

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

II . CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1 Plan orientacyjny skala 1:25000

Rys. 2 Plan sytuacyjny skala 1:300

Rys. 3 Przekroje normalne skala 1:50

Rys. 4 Profil podłużny skala 1:50/500

Rys. 5 Przekroje poprzeczne skala 1:100

OPIS TECHNICZNY

Temat:

"Przebudowa ul. Strzeleckiej i części ul. Paderewskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą"

Inwestor :

*Gmina Człopa
ul. Strzelecka 2
78-630 Człopa*

Autor

opracowania :

LUBUSKIE CENTRUM BUDOWNICTWA PASYWNEGO

Michał Kruczkowski

Chwałęcice, ul. Żwirowa 204, 66-415 Kłodawa

tel. +48 882 604 288 e-mail: biuro@lcbp.pl, www.lcbp.pl

SPIS TREŚCI

1.	PODSTAWA OPRACOWANIA	2
2.	ZAKRES I CEL OPRACOWANIA	2
3.	ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	3
4.	PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	4
4.1.	PROJEKTOWANA TRASA W PLANIE	4
4.2.	PROJEKTOWANE ELEMENTY W PRZEKROJU POPRZECZNYM	5
4.3.	PROJEKTOWANY UKŁAD WYSOKOŚCIOWY	9
5.	ODWODNIENIE	9
6.	ELEMENTY MAŁEJ ARCHITEKTURY	9
7.	INFORMACJE W ZAKRESIE ZGODNOŚCI PROJEKTU Z MIEJSCOWYM PLANEM ZAGOSPODAROWANIA TERENU	12
8.	INFORMACJE O ZAKRESIE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	12
9.	WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO	13

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- Dodatkowe pomiary oraz wizja lokalna przeprowadzona w terenie,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo Budowlane (Dz. U. z 2006r. 156poz. 1118 z późn. zm.)
- Ustawa Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2005r. Nr 113 poz. 954)
- Ustawa z dnia 18.07.2001r. - Prawo Wodne (dz. U. z 2001r. Nr 115 poz. 1229 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Obowiązujące normy i specyfikacje techniczne,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- Zał. 1 – 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181),

2. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Zakresem opracowania jest projekt przebudowy ul. Strzeleckiej, Paderewskiego i roboczo nazwanego odcinka drogi „dojazdowej” w miejscowości Człopa.

Ulica Strzelecka stanowi dojazd do zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej, Urzędu Gminy w Człopie, Ochotniczej Straży Pożarnej oraz Stadionu Miejskiego.

Ulica Paderewskiego łączy się z ul. Strzelecką i stanowi dojazd do budynku Ochotniczej Straży Pożarnej oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Droga dojazdowa łączy się z ul. Strzelecką i stanowi dojazd do budynku Gminy oraz zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej.

Zakres opracowania obejmuje:

- rozbiórkę istniejących nawierzchni jezdni, chodników i parkingów,
- wykonanie kanalizacji deszczowej do odwodnienia układu drogowego,

- wykonanie nowego przyłącza wody,
- wykonanie nowej kanalizacji sanitarnej,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni,
- wykonanie nowej konstrukcji chodników,
- wykonanie nowej konstrukcji zjazdów na posesje,
- wykonanie nowej konstrukcji parkingów dla samochodów osobowych,

3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Istniejąca ul. Strzelecka posiada przekrój uliczny szerokości 6,00m z obustronnymi chodnikami dla pieszych szerokości 1,5 do 2,0m. Nawierzchnię jezdni od ul. Moniuszki do Paderewskiego stanowi trylinka, natomiast od ul. Paderewskiego do Stadionu Miejskiego występuje nawierzchnia bitumiczna, nawierzchnia chodników to betonowe płyty chodnikowe 35x35cm. Nawierzchnia jezdni ograniczona jest krawężnikami betonowymi 15x30 a nawierzchnia chodników obrzeżami betonowymi.

W ciągu ul. Strzeleckiej znajdują się istniejące zjazdy na posesje i drogi boczne które w ramach inwestycji zostaną przebudowane w zakresie wymiany konstrukcji nawierzchni.

Odwodnienie jezdni odbywa przez przejście wody opadowej do wpustów deszczowych. System odwodnienia jest niewystarczający i dodatkowo wpusty zostały włączone do kanalizacji sanitarnej w związku z czym wykonany zostanie nowy kolektor deszczowy i sanitarny.

Pochylenie poprzeczne zmienne od 0 do 5%. Pochylenie podłużne zmienne od 0,5% do ok 9,5%.

Konstrukcja nawierzchni jezdni, zjazdów i chodników w zakresie pasa drogowego zostanie rozebrana w całości i wykonana z nowych materiałów.

Istniejąca ul. Paderewskiego posiada przekrój uliczny szerokości od 5,00 do 6,00m. Na fragmentach przy jezdni znajduje się chodnik dla pieszych o szerokości od 1,0 do 1,5m.

Nawierzchnia ul. Paderewskiego wykonana jest z trylinki oraz częściowo z trylinki przykrytej dywanikiem bitumicznym. Konstrukcja jezdni ograniczona jest krawężnikami betonowymi 15x30. Chodniki wykonane są z betonowej kostki brukowej. Po prawej stronie ul. Paderewskiego na długości budynku straży pożarnej między krawędzią jezdni a budynkiem występuje utwardzony plac. Nawierzchnię stanowi częściowo bitum częściowo beton.

Odwodnienie ul. Paderewskiego odbywa się przez spływ powierzchniowy w ul. Strzelecką.

Istniejące pochylenie podłużne ulicy jest zmienne od 1,00% do ok. 5,00%.

Istniejąca konstrukcja jezdni, zjazdów, chodników i placu przy budynku straży zostanie rozebrana w całości i wykonana z nowych elementów.

Istniejąca droga dojazdowa do budynku Gminy posiada przekrój uliczny o nawierzchni z trylinki ograniczonej krawężnikami betonowymi 15x30. Po prawej stronie drogi znajduje się chodnik z płyt betonowych 35x35cm. Istniejące pochylenie podłużne jest zmienne od 0,00% do 5,5%.

Przed wejściem do budynku Gminy znajduje się parking o nawierzchni bitumicznej. Wjazd na parking znajduje się od strony dojazdowej. W ramach inwestycji nawierzchnia parkingu zostanie rozebrana w całości.

Na odcinku ul. Strzeleckiej od ul. Paderewskiego do Stadionu Miejskiego po lewej stronie znajduje się teren niezabudowany który w ramach inwestycji został przeznaczony pod budowę parkingu.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1. PROJEKTOWANA TRASA W PLANIE

Na potrzeby projektu przyjęto kilometrację lokalną.

Początek przebudowy ul. Strzeleckiej zlokalizowano na krawędzi z drogą krajową (ul. Moniuszki) km 0+000.00. Koniec przebudowy znajduje się przy wejściu na Stadion Miejski km 0+186.93.

Zaprojektowano drogę o przekroju ulicznym szerokości 6,00 o nawierzchni bitumicznej ograniczonej krawężnikami betonowymi 15x30 na ławie betonowej z oporem. Po stronie lewej ul. Strzeleckiej od drogi krajowej do zjazdu w km 0+080.00 zaprojektowano pochylnię dla pieszych, od zjazdu w km 0+080.00 do ul. Paderewskiego chodnik dla pieszych.

Po stronie prawej ul. Strzeleckiej od drogi krajowej do włączenia drogi dojazdowej zaprojektowano pochylnię dla pieszych. Od zjazdu na drogę dojazdową do Stadionu Miejskiego zaprojektowano chodnik dla pieszych. Szerokość projektowanych ciągów pieszych od 1,50 do 2,00m. W km 0+065.00 po prawej stronie ul. Strzeleckiej zaprojektowano miejsca postojowe prostopadle do osi jezdni. Dwa miejsca postojowe ogólnego dostępu o wymiarach 2,5x5,0m oraz jedno dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6x5,0m.

Po stronie lewej ul. Strzeleckiej od km 0+150.00 do km 0+186.93 zaprojektowano parking dla samochodów osobowych o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Zaprojektowano miejsca postojowe w 2 rzędach gdzie jeden dostępny jest bezpośrednio z ul. Strzeleckiej a drugi z projektowanej jezdni manewrowej. Wymiary miejsc postojowych ogólnodostępnych 2,50x5,50 w ilości 12 sztuk oraz dla osób niepełnosprawnych 3,60x5,50m w ilości 2,00 sztuk. Między rzędami miejsc postojowych zakłada się wykonanie chodnika dla pieszych szerokości 4,00m. Istniejące drzewa znajdujące się w projektowanym chodniku nie podlegają wycince. W miejscu występowania pni drzew należy wykonać opaskę w kształcie

kwadratu o wymiarach 1,00x1,00m. Nawierzchnię chodnika należy zabezpieczyć przez ustawienie obrzeża betonowego 8x30 na ławie betonowej z oporem. Przestrzeń wokół drzewa należy wypełnić kruszywem naturalnym (otoczaki). Jezdnia manewrowa przy miejscach parkingowych posiada nawierzchnie bitumiczną szerokości 6,00m.

Początek przebudowy ul. Paderewskiego km 0+000.00 założono w osi jezdni ul. Strzeleckiej. Koniec przebudowy znajduje się w km 0+082.76. Zaprojektowano drogę o przekroju ulicznym szerokości 6,00m ograniczoną obustronnie krawężnikiem betonowym 15x30. Po stronie lewej i prawej ul. Paderewskiego zaprojektowano utwardzone pobocza z betonowej kostki brukowej.

Od km 0+035.00 do km 0+067.80 po stronie prawej zaprojektowano utwardzenie terenu przed budynkiem Straży Pożarnej. Utwardzenie zostanie wykonane z betonowej kostki brukowej.

Początek drogi dojazdowej do budynku Gminy km 0+000.00 założono w osi jezdni ul. Strzeleckiej. Koniec przebudowy w km 0+099.00. Zakłada się wykonanie drogi o przekroju ulicznym o szerokości od 5,00 do 6,00m i nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Konstrukcje jezdni ograniczono krawężnikami betonowymi 15x30 na ławie betonowej z oporem. Po prawej i lewej stronie drogi zaprojektowano chodnik dla pieszych z betonowej kostki brukowej typu starobruk.

Od km 0+060.00 do 0+081.30 po stronie lewej zaprojektowano parking dla samochodów osobowych o wymiarach miejsc 2,50x5,00 w ilości 7,00 sztuk oraz jedno miejsce o wymiarach 3,60x5,00 dla osób niepełnosprawnych. Na końcu drogi zaprojektowano miejsce do zawracania o wymiarach 12,50x12,50m

4.2. PROJEKTOWANE ELEMENTY W PRZEKROJU POPRZECZNYM

Nawierzchnia chodnika w zależności od lokalizacji zgodnie z planem sytuacyjnym:

1.

- betonowa kostka brukowa starobruk barwy jesieni max. wymiar kostki 11x11cm gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 12 cm.

2.

- betonowa kostka brukowa 10x20 cm gr. 8cm szara
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 12 cm.

Pochylenie poprzeczne chodników od 2,00 do 3,00%

Nawierzchnia jezdni ul. Strzeleckiej, Paderewskiego oraz jezdni manewrowej na parkingu – KR2

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 8cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- podłoże rodzime zagęszczone , wtórny moduł odkształcenia $E_2=80\text{MPa}$

Pochylenie poprzeczne ul. Strzeleckiej od 5,00% w układzie jednostronnym do 2,00% w układzie daszkowym.

Pochylenie poprzeczne ul. Paderewskiego od 0,50% w układzie jednostronnym do 2,00% w układzie daszkowym.

Nawierzchnia drogi dojazdowej do budynku Gminy:

- betonowa kostka brukowa bezfazowa grafitowa 10x20 cm gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 25 cm.
- podłoże rodzime zagęszczone , wtórny moduł odkształcenia $E_2=80\text{MPa}$

Pochylenie poprzeczne od 8,00% w układzie jednostronnym przy dowiązaniu do ul. Strzeleckiej do 2,00% u układzie daszkowym.

Nawierzchnia miejsc postojowych przy ul. Strzeleckiej:

- betonowa kostka brukowa grafitowa 10x20 cm gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm.

Pochylenie poprzeczne miejsc postojowych 1,00%.

Nawierzchnia miejsc postojowych przy ul. Strzeleckiej/Paderewskiego:

1. miejsca bezpośrednio przy ul. Strzeleckiej

- betonowa kostka brukowa grafitowa 10x20 cm gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 25 cm.

2. miejsca bezpośrednio przy drodze manewrowej

- betonowa kostka brukowa grafitowa 10x20 cm gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm.

Pochylenie poprzeczne miejsc postojowych przy krawędzi ul. Strzeleckiej 3,00%,
przy jezdni manewrowej 1,00%

Zjazdy zgodnie z oznaczeniem na planie sytuacyjnym

1.

- betonowa kostka brukowa starobruk grafitowy max. wymiar kostki 11x11cm gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm.

2.

- betonowa kostka brukowa grafitowa 10x20cm gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm.

Utwardzenie terenu przed budynkiem Straży Pożarnej

- betonowa kostka brukowa grafitowa 10x20 cm gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 25 cm.

Nawierzchnia utwardzonych poboczy

- betonowa kostka brukowa szara 10x20 cm gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 12 cm.

Nawierzchnię jezdni należy ograniczyć przez wykonanie krawężnika betonowego 15x30 na ławie betonowej z oporem. Na zjazdach na posesje, na wjazdach na miejsca parkingowe należy zastosować krawężniki najazdowe 15x22 na ławie betonowej z oporem. Na połączeniu krawężników 15x30 i 15x22 należy zastosować krawężniki przejściowe 15x22/30 na ławie betonowej z oporem. Na zjazdach i na długości miejsc postojowych krawężnik 15x22 należy wysokościowo wykonać na +3cm w stosunku do przyległej krawędzi jezdni.

Między nawierzchnią ul. Strzeleckiej (bitumiczną) a drogi dojazdowej (z kostki) należy wykonać opornik betonowy bez wynoszenia ponad projektowane jezdnie.

Na wyokrągleniach należy zastosować krawężniki łukowe.

Na prostopadłych do jezdni krawędziach zjazdów należy wykonać oporniki betonowe 12x25cm na ławie betonowej z oporem. Na końcu zjazdu od strony posesji należy wykonać krawężnik najazdowy 15x22 na ławie betonowej z oporem.

Dla łuków o promieniu $\leq 5,00\text{m}$ należy zastosować krawężniki łukowe.

Nawierzchnie chodników należy ograniczyć przez ustawienie obrzeży betonowych 8x30 cm na ławie betonowej z oporem C12/15.

Ze względu na znaczne pochylenie podłużne jezdni ul. Strzeleckiej od km 0+000.00 do zjazdu w km 0+080.00 zaprojektowano pochylnię dla pieszych. Na początku pochylni zaprojektowano spocznik o długości 1,5m i pochyleniu podłużnym 2,00% następnie odcinek o pochyleniu zmiennym nie większym jak 10% na długości 8,00m i następnie kolejny spocznik długości 1,5m i pochyleniu podłużnym 2,00%. Zakłada się że na początku spoczników krawędź chodnika znajduje się na wysokości góry krawężnika ograniczającego jezdnię. Na długości spocznika krawędź chodnika obniża się względem krawężnika a następnie na długości 8,00m odcinka pochylni zostaje wyprowadzona do poziomu góry krawężnika. Cały układ jest powtarzalny na długości projektowanej pochylni.

Wzdłuż lewej krawędzi pochylni znajdującej się po lewej stronie ul. Strzeleckiej zaprojektowano murek oporowy. Murek należy wykonać z 2 rzędów kostki kamiennej 16x18cm układanych na zaprawie cementowo wapiennej. Wysokość murka to 3 warstwy kostki kamiennej. Murek należy posadzić na ławie fundamentowej wykonanej z betonu C16/20 o szerokości 0,40m i głębokości 0,45m. Na projektowanym murku należy zamontować balustradę z pochwytem dla osób niepełnosprawnych.

Rozbiórka istniejącej konstrukcji w miejscu włączenia projektowanych sieci sanitarnych w istniejące kolektory.

- frezowanie istniejącej nawierzchni na całej szerokości jezdni i długości 12.00m głębokość 4cm,
- frezowanie istniejącej nawierzchni na całej szerokości jezdni i długości 10.00m głębokość 6cm,
- rozbiórka pełnej konstrukcji na całej szerokości jezdni i długości 8.00m.

Odtworzenie nawierzchni po wykonaniu studni i kanałów na włączeniu w istniejące sieci punkt D1 i S1:

- zagęszczenie podłoża po wykonaniu sieci do osiągnięcia wtórnego modułu odkształcenia $E2=80\text{MPa}$,
- wykonanie warstwy podbudowy pomocniczej z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym gr. 15cm,
- wykonanie podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm,

- wykonanie podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P gr. 10cm (podbudowa musi wysokościowo licować z istniejącą nawierzchnią po frezowaniu na głębokość 10cm (4cm+6cm))
- na styku nowej i starej konstrukcji należy ułożyć poprzecznie siatkę szklano węglową o wytrzymałości 200/120 kN pasem szerokości min 2,00m (zakład min po 1,00m na nową i starą konstrukcję)
- ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC16W gr. 6cm do zlicowania wysokościowo z istniejącą nawierzchnią po frezowaniu na głębokość 4cm .
- ułożenie warstwy ścieralnej AC11S gr. 4cm .

Pełna konstrukcja odtworzenia nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 6cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P gr. 10cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym gr. 15cm
- podłoże rodzime zagęszczone , wtórny moduł odkształcenia $E_2=80\text{MPa}$

Istniejące krawężniki kamienne do ponownego wbudowania na ławie betonowej z oporem C12/15. Istniejące zagospodarowanie na wyspie (klombie) do odtworzenia.

4.3. PROJEKTOWANY UKŁAD WYSOKOŚCIOWY

Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu tj. murki oporowe, wejścia do budynków, wjazdy do garaży niweletę jezdni ul. Strzeleckiej, Paderewskiego i dojazdowej zaprojektowano w oparciu o jej istniejące ukształtowanie terenu.

5. ODWODNIENIE

Odwodnienie projektowanego układu drogowego odbywać się będzie powierzchniowo do projektowanych wpustów a następnie kanalizacji deszczowej.

6. ELEMENTY MAŁEJ ARCHITEKTURY

W ramach projektu zakłada się ustawienie elementów małej architektury tj. ławek parkowych, koszy na odpadki oraz stojaków na rowery.

Ławki – zakłada się ustawienie ławek z żeliwa lakierowanego ze zdobieniami w stylu klasycznym z siedziskami i oparciami z drewna iglastego pokrytego lakierobejcą.

System mocowania ławek do podłoża zgodnie z zaleceniami producenta mocowanie musi zabezpieczać przed kradzieżą.

Przykładowy wzór ławki



Kosze na odpadki – zakłada się ustawienie kosza gdzie daszek i pojemnik z popielniczką wykonany jest ze stali lakierowanej a słupek z lakierowanego żeliwa.

System mocowania koszy do podłoża zgodnie z zaleceniami producenta mocowanie musi zabezpieczać przed kradzieżą.

Przykładowy kosz na odpadki



Stojaki na rowery – zakłada się ustawienie stojaków na rowery stalowych lakierowanych. System mocowania stojaków do podłoża zgodnie z zaleceniami producenta mocowanie musi zabezpieczać przed kradzieżą.

Przykładowy stojak na rowery



7. INFORMACJE W ZAKRESIE ZGODNOŚCI PROJEKTU Z MIEJSCOWYM PLANEM ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Niniejsza inwestycja położona jest w obszarze nie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Na potrzeby inwestycji wydana została Decyzja Ustaleniu Lokalizacji Inwestycji Celu Publicznego.

8. INFORMACJE O ZAKRESIE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

W myśl art. 20 Prawa budowlanego (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. Zmianami), Projektant przeprowadził analizę obszaru oddziaływania obiektu zgodnie z § 13a rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012, poz. 462 z późn. zm.) na podstawie następujących przepisów prawa:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zmianami): art. 5 ust. 1,
- 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 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 460) art. 35, art. 38, art. 39, art.
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zmianami),
- Załącznik do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826 z późn. zmianami),
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r., poz. 469), art. 31 ust. 4 pkt. 1,2 i 4, art. 52,
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446) art. 9, art. 17, art. 19,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. 2003 r. Nr 47, poz. 401) § 21 ust. 2.

Mając za powyższe wymienione przepisy prawa, w oparciu o które dokonano

analizy określenia zasięgu obszaru oddziaływania obiektu, Projektant informuje, że obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany.

9. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Planowane przedsięwzięcie stanowi inwestycję polegającą na przebudowie istniejącego układu drogowego

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U.Nr 257, poz. 2573 z późn. zmianami) przedmiotowa inwestycja nie została wymieniona jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

Prace rozbiórkowe i budowlane, składające się na inwestycję prowadzone będą przy pomocy:

- maszyn do robót ziemnych,
- maszyn do robót rozbiórkowych,
- maszyn do transportu tj.: samochodów ciężarowych, wywrotek,
- maszyn do układania mas bitumicznych,

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

W czasie trwania budowy i wykańczania robót wykonawca będzie:

- utrzymywał teren budowy i wykopy bez wody stojącej,
- podejmował wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm w zakresie ochrony środowiska,
- będzie unikał uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innej a wynikającej ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

Prawidłowa realizacja przedsięwzięcia związana jest z przestrzeganiem ostrych reżimów technologicznych oraz zastosowaniem wysokiej jakości sprzętu i materiałów budowlanych. Wynika to z obowiązujących aktów normatywno – prawnych.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych powstawać będą odpady, których właściwe zagospodarowanie ograniczy wpływ etapu budowy na środowisko gruntowo-wodne.

Wszystkie odpady, które zostaną „wytworzone” w trakcie realizacji należą do grupy 17 zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem MŚ z dnia 27.09.2001r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. nr 112, poz. 1206) – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych

oraz drogowych. W zależności od ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów Wytwórca zobowiązany jest przed przystąpieniem do robót do przedłożenia informacji o wytworzonych odpadach oraz o sposobach gospodarowania nimi właściwemu miejscowo staroście. W trakcie eksploatacji nie będą powstawać odpady.

Planowane przedsięwzięcie będzie źródłem emisji pyłów i gazów do powietrza. W trakcie realizacji przedsięwzięcia uciążliwości dla stanu powietrza pochodzą z pracy silników transportu i sprzętu budowlanego. Emisja pyłów i gazów posiadać będzie charakter okresowy i ustąpi po zakończeniu budowy.

W trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji nie istnieje ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego.

Oddziaływanie na środowisko wystąpi wyłącznie w czasie realizacji inwestycji. Uciążliwości są typowe dla okresu budowy i znikną one wraz z zakończeniem prac inwestycyjnych.

W fazie eksploatacji nie wystąpią żadne negatywne oddziaływania na powietrze atmosferyczne.

W trakcie budowy przedsięwzięcia wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą maszyn i pojazdów transportowych. Będzie to jednak, stosunkowo krótki okres czasu, a przestrzenny zasięg oddziaływania hałasu emitowanego przez pracujące maszyny i pojazdy dostawcze nie powinien być uciążliwy dla środowiska.

Budowa i eksploatacja przedsięwzięcia jest bezpieczna dla środowiska.

Opracował:
Marcin Jurewicz