęty opracowaniem obejmuje drogi gminne publiczne oraz drogę wewnętrzną, usytuowane na obszarze zabudowy zagrodowej i mieszkalnej niskiej intensywności w miejscowości Makowice, gm. Skoroszyce.

2. Przedmiot i rozmiar inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa wewnętrznej drogi gminnej oraz publicznych dróg gminnych usytuowanych w Makowicach.

Zakres rzeczowy branży drogowej obejmuje:

➤ jezdnię utwardzoną kostką betonową , gr. 8,0 cm	–	2664,70 m²,
➤ jezdnię utwardzoną kostką kamienną 15/17 cm	–	1185,70 m²,
➤ chodnik (opaski) utwardzone kostką betonową, gr. 8,0 cm	–	21,10 m²,
➤ zjazdy utwardzone kostką betonową, gr. 8,0 cm	–	215,80 m²,
➤ tereny zielony	–	1207,90 m²,
➤ ścieki z elementów prefabrykowanych KS74/II	–	49,50 mb,
➤ ścieki z elementów prefabrykowanych KS75	–	19,50 mb.

3. Opis istniejącego zagospodarowania terenu

Teren wchodzący w zakres opracowania, zaznaczony jest na rysunku projektu zagospodarowania terenu linią przerywaną. Projektowana droga realizowana będzie na obszarze zabudowy zagrodowej i mieszkalnej niskiej intensywności miejscowości Makowice. Teren inwestycji wyposażony jest w sieć wodociągową, sieć elektroenergetyczną niskiego napięcia zasilania budynków mieszkalnych oraz oświetlenia drogowego, sieć telekomunikacyjną. Przebudowywane drogi gminne posiadają powiązanie komunikacyjne z drogą wojewódzką Nr 401 oraz drogami gminnymi.

Dla przedmiotowego terenu gmina Skoroszyce posiada opracowany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Przyjęty sposób zagospodarowania dróg gminnych uzgodniony został z Inwestorem zadania tj. Gminą Skoroszyce.

ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA TECHNICZNA:

- utwardzone drogi gminne,
- utwardzona droga wojewódzka,
- sieć elektroenergetyczna,
- sieć wodociągowa,
- sieć telekomunikacyjna.

Trasy istniejącego uzbrojenia oraz skrzyżowania z istniejącym uzbrojeniem przedstawione są na mapach sytuacyjno - wysokościowych w skali 1 : 500. W miejscach kolizji z kablowymi liniami energetycznymi oraz telekomunikacyjnymi projektuje się rury osłonowe dwudzielne dla kabli.

Miejsca wykopów zostaną odtworzone oraz zagęszczone do wskaźnika zagęszczenia $I_s = 1,00$.

Układ komunikacji kołowej oparty będzie o istniejące ciągi komunikacyjne.

Wykonawca ponosi odpowiedzialność prawną i materialną za stosowanie bezpiecznych metod pracy oraz za ewentualne uszkodzenia istniejących urządzeń, sieci czy budynków. Wykonawca będzie odpowiedzialny za wszelkie straty powstałe w rezultacie realizacji robót lub przez personel Wykonawcy.

4. Charakterystyczne dane o przydatności gruntu do celów budowy

Szczegółowy opis warunków gruntowo-wodnych zawarto w załączonej opinii geotechnicznej wykonanej dla potrzeb projektu przebudowy dróg gminnych w Makowicach.

5. Projektowane rozwiązania techniczne

Wykonawca nie może wykorzystywać błędów lub opuszczeń w dokumentach kontraktowych, a o ich wykryciu winien natychmiast powiadomić Inspektora Nadzoru, który dokona odpowiednich zmian lub poprawek.

W przypadku rozbieżności wymiarów podanych na opisach i w części graficznej, wątpliwości należy wyjaśnić z Inspektorem Nadzoru lub Projektantem.

5.1. Opis stanu projektowanego

W projektowanym zamierzeniu na przebudowywanych drogach gminnych przewiduje się budowę jezdni o szerokości 4,5m z lokalnymi zwężeniami do 4,0m w miejscu przeszkód terenowych. Na projektowanych jezdniach przewiduje się nawierzchnie z betonowej prostopadłościennnej kostki betonowej koloru szarego grubości 8,0 cm, ograniczoną krawężnikami betonowymi o wym. 15 x 22 x 100 cm typu najazdowego, ułożonymi na ławie betonowej z oporem oraz kostkę kamienną 15/17 cm, ograniczoną krawężnikiem kamiennym 15 x 22 cm na ławie betonowej z oporem. Chodniki (opaski) projektuje się z kostki betonowej gr. 8 cm koloru szarego. Zjazdy do posesji projektuje się z prostopadłościennnej kostki betonowej gr. 8 cm, koloru grafitowego. Przekrój poprzeczny budowanej ulicy projektuje się jako jednostronny.

Długość teoretyczna drogi wynosi $566,56+83,26+45,88+119,85+55,81 = 871,40$ m.

Projektowany zakres inwestycyjny uzgodniony został z Inwestorem tj. Gminą Skoroszyce.

5.2. Konstrukcje i nawierzchnie

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz w oparciu o uzgodnienie z Inwestorem przewiduje się nawierzchnię z prostopadłościennnej kostki betonowej.

Konstrukcję nawierzchni zgodnie z przewidywanym natężeniem i strukturą ruchu kołowego zaprojektowano dla kategorii obciążenia ruchem KR-1.

Konstrukcje i nawierzchnie:

Konstrukcja jezdni z kostki betonowej		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni KR-1	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej koloru szarego	8 cm
2.	podsyпка grysowa (kruszywo bazaltowe lub szarogłaz)	3 cm
3.	warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego 0/31,5 kl.I, gat.I wnoś>120% stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102 (mieszanka niezwiązana wg normy PN-EN 13285) (E2=80 MPa)	20 cm
4.	warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym zgodnie z WT-5 2010	30 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		61 cm

Konstrukcja jezdni z kostki kamiennej		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni KR-1	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	warstwa ścieralna z kostki kamiennej 15/17 cm	16 cm
2.	podsyпка grysowa (kruszywo bazaltowe lub szarogłaz)	3 cm
3.	warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego 0/31,5 kl.I, gat.I wnoś>120% stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102 (mieszanka niezwiązana wg normy PN-EN 13285) (E2=80 MPa)	12 cm
4.	warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym zgodnie z WT-5 2010	30 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		61 cm

Konstrukcja zjazdów, chodników, opasek		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej koloru szarego (opaska przy krawężniku – kolor czarny)	8 cm
2.	podsyпка grysowa (kruszywo bazaltowe lub szarogłaz)	3 cm
3.	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102; frakcja 0/31,5 mm	15 cm
4.	warstwa mrozoochronna z piasku średnioziarnistego o Wp > 35 wg PN-EN 13242	10 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		36 cm

Szczegóły konstrukcji nawierzchni podano na przekrojach konstrukcyjnych, a zakres stosowania poszczególnych rodzajów nawierzchni podano na planie sytuacyjnym dróg w skali 1:500 poprzez wprowadzenie odpowiedniej kolorystyki.

Wszystkie materiały użyte do budowy konstrukcji nawierzchni muszą być materiałami dopuszczonymi do stosowania w budownictwie drogowym. Muszą posiadać właściwą informację o wyrobie zgodną z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz.U. z 2004 r. Nr 198, poz. 2041). Dokumentem odniesienia względem którego oceniano zgodność wyrobu budowlanego może być aktualna norma lub aprobaty techniczna.

Kruszywa stosowane do warstw konstrukcyjnych nawierzchni muszą odpowiadać normom: PN-EN 13043 oraz PN-EN 13242.

Podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie należy wykonać zgodnie z wymaganiami normy PN-S-06102.

Kostkę należy ułożyć na podsypce grysowej (kruszywo bazaltowe lub szarogłaz), w taki sposób, aby szczeliny między kostkami wynosiły od 2 do 3 mm. Kostkę należy układać ok. 1,5 cm wyżej od projektowanej niwelety nawierzchni, gdyż w czasie wibrowania (ubijania) podsypka ulega zagęszczeniu. Po ułożeniu kostki, szczeliny należy wypełnić piaskiem, a następnie zamieść powierzchnię ułożonych kostek przy użyciu szczotek ręcznych lub mechanicznych i przystąpić do ubijania nawierzchni.

Do ubijania ułożonej nawierzchni z kostek brukowych betonowych i kamiennych należy stosować wibratory płytowe z osłoną z tworzywa sztucznego dla ochrony kostek przed uszkodzeniem i zabrudzeniem. Wibrowanie należy prowadzić od krawędzi powierzchni ubijanej w kierunku środka i jednocześnie w kierunku poprzecznym kształtek.

Do zagęszczania nawierzchni z betonowej kostki brukowej nie wolno używać walca.

Po ubiciu nawierzchni należy uzupełnić szczeliny piaskiem i zamieść nawierzchnię. Nawierzchnia z wypełnieniem spoin piaskiem nie wymaga pielęgnacji - może być zaraz oddana do użytkowania.

Istniejące włazy studni oraz obudowy zasuw należy wyregulować w płaszczyźnie pionowej dostosowując do rzędnej niwelety drogi. Włazy oraz obudowy zasuw nie mogą wystawać ponad płaszczyznę jezdni oraz nie mogą być zagłębione o więcej niż 1 cm. Do regulacji należy użyć betonu klasy C 12/15.

5.3. Roboty ziemne

Roboty ziemne związane z przebudową dróg dotyczyć będą robót korytowych – wykonania koryta pod konstrukcję nawierzchni, które obliczono metodą przekrojów poprzecznych. Szczegóły kalkulacji robót ziemnych podano w przedmiarze robót oraz kosztorysie inwestorskim.

Zwraca się uwagę Wykonawcy, że przed przystąpieniem do wykonania robót ziemnych związanych z budową sieci i nawierzchni, winien posiadać aktualną planszę uzbrojenia terenu. W przypadku natrafienia na uzbrojenie w sieci elektroenergetyczne, teletechniczne, gazowe, wodnokanalizacyjne itp. winien je prowizorycznie zabezpieczyć, dokonać odpowiedniego wpisu do dziennika budowy i niezwłocznie zgłosić ten fakt zainteresowanej instytucji, a następnie pod nadzorem jej przedstawiciela dokonać właściwego ich zabezpieczenia. Zwraca się również uwagę Wykonawcy, że przed przystąpieniem do robót ziemnych należy uporządkować teren i zdjąć warstwę humusu na pełną grubość jego zalegania. Odspojone grunty przydatne do wykonania nasypów powinny być bezpośrednio wbudowane w nasyp lub przewiezione na odkład. O ile Inspektor Nadzoru dopuści czasowe składowanie odspojonych gruntów, należy je odpowiednio zabezpieczyć przed nadmiernym zawilgoceniem.

W czasie robót ziemnych należy zachować odpowiedni spadek podłużny i nadać przekrojom poprzecznym spadki, umożliwiające szybki odpływ wód z wykopu. Spadek poprzeczny nie powinien być mniejszy niż 4% w przypadku gruntów spoistych i nie mniejszy niż 2 % w przypadku gruntów niespoistych. Należy uwzględnić ewentualny wpływ kolejności i sposobu odspajania gruntów oraz terminów wykonywania innych robót na spełnienie wymagań dotyczących prawidłowego odwodnienia wykopu w czasie postępu robót ziemnych.

Badania gruntu i opinia geologiczna nie wykazały występowania wody gruntowej i wskazują na brak konieczności stosowania odwodnienia wykopów. W przypadku wystąpienia zalania wykopów wodą opadową Wykonawca powinien wykonać urządzenia, które zapewnią odprowadzenie wód gruntowych i opadowych poza obszar robót ziemnych tak, aby zabezpieczyć grunty przed przewilgoceniem i nawodnieniem. Jeżeli wskutek zaniedbania Wykonawcy, grunty ulegną nawodnieniu, które spowoduje ich długotrwałą nieprzydatność, Wykonawca ma

obowiązek usunięcia tych gruntów i zastąpienia ich gruntami przydatnymi na własny koszt bez jakichkolwiek dodatkowych opłat ze strony Inwestora za te czynności jak również za dowieziony grunt.

Wszelkie roboty należy wykonywać zgodnie z warunkami określonymi przez administratorów sieci, dróg oraz właścicieli działek.

Po wykonaniu profilowania podłoża należy wykonać jego zagęszczenie.

Nie należy dopuszczać ruchu budowlanego po dnie wykopu o ile grubość warstwy gruntu (nadkładu) powyżej rzędnych robót ziemnych jest mniejsza niż 0,3 m. Z chwilą przystąpienia do ostatecznego profilowania dna wykopu dopuszcza się po nim jedynie ruch maszyn wykonujących tę czynność budowlaną. Może odbywać się jedynie sporadyczny ruch pojazdów, które nie spowodują uszkodzeń powierzchni korpusu. Naprawa uszkodzeń powierzchni robót ziemnych, wynikających z niedotrzymania podanych powyżej warunków obciąża Wykonawcę robót ziemnych.

Nie wyklucza się odmiennej lokalizacji uzbrojenia terenu niż ujawniona na mapie do celów projektowych. W przypadku kolizji istniejącego uzbrojenia z projektowanymi sieciami należy w uzgodnieniu z Projektantem, Inspektorem Nadzoru oraz Inwestorem ustalić sposób rozwiązywania kolizji.

Przed rozpoczęciem robót demontażowych i ziemnych Wykonawca dokona oceny stanu technicznego budynków (sprawdzenie czy nie ma pęknięć, rys itp.) położonych w odległości mniejszej niż 8 m. Wykonawca będzie prowadził dokumentację fotograficzną dla ustalenia stanu przed i po wykonaniu inwestycji.

5.4. Odwodnienie drogi

W miejscach najniższych niwelety nawierzchni drogi zaprojektowano wpusty uliczne, które pozwolą na szybkie ujęcie wód opadowych z przebudowywanych dróg. Wody opadowe będą spływać również do przydrożnych rowów, które zabudowane zostaną prefabrykowanymi korytami betonowymi.

5.5. Rozbiórka elementów drogowych

Rozbiórki elementów drogowych dotyczą przebudowywanych dróg. Gruz budowlany należy wywieźć na składowisko odpadów, natomiast materiały z rozbiórki które nadają się do dalszej zabudowy, należy wywieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

5.6. Organizacja ruchu – oznakowanie pionowe i poziome

Projektuje się nową organizację ruchu na drogach gminnych.

5.7. Zagospodarowanie terenów zielonych

Projekt przewiduje urządzenie terenów zielonych (trawników).

6. Warunki BHP

a) w okresie wykonawstwa

Wszystkie roboty związane z przebudowywanymi drogami i z montażem sieci winny być przeprowadzane z zachowaniem przepisów BHP. Poza ogólnymi zasadami BHP obowiązującymi przy wykonywaniu robót montażowych, ziemnych, transportowych i obsługi sprzętu

mechanicznego, przy wykonywaniu instalacji technologicznej, należy zapewnić warunki BHP zgodnie z:

- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. nr 47, poz. 401),
- Rozporządzeniem Ministrów Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1977 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych (Dz. U. z 1977 r. nr 7, poz. 30),
- Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (Dz. U. z 2000 r. nr 26, poz. 313 z późn. zm.),
- Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dz. U. z 2001 r. nr 118, poz. 1263),
- Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 1997 r. nr 129, poz. 844 z późn. zm.).

b) w okresie eksploatacji

Eksploatacja dróg i sieci nie wymaga obsługi. Obsługa będzie mieć charakter doraźny i polegać będzie:

- w przypadku dróg – na bieżącym utrzymaniu (letnim – zmiatanie, koszenie i zimowym – odśnieżanie) oraz remontach częściowych,
- w przypadku kanalizacji deszczowej – czyszczenie kanałów i studzienek,,

Pracownicy dokonujący czynności przeglądu i konserwacji winni być przeszkoleni pod względem ogólnych przepisów BHP oraz w zakresie ratownictwa i udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku.

Przystępujący do pracy winni posiadać odzież ochronną i sprzęt ochrony osobistej.

Obowiązujące przepisy dotyczące BHP przy eksploatacji urządzeń kanalizacyjnych:

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 1 października 1993 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy eksploatacji, remontach i konserwacji sieci kanalizacyjnych (Dz. U. z 1993 r. nr 96 poz. 437),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. nr 47, poz. 401).
- Kodeks Pracy art. 226.

Inne informacje dotyczące ochrony zdrowia znajdują się w opracowaniu „Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia”.

7. Dane o ochronie zabytków

Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie na obszarze objętym obszarową ochroną konserwatorską. W przypadku ujawnienia podczas robót ziemnych obiektu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, Wykonawca zobowiązany jest wstrzymać wszelkie roboty mogące go uszkodzić lub zniszczyć, zabezpieczyć odkryty przedmiot przy użyciu dostępnych

środków oraz miejsce jego odkrycia, a następnie niezwłocznie powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Opolu lub Wójta Skoroszyc.

Dla terenu, na którym realizowana będzie inwestycja, Gmina Skoroszyce posiada opracowany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

8. Wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze

Inwestycja nie zmieni funkcji obiektów. Obiekty wykonane zostaną z materiałów i elementów nie mających szkodliwego wpływu na środowisko. Na etapie realizacji inwestycji uciążliwość stanowić będzie głównie praca sprzętu ciężkiego. Może dojść do chwilowego wzrostu hałasu i emisji spalin uciążliwego dla mieszkańców istniejącej zabudowy skupionej wokół placu budowy. Prawidłowa organizacja robót ograniczy negatywne skutki na etapie realizacji.

Biorąc pod uwagę spodziewane korzyści społeczne po zrealizowaniu inwestycji, w stosunku do ewentualnych negatywnych skutków dla środowiska naturalnego, należy stwierdzić, że inwestycja powinna zostać zrealizowana. Wymienione wyżej elementy nie będą trwale oddziaływać na okoliczną zabudowę. Budowa nowych nawierzchni przedmiotowych dróg, w końcowym efekcie spowoduje zmniejszenie emisji hałasu do środowiska.

Wszystkie niekorzystne wpływy na etapie realizacji zadania będą tymczasowe i ujemny efekt ustanie w krótkim czasie po zakończeniu realizacji inwestycji.

Projektowana inwestycja nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami, w związku z czym nie występuje skumulowane oddziaływanie na środowisko. W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie nastąpi wykorzystanie zasobów naturalnych.

Planowane przedsięwzięcie nie oddziałuje na tereny związane z ochroną obszaru Natura 2000.

Przy realizacji inwestycji planuje się wycinkę krzewów kolidujących z nowoprojektowaną jezdnią i chodnikiem.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia negatywnych skutków inwestycji na środowisko naturalne w stosunku do stanu obecnego.

Nie przewiduje się wystąpienia obszaru oddziaływania wyznaczonego w otoczeniu obiektu (terenu placu budowy) na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu terenu

Inwestycja, ma na celu poprawę warunków użytkowania (budowa nowej nawierzchni, poprawa estetyki terenu) i zmniejszenie uciążliwości na środowisko.

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – wg odrębnego opracowania.

W fazie realizacji i eksploatacji dróg należy uwzględnić niżej wymienione warunki wykorzystania terenu:

- prace budowlane prowadzić sprawnym technicznie sprzętem w porze dziennej w godzinach od 7⁰⁰ – 18⁰⁰, w taki sposób aby nie dopuścić do nadmiernego zapylenia i emisji spalin,
- prace wykonywać sprawnym sprzętem w celu eliminacji zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi, odwodnienie wykopów prowadzić systemem powierzchniowym, odbudować rowy przydrożne,
- tankowanie sprzętu budowlanego oraz ewentualne naprawy prowadzić, w oddaleniu od terenu prowadzonych prac ziemnych, zachowując szczególną ostrożność, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia gruntów substancjami ropopochodnymi,
- powstające w trakcie prowadzenia robót odpady należy zbierać i gromadzić w sposób selektywny do momentu ich przekazania uprawnionemu odbiorcy odpadów,

- nadmiar mas ziemnych zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi (ropopochodnymi) usuwać w sposób zgodny z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39 poz. 251, ze zm.),
 - powstałe w trakcie prowadzenia robót odpady gromadzić selektywnie poza terenem prowadzenia prac,
 - użyte do budowy materiały i montowane urządzenia winny posiadać atesty techniczne bądź certyfikaty,
 - prace wykonywać sprawnym sprzętem w porze dziennej,
 - należy unikać zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego,
- przewidzieć sposób zagospodarowania odpadów powstających podczas realizacji i eksploatacji, uwzględniając w pierwszej kolejności ich odzysk.

9. Decyzje, opinie, uzgodnienia

II CZEŚĆ GRAFICZNA