

CZĘŚĆ OPISOWA

do projektu zagospodarowania terenu

„Przebudowa drogi gminnej ul. Dworcowej w Rzepinie wraz z infrastrukturą towarzyszącą”

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Podstawę opracowania stanowi umowa z Inwestorem nr 72/2017 z dnia 22.08.2017r.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.

- Mapa do celów projektowych wykonana przez uprawnionego geodetę;
- Koncepcja rozwiązań projektowych wykonana przez Pracownię Projektową TECTUM Anita Duszyńska, ul. Poznańska 4, 69-200 Sulęcín;
- Inwentaryzacja i pomiary uzupełniające;
- Uzgodnienia z Zamawiającym;
- Uzgodnienia, decyzje i opinie administracyjne;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124);
- KATALOG TYPOWYCH KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI PODATNYCH I PÓŁSZTYWNYCH 2014 r.;
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. z dnia 2015 r., poz. 469);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2014 r. poz. 1800);
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 222, 774, 1045);
- Wizja lokalna w terenie;
- Polska Norma PN-S-02204 Drogi Samochodowe – Odwodnienie dróg z grudnia 1997 r.;
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych. Załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.;
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;

3. CEL OPRACOWANIA.

Celem opracowania jest przebudowa odcinka drogi gminnej ul. Dworcowej w Rzepinie wraz z infrastrukturą techniczną. Przebudowie zostanie poddane wyposażenie techniczne drogi jakim są urządzenia odwadniające i odprowadzające wody opadowe – kanalizacja deszczowa, a także istn. oświetlenie drogowe. W ramach inwestycji zostanie wykonany remont nawierzchni istn. parkingu dla samochodów osobowych na działce o nr ewid. 19/33 oraz zostanie utwardzona część działki nr 19/32.

4. ZAKRES OPRACOWANIA.

W zakres opracowania wchodzi branża drogowa, sanitarna, elektroenergetyczna. Zakres opracowania branży drogowej obejmuje wykonanie nowej konstrukcji jezdni na odcinku drogi gminnej ul. Dworcowej Rzepinie od km lokalnego 0+000 do km 0+184,60 do budynku dworca PKP, remont nawierzchni istn. parkingu dla samochodów osobowych z płyt betonowych 50x50x7cm oraz utwardzenie części działki o nr ewid. 19/32 betonową kostką brukową o gr. 8 cm. Branża sanitarna obejmuje zakresem odwodnienie jezdni przebudowywanej drogi gminnej poprzez wymianę istn. wpustów deszczowych wraz ze studzienkami ściekowymi na nowe. Przebudowa jezdni ul. Dworcowej będzie wymagała niewielkiej korekty lokalizacji istn. wpustów deszczowych z wpięciem do istn. sieci kanalizacji deszczowej. W ramach inwestycji zaplanowano również przebudowę istn. sieci oświetlenia drogowego wzdłuż lewej strony projektowej. Zakres opracowania obejmuje wymianę istn. słupów oświetlenia drogowego na nowe wraz z oprawami oraz dostawienie jednego słupa oświetleniowego bez zmiany układu zasilania.

Opracowanie obejmuje działki o numerze ewid.:

19/25, 19/32, 19/33, 19/34 - obręb ewid. Rzepin miasto, gmina Rzepin.

5. DANE TECHNICZNE.

Docelowe parametry techniczne drogi gminnej ul. Dworcowej w Rzepinie:

- droga klasy "D" (dojazdowa)
- droga jednojezdniowa, dwupasowa,
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu - 115kN,
- szerokość jezdni - 7,0 m
- szerokość chodników:
 - 2,0-2,5 m przy krawędzi jezdni – prawa i lewa strona projektowa,
- nawierzchnia bitumiczna,
- kategoria ruchu – KR2

6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.

Teren przeznaczony do przebudowy drogi gminnej ul. Dworcowej w Rzepinie administracyjnie położony jest na terenie województwa lubuskiego w powiecie ślubickim, miasto Rzepin na działkach o nr ewid. 19/25, 19/32, 19/33,

19/34 - obręb ewid. Rzepin miasto, gmina Rzepin. W stanie istniejącym droga gminna posiada jezdnię bitumiczną o szerokości ok. 8,0 m oraz obustronne chodniki z płyt betonowych o wym. 50x50x7cm o szer. 1,5-2,5m. Warstwy bitumiczne zostały ułożone na istn. przedwojennej nawierzchni z brukowca. Istn. warstwy bitumiczne posiadają miąższość ok 6-8 cm. W ramach inwestycji istn. konstrukcję należy rozebrać i zgodnie z projektem wykonawczym należy wykonać nową konstrukcję jezdni dla kategorii ruchu KR2. Droga gminna przed budynkiem dworca kolejowego zakończona jest placem manewrowym o długości ok. 25m i szerokości ok. 20 m. Po prawej stronie placu manewrowego znajduje się peron kolejowy o nawierzchni z betonowej kostki brukowej na której stoi wiata peronowa. Wody opadowe z wiaty peronowej są odprowadzone do istn. systemu kanalizacji deszczowej. Po prawej stronie projektowej za chodnikiem znajduje się parking dla samochodów osobowych zlokalizowany na terenie byłych ogródków działkowych. Parking posiada nawierzchnię z betonowych płyt chodnikowych o wymiarach 50x50x7cm ułożonych bezpośrednio na istniejącym gruncie przez co jego nawierzchnia jest bardzo nierówna. Po lewej stronie projektowej rosną drzewa które nie podlegają wycince. W trakcie robót budowlanych pnie oraz korzenie drzew należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Po prawej stronie projektowej w bliskiej odległości od granicy działki nr ewid. 19/32 stoi zabytkowy parowóz. Teren działki nr ewid. 19/32 przed parowozem zostanie utwardzony betonową kostką brukową. Istn. nawierzchnia dojazdu do budynku dworca kolejowego wykonana jest z betonu który na przestrzeni lat zwietrzał i popękał. W ramach inwestycji zostanie wymieniony na betonowe płyty chodnikowe o wym 35x35x6cm oraz betonową kostkę brukową o gr. 8 cm. Droga gminna w stanie istniejącym wyposażona jest w urządzenia techniczne które stanowią istn. kanalizacja deszczowa oraz oświetlenie drogowe. W ramach inwestycji oświetlenie drogowe oraz kanalizację deszczową należy wymienić na nowe.

7. WARUNKI GEOTECHNICZNE POSADOWIENIA DROGI ORAZ ROZPOZNANIE ISTN. KONSTRUKCJI DROGI.

Badania podłoża gruntowego wykonano metodą odkrywkową. Łącznie wykonano 3 odkrywki do głębokości 1,4m p. p. t. Podłoże gruntowe na przebudowywanym odcinku drogi gminnej stanowią grunty mineralne sypkie, piaski średnie z domieszkami nasypów niebudowlanych oraz kruszywa łamanego i częściowo gruzobetonu. Wody gruntowej na przedmiotowym odcinku nie stwierdzono. Podłoże gruntowe zakwalifikowano do grupy nośności G1. Istn. konstrukcje drogi gminnej ul. Dworcowej w Rzepinie stanowi warstwa brukowca (kamienia polnego) o gr. ok 20 cm układana na podsypce piaskowej oraz pakiet warstw bitumicznych o gr. ok 6-8 cm. Nawierzchnia bitumiczna jest bardzo popękana, niejednorodna oraz nierówna. Lepiszczce asfaltowe w warstwie bitumicznej w procesie wietrzenia straciło swoje właściwości, stąd widoczne są w nawierzchni szczeliny i spękania siatkowe. Całą konstrukcję istniejącą drogi gminnej należy w ramach przebudowy wymienić na nową.

8. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ – BRANŻA DROGOWA

Początek opracowania przebudowy drogi gminnej ul. Dworcowej znajduje się w punkcie A w km lokalnym 0+000 w działce należącej do Skarbu Państwa, Polskie Koleje Państwowe S.a. , ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa, a kończy przy budynku dworca kolejowego w punkcie B w km 0+184,60 w działce należącej do gminy Rzepin. W ramach przebudowy zaprojektowano niewielką korektę przebiegu jezdni drogi gminnej oraz chodników oraz wymianę konstrukcji jezdni i chodników, remont nawierzchni istn. parkingu dla samochodów osobowych, a co za tym idzie zmianie w stosunku do stanu istniejącego ulegną parametry geometryczne drogi. Na końcu opracowania przy

budynku dworca kolejowego zaprojektowano rondo małe z przejazdową wyspą środkową o średnicy 10m. Średnica zewnętrzna ronda wynosi 22m. Przebudowa drogi gminnej obejmuje całkowitą wymianę konstrukcji jezdni i chodników oraz nawierzchni przydrożnego parkingu dla sam. osobowych. Geometria istn. parkingu została uporządkowana, powstaną wydzielone miejsca postojowe o wym. 2,5x5,0m wydzielone za pomocą jednego rzędu kostki grafitowej oraz jezdni manewrowa o szer. 5,0m. Cały parking będzie ograniczony krawężnikiem betonowym wystającym o wym. 15x30cm ustawionym na ławie betonowej z oporem o gr. 15 cm. Łącznie zaprojektowano 28 miejsc postojowych dla sam. osobowych w tym 2 dla osób niepełnosprawnych. W ramach przebudowy należy wymienić nawierzchnię istn. chodników z betonowych płyt chodnikowych o wym. 50x50x7cm. Nowe chodniki należy wykonać z betonowych płyt chodnikowych o wym. 100x50x7cm (np. JADAR Megan Colorblend lub równoważny), i kostki betonowej szarej o gr. 8 cm. Chodniki będą posiadały szerokość 2,0m i będą ograniczone od strony terenów zielonych betonowym obrzeżem chodnikowym o wym. 8x30cm. W celu dostosowania istn. systemu kanalizacji deszczowej do obowiązujących przepisów należy wyremontować istn. sieć kanalizacji deszczowej poprzez wymianę istn. kolektora deszczowego oznaczonego na mapie „Ko150” na nowy o średnicy od 250mm do 315mm z rur PVC SN12 na łącznej długości ok. 121m. Nowy kolektor należy ułożyć w linii istniejącego bez zmiany jego przebiegu w planie. Wymianie ulegną również istn. studnie rewizyjne oraz wpusty deszczowe zgodnie z rys. nr 2 Projekt zagospodarowania terenu. Zaprojektowano nową nawierzchnię drogi gminnej z betonu asfaltowego w dwóch warstwach o łącznej grubości 13cm. Jezdnia drogi gminnej od początku opracowania do ronda oraz nawierzchnia ronda będą ograniczone krawężnikiem kamiennym o wym. 15x30 cm ustawionym na podsypce cem-piaskowej na ławie betonowej z betonu C12/15 zgodnie z zapisami w SST – D-08.01.02a. Przy krawężniku kamiennym ograniczającym nawierzchnię jezdni drogi gminnej zaprojektowano ściek przykrawężnikowy z kostki kamiennej o wym. 10x20cm płomieniowanej o gr. 6 cm układanej na podsypce cementowo-piaskowej o gr. 3 cm. Na dojeździe do ronda małego zaprojektowano wyspę dzielącą z kostki kamiennej o wym. 14-16 cm ograniczoną krawężnikiem kamiennym. Wyspę dzielącą zlokalizowano od km 0+145,20 do km 0+162,60, będzie pełniła funkcję rozdzielania relacji na dojeździe do ronda i uporządkowania ruchu pojazdów dowożących i odbierających podróżnych. Przy samym budynku dworca kolejowego zaprojektowano niewielką zatoczkę postojową o szer. 3,0 m, umożliwiającą podróżnym szybkie wyjście z samochodu, wypakowanie bagażu i dojście na peron kolejowy. Po obu stronach jezdni drogi gminnej oraz przed budynkiem dworca kolejowego zaprojektowano chodniki o szer. 2,0 m z betonowych płyt chodnikowych gładkich o wym. 100x50x7cm (np. JADAR Megan Colorblend lub równoważny), i kostki betonowej szarej o gr. 8 cm układanych na podsypce cem-piaskowej o gr. 5 cm. Przy przejściach przez jezdnie i zjazdy zaprojektowano krawężniki betonowe zatopione łukowe (światło 1cm).

Po prawej stronie projektowej na wysokości projektowanej wyspy dzielącej zaprojektowano zatokę postojową pełniącą funkcję postoju TAXI. Zatoka będzie miała szerokość jezdni 4,0m w świetle krawężników betonowych i będzie posiadała nawierzchnię z betonowej kostki brukowej o gr. 8 cm kolor czerwony.

Na działce o nr ewid. 19/32 zaprojektowano zatokę postojową o szer. 4,0m z betonowej kostki brukowej o gr. 8 cm kolor czerwony. Za proj. zatoką postojową zaprojektowano utwardzenie z betonowej kostki brukowej o gr. 8 cm kolor szary w formie prostokąta o wym 17,0x5,95m pełniące funkcję placu do odpoczynku przed istn. zabytkowym parowozem. Na proj. chodniku przed zabytkową lokomotywą należy ustawić zabytkowy semafor i zabytkowy żuraw pompy wodnej. Oba elementy należy ustawić na fundamentach żelbetowych zgodnie z załączonymi rysunkami technicznymi. Do wykonania fundamentu należy zastosować beton C20/25.

Tereny zielone w miejscach nowych zieleńców należy wypełnić ziemią urodzajną o gr. 10 cm oraz obsiać mieszkanką traw niskich w zakresie oznaczonym na planie sytuacyjnym.

8.1 Przyjęcie konstrukcji jezdni drogi gminnej, parkingu oraz zatok postojowych i chodników.

Konstrukcję jezdni drogi gminnej przyjęto na podstawie katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r. TABLICA 10.1 TYP A1 – kategoria ruchu KR2

Konstrukcja drogi gminnej ul. Dworcowej składa się z następujących warstw:

- 5 cm - warstwa ścieralna z BA AC11S, asfalt 50/70,
- 8 cm - warstwa wiążąca z BA AC16W, asfalt 35/50,
- 25 cm – warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 C_{90/3} G_A75 gr.,
- Istn. podłoże gruntowe pod konstrukcją istn jezdni oraz w jej obrębie – G1;

Konstrukcja zatoki postojowej przed budynkiem dworca kolejowego, wyspy środkowej oraz wyspy dzielącej będzie się miała następujące warstwy:

- 14-16 cm - warstwa ścieralna z kostki kamiennej regularnej spoiny wypełnione żywicą epoksydową,
- 5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 25 cm (15cm dla wyspy dzielącej) – warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 C_{90/3} G_A75 gr.,
- Istn. podłoże gruntowe – G1;

Konstrukcja nawierzchni parkingu dla samochodów osobowych, zatoki postojowej, zjazdów oraz zatoki na postoju TAXI będzie miała następujące warstwy:

- 8 cm - warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej (kolor szary na parkingu, kolor czerwony na pozostałych obiektach),
- 5 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 20 cm - warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 C_{90/3} G_A75,
- Istn. podłoże gruntowe – G1;

Konstrukcja chodników przed budynkiem dworca PKP oraz po obu stronach jezdni ul. Dworcowej będzie następująca:

- 7 cm - warstwa ścieralna z betonowych płyt chodnikowych 100x50 cm (np. JADAR Megan Colorblend lub równoważny),
- 5 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 10 cm – warstwa mieszanki piaskowo-cementowej C1/2

Konstrukcja utwardzenia przed zabytkową lokomotywą na działce nr 19/32 będzie następująca:

- 8 cm - warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej (kolor szary),
- 5 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 10 cm – warstwa mieszanki piaskowo-cementowej C1/2

8.2 Roboty ziemne

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z normą PN-S-02205. Roboty ziemne dotyczą wykonania wykopów pod nowy kolektor kanalizacji deszczowej oraz wykopów i nasypów związanych z przygotowaniem koryta pod konstrukcję nowej nawierzchni drogi gminnej.

8.3 Odwodnienie

Wody opadowe z przebudowywanej drogi gminnej będą odprowadzone za pomocą projektowanych oraz istn. wpustów deszczowych do istn. systemu kanalizacji deszczowej.

9. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ – BRANŻA ELEKTROENERGETYCZNA

W zakres branży elektroenergetycznej wchodzi wymiana istn. słupów oświetlenia drogowego oraz likwidacja kolizji napowietrznej linii energetycznej od budynku starej poczty do budynku dworca PKP.

Przebudowa istn. sieci oświetlenia drogi nie zmieni układu zasilania. W ramach inwestycji istn. słupy oświetleniowe wraz z oprawami należy zdemonstrować, a następnie w ich miejsce ustawić nowe słupy aluminiowe z oprawą oświetleniową LED o mocy całkowitej 70W (np. LUG LIGHT FACTORY URBINO 24 LED), wysokość zawieszenia oprawy 9 m, Oprawy instalować na słupach aluminiowych o wysokości $h=8\text{m}$, na wysięgnikach aluminiowych o długości $l=1,5\text{m}$ i wysokości $h=1\text{m}$. Kąt instalacji oprawy $+5^\circ$ względem podłoża. Słupy osadzić na fundamentach B-70 i wyposażać w pojedyncze złącze słupowe. Dodatkowo na środku wyspy centralnej ronda należy ustawić słup oświetleniowy wraz z trzema oprawami obrócone względem siebie o 120° . Dodatkowy słup należy zasilć z istn. kabla oświetlenia drogowego przebiegającego 1,5m od proj. słupa.

Lokalizację nowych słupów oświetleniowych przedstawiono na planie w skali 1:500 (Rysunek nr 2).

10. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ – BRANŻA SANITARNA

Wody opadowe i roztopowe z przebudowywanej jezdni drogi gminnej, parkingów, zatok postojowych oraz chodników zostaną odprowadzone do istniejącej kanalizacji deszczowej poprzez istniejące studnie betonowe i projektowane przyłącza siodłowe a także nowe wymienione studnie rewizyjne i kolektory deszczowe w miejscu istniejących kolektorów o średnicy nienormatywnej $\varnothing 150\text{mm}$. Istn. wpusty deszczowe również należy wymienić na nowe zgodnie z planem zagospodarowania terenu. Korekta geometrii jezdni ul. Dworcowej spowodowała niewielkie

zmiany lokalizacji nowych wpustów deszczowych. W nowym układzie jezdni będzie ograniczona krawężnikiem kamiennym wystającym wzdłuż którego zaprojektowano ściek z kostki kamiennej o szer. 20 cm. Wpusty deszczowe zaprojektowano jako krawężnikowo-jezdniowe żeliwne o wys. 22cm. Cała inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogi gminnej ul. Dworcowej w Rzepinie.

Kanalizację deszczową projektuje się z rur PVC Ø250mm i PVC Ø315mm klasy SN12. Przykanaliki z rur PVC Ø200mm klasy SN12.

łącznie zaprojektowano:

- studzienkę rewizyjną Ø1,5m nabudowaną na istn. kolektorze zbiorczym Ø600mm, jako przelotową betonową prefabrykowaną wykonaną z betonu wibroprasowanego C35/45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F-150. Studnia projektowana na betonowym fundamencie. Kręgi betonowe łączone na uszczelki z prefabrykowanym dnem.
- studzienki rewizyjno-połączeniowe Ø1,0m betonowe prefabrykowane wykonane z betonu wibroprasowanego C35/45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F-150. Studnie projektowane na betonowych fundamentach. Kręgi betonowe łączone na uszczelki z prefabrykowanym dnem.
- studzienki ściekowe betonowe Ø500 mm z osadnikiem H = 0,80 m

Kanalizację deszczową zaprojektowano z rur PVC-U SN12 wykonanych z litego materiału. System rur i kształtek musi być wyposażony w gumową uszczelkę wargową zintegrowaną w kielichu z pierścieniem montowaną przez producenta. Sztywność rur SN 12 kN/m². Rury i kształtki muszą posiadać Aprobatę Techniczną ITB. **Wszystkie zastosowane rury i kształtki muszą być ze sobą kompatybilne, a więc stanowić jeden system i być produkowane przez jednego producenta (ze względu na różnice w tolerancji wykonania).**

10.1 DANE CHARAKTERYZUJĄCE OBIEKT BUDOWLANY

- PVC Ø200mm SN12 – 118,20m
- PVC Ø250mm SN12 – 42,65m
- PVC Ø315mm SN12 – 78,40m
- studzienka rewizyjno-połączeniowa Ø1,5m betonowa prefabrykowana wykonana z betonu wibroprasowanego C35/45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F-150. Studnia projektowana na ławie fundamentowej. Kręgi betonowe łączone na uszczelki z prefabrykowanym dnem. - szt. 1
- studzienki rewizyjno-połączeniowe Ø1,0m betonowe prefabrykowane wykonane z betonu wibroprasowanego C35/45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F-150. Studnie projektowane na ławie fundamentowej. Kręgi betonowe łączone na uszczelki z prefabrykowanym dnem. - szt. 5
- studzienki ściekowe betonowe Ø 500 mm z osadnikiem H = 0,80 m na ławie betonowej C8/10 - szt. 16

10.2 UWAGI KOŃCOWE

- Wszystkie niezbędne szczegóły projektowanej sieci, rzędne i przebieg poszczególnych tras, średnice i spadki pokazano w części rysunkowej niniejszego opracowania. Przed podjęciem budowy projektowanej sieci teren wyznaczonych tras powinien zostać zaniwelowany, a same trasy geodezyjnie wyznaczone.

- Elementem koniecznym do odbioru końcowego jest wykonanie przez Wykonawcę robót budowlanych kamerowania TV całego nowo wybudowanego kanału deszczowego.
- Miejsca skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem podziemnym po ręcznym wykonaniu odkrywek zabezpieczyć poprzez odeskowanie oraz wykonać podwieszenia istniejących kabli i przewodów.
- W przypadku wystąpienia nieprzewidzianych robót należy zawiadomić nadzór inwestorski.
- Całość prac należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami oraz z warunkami technicznymi wykonania i odbioru z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.
- Całość robót objętych niniejszym opracowaniem należy wykonać zgodnie z „Warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlano - montażowych cz. II”, „Warunkami technicznymi wykonania i odbioru rurociągów i studzienek z tworzyw sztucznych” z wytycznymi producentów rur PVC i PE.

11. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU ORAZ CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA

Z analizy wielkości i rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do atmosfery wnioskować można, iż inwestycja nie wykaże negatywnego oddziaływania na stan powietrza atmosferycznego zarówno w obrębie nieruchomości objętych zamierzeniem jak i na terenach sąsiadujących z drogą gminną.

W trakcie wykonywania robót drogowych wykonawca powinien przestrzegać zasad i przepisów zawartych w opracowaniu „Zasady ochrony środowiska w projektowaniu, budowie i utrzymaniu dróg - dział 04 „Ochrona środowiska w budowie dróg”.

Teren nie leży na terenie szkód górniczych.

Zakres obszaru oddziaływania obiektu zawiera się w całości na działkach, na których został zaprojektowany, ustalenie określono na podstawie:

- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260 z późn. zm.) - art. 35 ust. 3;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. z późn. zm.).

Opracował:

mgr inż. Wojciech Przyłucki