

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA I MATERIAŁY DO OPRACOWANIA	str. 3
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	str. 3
3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	str. 3
4. STAN ISTNIEJĄCY	str. 3
5. STAN PROJEKTOWANY:	
5.1. Sytuacja	str. 4
5.2. Układ wysokościowy	str. 6
5.3. Parametry i projektowane konstrukcje	str. 6
5.4. Odwodnienie	str. 7
5.5. Oznakowanie	str. 9
5.6. Wycinka drzew	str. 9
5.7. Sieci uzbrojenia terenu	str. 9
6. TERENY OCHRONY KONSERWATORSKIEJ	str. 9
7. ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	str. 9
8. ARCHEOLOGIA	str. 10
9. WYBURZENIA, WYSIEDLENIA	str. 10
10. DOSTOSOWANIE OBIEKTU DO KORZYSTANIA PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE	str. 10
11. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	str. 10
12. FORMA I FUNKCJA OBIEKTU ORAZ DOSTOSOWANIE DO KRAJOBRAZU I OTACZAJĄCEJ ZABUDOWY	str. 10
13. DANE TECHNOLOGICZNE, WSPÓŁZALEŻNOŚCI URZĄDZEŃ I WYPOSAŻENIA	str. 10
14. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU	str. 11
15. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ	str. 11
16. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA DZIAŁKĘ LUB TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO, ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W GRANICACH TERENU GÓRNICZEGO	str. 11

1. PODSTAWA I MATERIAŁY DO OPRACOWANIA:

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa.
- Wizja w terenie.
- Wypis i wyrys z ewidencji gruntów.
- Obowiązujące przepisy techniczno – budowlane.
- Umowa z PZD Mielec o prace projektowe
- Katalog Szczegółów Drogowych Ulic, Placów i Parków Miejskich (KSDUP i PM) - Warszawa 1987 r.
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KPED) - „Transprojekt” Warszawa 1979 r.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA:

Przedmiotem opracowania jest Projekt Wykonawczy przebudowy drogi powiatowej Nr 1 183R Łączki Brzeskie - Nagoszyn w miejscowości Łączki Brzeskie polegająca na budowie chodnika dla pieszych w km 0+600 do km 1+098,50 strona lewa.

3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA:

Przedsięwzięcie nie jest przewidywane do dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej.

Celem inwestycji jest:

- Poprawienie bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszych i zmotoryzowanych użytkowników ruchu drogowego.
- Zmniejszenie negatywnego wpływu drogi na środowisko.
- Poprawienie estetyki terenu przeznaczonego pod inwestycję.

Zakres opracowania obejmuje następujące zagadnienia:

- wykonanie projektowanego chodnika,
- przebudowę istniejących zjazdów,
- przebudowę istniejącego odwodnienia – odmulenie i/lub regulację wysokościową rowów otwartych, budowę odcinków rowu krytego, studzienek ściekowych, połączeniowych,
- zabezpieczenie lub przebudowę istniejących urządzeń obcych - na podstawie warunków, które wydadzą poszczególni administratorzy sieci oraz wybranego przebiegu planowanego chodnika,
- prace wykończeniowe i porządkowe.

4. STAN ISTNIEJĄCY:

Początek zakresu budowy chodnika przewidziano na końcu istniejącego chodnika w km 0+600, natomiast koniec w km 1+098,50 na początku istniejącego chodnika za rowem .

Dane ogólne;

Istniejąca droga powiatowa Nr 1 183R jest drogą klasy L, zlokalizowaną na działce nr ewid. 2469; 2233(rów poprzeczny) i 2468/2 w obszarze zabudowanym.

Przedmiotowa droga powiatowa stanowi najważniejszy układ komunikacyjny dla gospodarstw i nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie w tym niewielkich obiektów usługowo – handlowych. Droga powiatowa Nr 1 183R na całym objętym opracowaniem odcinku posiada przekrój szlakowy. W chwili obecnej nie przewiduje poruszania się osobom pieszym i niepełnosprawnym w sposób bezpieczny ze względu na brak chodnika.

W sąsiedztwie planowanej inwestycji, po prawej i lewej stronie drogi powiatowej zlokalizowane są tereny zabudowy jednorodzinnej i gospodarczej oraz handlowo – usługowej, tereny rolnicze i łąki, nieużytki pokryte zielenią niską.

Dane techniczne

Droga powiatowa nr 1 183R Łączki Brzeskie – Nagoszyn w miejscowości Łączki Brzeskie w km 0+600 do km 1+098,50 strona lewa, posiada następujące parametry:

- Klasa drogi: L;
- Kategoria ruchu: KR2;
- Nośność: 80 kN;
- Szerokość jezdni: 2 x 2,50;
- Szerokość poboczy gruntowych: 0.75 - 1.00 m;
- Nawierzchnia bitumiczna;
- Zjazdy indywidualne;
- Sieci uzbrojenia terenu.

Nawierzchnia jezdni w stanie dostatecznym z licznymi spękaniami i odkształceniami nawierzchni. Pobocza ziemne rowy częściowo zamulone i nieregularnych skarpach.

Odwodnienie.

Odwodnienie drogi jest powierzchniowe – z jezdni woda odprowadzana jest do rowów przydrożnych i przepustów pod drogą w km 0+665,00; 0+873,40 oraz km 1+012,20.

- km 0+665,00 przepust z rur PCV śr. 50 cm dł. 7,00m bez murków czołowych w stanie ogólnym dobrym.
- km 0+873,40,00 przepust rurowy o śr. 40 cm dł. 7,0m z rur betonowych bez murków czołowych w stanie ogólnym dostatecznym.
- km 1+012,20 przepust rurowy z rur żelbetowych śr. 100 cm dł. 10m z murkami czołowymi w stanie bardzo dobrym.

Zjazdy.

Dostęp do posesji odbywa się poprzez zjazdy indywidualne.

Na całej długości analizowanego odcinka po stronie lewej znajduje się 19 zjazdów indywidualnych w lokalizacjach przedstawionych poniżej.

Konstrukcja nawierzchni oraz szerokość zjazdów jest różnorodna. Pod częścią zjazdów wykonane są przepusty z rur betonowych o średnicy 40/50 cm.

Urządzenia obce.

W bezpośrednim sąsiedztwie lub w pasie drogowym drogi Nr 984 występują obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z obsługą drogi tj.: sieci teletechniczne, energetyczne gazowe i kanalizacja sanitarna.

- km 0+618,30 skrzyżowanie z linią energetyczną i telekomunikacyjną napowietrzną – nie wymaga zabezpieczenia
- km 0+674,60 skrzyżowanie z wodociągiem – nie wymaga zabezpieczenia (chodnik w poziomie jezdni, istniejąca rura ochronna wodociągu na całej długości pasa drogowego)
- km 0+720,70 skrzyżowanie z linią telekomunikacyjną napowietrzną – nie wymaga zabezpieczenia
- km 0+759,30 skrzyżowanie z wodociągiem – nie wymaga zabezpieczenia (chodnik w poziomie jezdni, istniejąca rura ochronna wodociągu na całej długości pasa drogowego)
- km 0+866,00 skrzyżowanie z linią energetyczną i telekomunikacyjną napowietrzną – nie wymaga zabezpieczenia

- km 0+913,50 skrzyżowanie z linią energetyczną i telekomunikacyjną napowietrzną – nie wymaga zabezpieczenia
- km 0+919,80 skrzyżowanie z wodociągiem – nie wymaga zabezpieczenia (chodnik w poziomie jezdni, istniejąca rura ochronna wodociągu na całej długości pasa drogowego)
- km 1+001,60 skrzyżowanie z linią energetyczną i telekomunikacyjną napowietrzną – nie wymaga zabezpieczenia
- km 1+022,10 skrzyżowanie z wodociągiem – nie wymaga zabezpieczenia (chodnik w poziomie jezdni, istniejąca rura ochronna wodociągu na całej długości pasa drogowego)

Zadrzewienie.

Na analizowanym odcinku nie występują drzewa wymagające wycinki.

Na przedmiotowym terenie w granicach projektowanych robót nie występują pomniki przyrody.

Ruch pieszy.

Na odcinku objętym projektowanym chodnikiem ruch pieszych w chwili obecnej jest bardzo mały ponieważ z uwagi na natężenie ruchu pojazdów oraz brak chodników poruszanie się pieszo jest bardzo niebezpieczne i występuje w zasadzie jedynie w chwili dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej i powrotu z niego.

5. STAN PROJEKTOWANY:

5.1. Sytuacja:

Początek zakresu budowy chodnika przewidziano na końcu istniejącego chodnika w km 0+600, natomiast koniec w km 1+098,50 na początku istniejącego chodnika za rowem .

Przewidywana chodnik jest do realizacji na działkach ewidencyjnych numer:

- 2469: obręb 0065 Łączki Brzeskie, Gmina Przecław, Powiat Mielecki, Województwo Podkarpackie, jednostka ewidencyjna 181107_05 – pas drogi powiatowej nr 1 183R.
- 2233: obręb 0065 Łączki Brzeskie, Gmina Przecław, Powiat Mielecki, Województwo Podkarpackie, jednostka ewidencyjna 181107_05 – Własność Skarb Państwa, Gospodarowanie – Starosta Powiatu Mieleckiego.
- 2468/2: obręb 0065 Łączki Brzeskie, Gmina Przecław, Powiat Mielecki, Województwo Podkarpackie, jednostka ewidencyjna 181107_05 – pas drogi powiatowej nr 1 183R.

Projektowane zamierzenie w maksymalnym stopniu pokrywa się z istniejącym układem komunikacyjnym. Nie przewiduje się wykonywania robót poza istniejącym pasem drogowym drogi powiatowej. Istniejące zagospodarowanie terenu przyległego nie ulegnie zmianie, nie przewiduje się też zmiany lokalizacji zjazdów na posesje i drogi boczne.

Chodnik o szerokości 2,00 m będzie na całej długości zlokalizowany przy jezdni.

Na odcinku projektowanego chodnika zlokalizowanych jest 19 zjazdów indywidualnych. W ramach budowy chodnika zachodzi konieczność ich przebudowy celem dostosowania ich do parametrów wynikających z rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz dostosowania do niwelety projektowanego chodnika oraz odwodnienia.

Na szerokości przejazdu przez chodnik należy wykonać dodatkowe wzmocnienie konstrukcji.

Szczegóły dotyczące rozwiązania i szczegółowy wymiary zostały przedstawione na rysunku plan sytuacyjny oraz przekrój szczegółowy – zjazd.

Przecięcie nawierzchni zjazdu i drogi jest projektowane skosem w stosunku 1:1. Nawierzchnia zjazdów na odcinku od jezdni drogi powiatowej do końca chodnika wykonana będzie z kostki.

Nawierzchnia zjazdu pomiędzy projektowanym chodnikiem a granicą pasa drogowego lub ogrodzenia (bram wjazdowych) zostanie wykonana z kruszywa lub kostki w zależności od nawierzchni do jakiej zjazd prowadzi. Szerokość zjazdu „L”, promienie zostały podane w zestawieniu poniżej lub na poszczególnych rysunkach.

Lp.	Kilometr	Hektometr	Strona	Zjazd indywidualny	Zjazd publiczny	Szerokość nawierzchni zjazdu (m)	Promień / skos	Przepust P / Rów kryty RK Wododział W	Nawierzchni droga – chodnik: B – bitumiczna K – kostka betonowa
1	0	654.00	L	X		4.50	1:1	W	K
2		691,00	L	X		5.0	1:1	W	K
3		696.00	L	X		5.0	1:1	W	K
4		722.40	L	X		5.0	1:1	W	K
5		745.20	L	X		5.0	1:1	P	K
6		760.60	L	X		5.0	1:1	W	K
7		779,70	L	X		5.0	1:1	P	K
8		784,70	L	X		5.0	1:1	P	K
9		817,00	L	X		4,50	1:1	P	K
10		831,70	L	X		4,50	1:1	W	K
11		845,00	L	X		4,50	1:1	P	K
12		885,70	L	X		4,50	1:1	P	K
13		908,60	L	X		5.0	1:1	P	K
14		921,90	L	X		4,50	1:1	P	K
15		937,50	L	X		5,00	1:1	P	K
16		964,30	L	X		5,00	1:1	P	K
17		996,70	L	X		5,00	1:1	W	K
18	1	009,00	L	X		5,00	1:1	W	K
19	1	047,50	L	X		5,00	1:1	P	K

W celu zapewnienia dogodnych warunków do poruszania się pieszych w tym osób niepełnosprawnych w miejscach końca chodnika niweleta chodnika zostanie „sprawdzona” do poziomu pobocza i zakończony obrzeżem betonowym.

5.2. Układ wysokościowy:

Układ wysokościowy na całej długości odcinka zostanie dostosowany do niwelety nawierzchni drogi wojewódzkiej, istniejącego odwodnienia w tym przepustów pod drogą i przyległego terenu.

5.3. Parametry i projektowane konstrukcje:

Warunki gruntowe ustalono zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych. Na podstawie dokonanych sondowań i odkrywek gruntu, jego analizy, obserwacji zachowania się nawierzchni oraz odwodnienia w stanie istniejącym stwierdzono, że w miejscu projektowanego chodnika występują proste warunki gruntowe.

Biorąc pod uwagę rzędne posadowienia obiektu, jego rozmiary, głębokość wykopów, która nie przekroczy 1,2 m a nasypów 3,0 m oraz proste warunki gruntowe obiekt zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej. Grupę nośności podłoża określono na G4. Granica przemarzania terenu hz: 1,0 m p.p.t. Kategoria ruchu KR2.

Dla w/w parametrów przyjęto następujące konstrukcje:

Chodnik:

- Kostka betonowa brukowa gr. 6,0 cm – proponowany kolor: szary.
- Podsypka cementowo – piaskowa 1: 4 gr. 4,0 cm.
- Podbudowa zasadnicza gr. 15,0 cm: mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{90/3} (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31.5 mm).
- Podbudowa pomocnicza gr. 15,0 cm: z kruszywa naturalnego).

Konstrukcja nawierzchni zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej kolor: czerwony lub czarny/w ciągu chodnika/:

- Kostka betonowa brukowa gr. 8,0 cm – proponowany kolor: czerwony lub czarny.
- Podsypka cementowo – piaskowa 1: 4 gr. 3,0 cm.
- Podbudowa zasadnicza gr. 20,0 cm: mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{90/3} (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31.5 mm).
- Podbudowa pomocnicza gr. 15,0 cm: mieszanka niezwiązana z kruszywem CNR (kruszywo naturalne stabilizowanego mechanicznie 0/63).

Razem 46 cm.

Konstrukcja poszerzenia jezdni przy krawężniku:

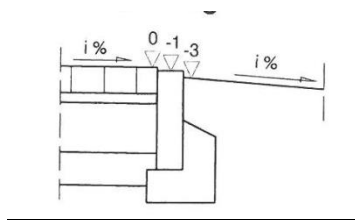
- Warstwa ścieralna gr. 5,0 cm: beton asfaltowy AC 11 S;
- Warstwa wiążąca gr. 6,0 cm: beton asfaltowy AC 16 W;
- Geosiatka z PP o wytrzymałości 100kN/m szer. 1,50 - 1.70 m;
- Podbudowa zasadnicza warstwa górna gr. 7,0 cm: beton asfaltowy AC 22 P;
- Podbudowa zasadnicza warstwa dolna gr. 20,0 cm: mieszanka niezwiązana z kruszywem C 90/3 (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/63 mm);
- Warstwa ulepszanego podłoża gr. 22,0 cm: grunt stabilizowany spoiwem hydraulicznym o klasie wytrzymałości C_{0,4/0,5} ≤ 2,0 MPa.

RAZEM: 65 cm

Pozostałe parametry techniczne:

- Szerokość jezdni 5,50m
- Szerokość całkowita chodnika przy jezdni: 2,00 m, w tym szerokość krawężnika 0,20 m, obrzeża 0,08 m, nawierzchni z kostki betonowej 1,72 m.
- Spadek poprzeczny chodnika 2%, jednostronne w kierunku jezdni.

- Spadek podłużny: dostosowany do istniejącej niwelety drogi lub terenu.
- Opaska gruntowa szerokości: 0,3 – 0,5m.
- Spadek poprzeczny opaski chodnika/pobocza zjazdu: 8%.
- Pobocza zjazdów: z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5 mm o ciągłym uziarnieniu, gr. 10 cm.
- Skos na zjazdach indywidualnych: 1:1 m.
- Obrzeże betonowe 8x30cm na ławie z oporem z betonu C12/15;
- Krawężnik betonowy 15x30 cm na ławie z oporem z betonu C12/15;
- Wyniesienie nawierzchni chodnika 1cm powyżej obrzeża;
- Wyniesienie obrzeża ponad teren min. 3cm;
- Wyniesienie krawężnika ponad jezdnię 12cm. Na zjazdach obniżone do 4 cm, na przejściu dla pieszych do 2 cm;



Szczegół posadowienia obrzeża na ławie z oporem

- Skarpy rowów otwartych o pochyleniu: 1:1.5;
- Szerokość dna rowu: 0,40 m;
- Spadek poprzeczny pobocza drogi: 6%;

5.4. Odwodnienie:

Zaprojektowany system odprowadzenia wód opadowych, uwarunkowany jest niweletą i przekrojem drogi, ukształtowaniem terenu oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych.

Podstawowym urządzeniem do odprowadzenia wody z jezdni, chodnika są wpusty uliczne połączone z przepustami pod drogą lub odcinkami rowów krytych. Z pozostałej części pasa drogowego jest istniejący rów drogowy który zostanie umocniony elementami betonowymi z odprowadzeniem również do ww. przepustów i odcinków rowów krytych. Odprowadzenie wody za pomocą rowów otwartych w całości jest niemożliwe. Z uwagi na warunki terenowe otoczenia i podłoża, lokalizację chodnika będą zastosowane indywidualne rozwiązania w zakresie projektowania urządzeń odwadniających

Rowy otwarte:

Wstępnie założono, że na odcinkach chodnika zlokalizowanego przy granicy pasa drogowego odwodnienie przyległego terenu będzie w większości realizowane za pomocą rowów otwartych o częściowo umocnionym dnie elementami prefabrykowanymi (ściekiem drogowym „korytkowym” wg. załącznika graficznego).

Rowy kryte z elementami towarzyszącymi:

Na krótkich odcinkach zaprojektowano rowy kryte o śr. 40 cm:

- od km 0+600.00 do km 0+765.50 strona lewa – rów kryty o średnicy 40 cm;
- od km 1+094.00 do 1+098.50 strona lewa – rów kryty o średnicy 40 cm;

Rowy kryte zostaną wykonane z rur PVC-U o średnicy 40cm. System rur i kształtek winien być wyposażony w gumową uszczelkę zintegrowaną w kielichu z pierścieniem,

olejoodporną montowaną przez producenta. Sztywność rur i kształtek min. SN8 (8 kN/m²). Zastosowane rury, kształtki muszą być ze sobą kompatybilne – stanowić jeden system i być wytwarzane przez jednego producenta.

Rury należy posadzić bezpośrednio na podsypce po wyprofilowaniu dna wykopu. Dopuszcza się inny materiał na rowy kryte, spełniający warunki sztywności i szczelności jak dla rur PVC_U, o SN8 kN/m²

Wloty i wyloty rowów krytych zostaną zakończone rurą żelbetową z kołnierzem jak w km 1+094,00 lub włączone do projektowanych studni rewizyjnych i połączeniowych:

- km 0+602,00; studnia żelbetowa połączeniowa śr. 50 z wpustem ulicznym D400
- km 0+625,00; studnia żelbetowa połączeniowa śr. 50 z wpustem ulicznym D400
- km 0+665,00; studnia żelbetowa rewizyjna śr. 100 cm z wpustem ulicznym D400
- km 0+701,00; studnia żelbetowa połączeniowa śr. 50 z wpustem ulicznym D400
- km 0+727,00; studnia żelbetowa połączeniowa śr. 50 z wpustem ulicznym D400
- km 0+765,50; studnia żelbetowa połączeniowa śr. 50 z wpustem ulicznym D400

Ponadto zostały zaplanowane dwa wpusty uliczne:

- km 0+873,40 wpust uliczny D400 na studni rewizyjnej żelbetowej śr. 100,
- km 1+012,20 wpust uliczny D400 na studzience ściekowej włączonej bezpośrednio do przepustu pod drogą.

Przepusty pod zjazdami i chodnikiem:

W ramach inwestycji w celu zapewnienia ciągłości i funkcjonalności systemu odwodnienia zarówno jezdni, chodnika jak i pozostałej części pasa drogowego na niektórych odcinkach poza chodnikiem zaplanowano rów otwarty umocniony elementami betonowymi w km:

- km 0+602 – 0+651,00
- km 0+657 – 0+688,00
- km 0+701 – 0+720,00
- km 0+727 – 0+988,50
- km 1+012,50 – 1+094,00

Ww. odcinki rowów otwartych zostaną włączone do studni połączeniowych i poprzez przykanaliki o śr. 30 cm do ww. studni rewizyjnych i połączeniowych zlokalizowanych w poszerzeniu jezdni.

W celu zachowania ciągłości odwodnienia w rowach otwartych pod zjazdami zaplanowano przepusty z rur PCV o śr. 30 cm w następującej lokalizacji:

- km 0+745,20 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m;
- km 0+779,70 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m;
- km 0+794,70 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m;
- km 0+817,70 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m;
- km 0+845,00 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m;
- km 0+885,70 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m.
- km 0+908,60 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m.
- km 0+921,90 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m.
- km 0+937,50 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m.
- km 0+964,30 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m.
- km 1+047,50 /zjazd indywidualny/ przepust śr. 30 cm, L= 5,0 m.

Przepusty pod zjazdami zaprojektowano o średnicy Ø/30 cm z rur karbowanych PVC o SN10 (10kN/m²) posadowionych na fundamencie podatnym – ławie z kruszywa. Wloty i wyloty przepustów zostaną włączone do umocnienia rowu otwartego.

Skarpy rowów i pozostałe powierzchnie po wyplantowaniu zostaną wyłożone humusem i obsiane trawą.

Na zaprojektowane rozwiązania w zakresie odwodnienia zostało dokonane stosowne „Zgłoszenie wodnoprawne”.

5.5. Oznakowanie:

W związku z budową chodnika nie przewiduje się zmian w istniejącym oznakowaniu i organizacji ruchu.

5.6. Wycinka drzew:

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała wycinki drzew i krzewów.

W trakcie przeprowadzonych wizji terenowych nie zidentyfikowano w bezpośrednim sąsiedztwie siedlisk podlegających ochronie na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia, jako obszary Natura 2000, roślin wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 stycznia 2012 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin ani gatunków grzybów wymienionych w rozporządzeniu z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną.

Na przedmiotowym terenie w granicach projektowanych robót nie występują również pomniki przyrody.

5.7. Sieci uzbrojenia terenu:

Planowana inwestycja nie wymaga przebudowy lub zabezpieczenia sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i gazociągu. Roboty w pobliżu w/w urządzeń należy wykonywać pod nadzorem pracowników właściwego zarządcy sieci.

6. TERENY OCHRONY KONSERWATORSKIEJ:

Teren, na którym przebiega odcinek drogi przewidziany do przebudowy w związku z budową chodnika nie podlega ochronie konserwatorskiej. Na terenie objętym zakresem robót nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków ani objęte opieką konserwatorską.

7. ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO:

Projektowane zamierzenie w maksymalnym stopniu pokrywa się z istniejącym układem komunikacyjnym. Nie przewiduje się wykonywania robót poza istniejącym pasem drogowym drogi powiatowej. Istniejące zagospodarowanie terenu przyległego nie ulegnie zmianie, nie przewiduje się też zmiany lokalizacji zjazdów na posesje i drogi boczne.

Zgodnie z treścią § 3 ust.1 pkt.56 rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2010 Nr 213 poz. 1397 – z późniejszymi zmianami) projektowana inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć potencjalnie mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Można stwierdzić, że budowa chodnika nie wpłynie ujemnie na środowisko, a raczej odwrotnie będzie miała pozytywne skutki dla otaczającego środowiska. Pozytywne efekty dotyczą głównie poprawy bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszych i pojazdów. Rozwiązania projektowe nie wpłyną na pogorszenie stanu wód powierzchniowych i podziemnych. Roboty wykonywane będą na terenie znajdującym się poza obszarem parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych oraz innych otulin.

Planowane do wykonania roboty nie kolidują z siecią obszarów chronionych NATURA 2000.

8. ARCHEOLOGIA:

Nie dotyczy.

9. WYBURZENIA, WYSIEDLENIA:

Nie dotyczy.

10. DOSTOSOWANIE OBIEKTU DO KORZYSTANIA PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE:

Obiekt będzie dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez obniżenie krawężnika lub obrzeża w miejscach styku z istniejącymi elementami drogi nr 1 183R (np. poboczy, zjazdów, skrzyżowań).

11. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU:

Obszar oddziaływania projektowanego obiektu obejmuje działki stanowiące pas drogi powiatowej.

Ze względu na charakter projektowane obiekty nie będą oddziaływały na obiekty sąsiednie.

Realizacja inwestycji nie zmienia sposobu dostępu do działek sąsiednich oraz nie ogranicza ich zabudowy. Obiekt jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dostosowanie do krajobrazu zostanie zrealizowane przez dobór materiałów.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się występowania negatywnych oddziaływań na tereny sąsiadujące, a tym samym nie przewiduje się pogorszenia standardu życia ludzi mieszkających w najbliższym sąsiedztwie. Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną przyrody i środowiska naturalnego. Przebudowa drogi nie spowoduje zmiany emisji zanieczyszczeń gazowych, a ich funkcjonowanie nie wiąże się z wytwarzaniem odpadów.

Poprawa stanu nawierzchni, parametrów geometrycznych zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz poprawi warunki ruchu pojazdów.

Inwestycja nie powoduje:

- zagrożenia bezpieczeństwa ludzi lub mienia;
- pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków;
- pogorszenia warunków zdrowotno - sanitarnych;
- wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń lub uciążliwości dla terenów sąsiednich (w tym zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby);
- ograniczeń w dostępie do drogi publicznej.

12. FORMA I FUNKCJA OBIEKTU ORAZ DOSTOSOWANIE DO KRAJOBRAZU I OTACZAJĄCEJ ZABUDOWY:

Dostosowanie do krajobrazu zostanie zrealizowane przez odpowiedni dobór materiałów. Skarpy rowów, nasypów zostaną obsiane mieszkankami traw.

Wpływ na kształt krajobrazu przedmiotowej inwestycji należy ocenić, jako pozytywny – zwiększy estetykę drogi i przyległego terenu.

13. DANE TECHNOLOGICZNE, WSPÓLZALEŻNOŚCI URZADZEŃ I WYPOSAŻENIA:

Na tym etapie - nie dotyczy.

14. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU:

Nie dotyczy.

15. WARUNKI OCHRONY PRZECIWOPOŻAROWEJ:

Przyjęte rozwiązania nie ograniczają możliwości przejazdu dla wszystkich pojazdów dopuszczonych do ruchu w tym pojazdów pożarniczych.

16. DANE OKRŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA DZIAŁKĘ LUB TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO, ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W GRANICACH TERENU GÓRNICZEGO:

Nie dotyczy.

17. INNE KONIECZNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA OBIEKTU BUDOWLANEGO LUB ROBÓT BUDOWLANYCH:

Wszystkie roboty winny być prowadzone zgodnie z przepisami techniczno – budowlanymi, obowiązującymi normami oraz zasadami wiedzy technicznej i przepisami BHP, pod nadzorem osoby do tego uprawnionej.

Roboty drogowe w pasie drogowym należy prowadzić w oparciu o zatwierdzoną tymczasową organizację ruchu.

Przed przystąpieniem do robót odtworzyć w terenie przebieg istniejącego uzbrojenia podziemnego poprzez wykonanie odkrywek w celu ustalenia rzeczywistych głębokości istniejącego uzbrojenia i doboru ewentualnego sposobu zabezpieczenia na okres robót.

Wszystkie wymiary należy sprawdzić na budowie. Rysunki i część opisowa są dokumentami wzajemnie się uzupełniającymi. Wszystkie elementy ujęte w opisie, a nieujęte na rysunkach lub ujęte na rysunkach, a nieujęte w opisie winne być traktowane tak, jakby były ujęte w obu. Przed rozpoczęciem robót budowlanych należy wytyczyć obiekt w terenie i sprawdzić zgodność projektu.

W przypadku pojawienia się urządzeń obcych, sieci uzbrojenia, których nie naniesiono na mapie, inny przebieg istniejących urządzeń sposób zabezpieczenia lub przebudowy należy uzgodnić z właściwym zarządcą lub administratorem.

W razie stwierdzenia rozbieżności między wynikami pomiarów w trakcie budowy a ustaleniami projektu, fakt ten należy odnotować w dzienniku budowy, udokumentować szkicami oraz natychmiast powiadomić inwestora i projektanta.

Dopuszcza się nieistotne odstępstwa od projektu w zakresie zmiany wymiarów, parametrów o ile nie naruszają warunków technicznych i innych przepisów. Muszą one zostać potwierdzone przez projektanta.

Przebieg sytuacyjno - wysokościowy należy wyznaczać w/g miar i rzędnych wysokościowych podanych w części rysunkowej.

Roboty ziemne należy wykonywać z gruntów niewysadzinowych o grupie nośności podłoża G1.

Należy chronić istniejące punkty geodezyjne - w wypadku kolizji lub uszkodzenia należy dokonać geodezyjnego przeniesienia na koszt wykonawcy.

Wszelkie roboty drogowe w rejonie lokalizacji istniejących sieci podziemnych należy wykonywać pod nadzorem administratorów sieci.

Wszystkie roboty drogowe należy wykonywać zgodnie ze szczegółowymi specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlanych. Wszystkie zastosowane materiały do budowy muszą posiadać deklaracje i aprobaty techniczne, być oznakowane znakiem „B” lub „CE”.

Po zakończeniu robót należy wykonać inwentaryzację powykonawczą.