

## CZĘŚĆ OPISOWA DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

### I CZĘŚĆ OGÓLNA

#### 1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszej inwestycji jest opracowanie projektu wykonawczego dla zadania pn.: "Przebudowa drogi powiatowej nr 2003W Patków – Dziecioły na odc. 3+278 – 3+630 w msc. Dziecioły".

#### 2 Istniejący stan zagospodarowania terenu

Inwestycja położona jest na terenie województwa mazowieckiego w powiecie łosickim i przebiega przez miejscowość Dziecioły. Projektowana inwestycja ściśle dowiązuje się do istniejącej infrastruktury drogowej.

Początkiem opracowania jest km 3+278,00 drogi powiatowej i będzie stanowiło to początek nawierzchni z betonu asfaltowego. Istniejąca nawierzchnia z betonu cementowego drogi powiatowej na przedmiotowym odcinku jest w złym stanie technicznym o szerokość 4,00 m z obustronnymi poboczami gruntowymi szerokości od 0,50 do 0,75 m. Zjazdy do nieruchomości realizowane są poprzez istniejące pobocze. Odcinek drogi powiatowej w miejscowości Dziecioły przebiega wśród pól uprawnych oraz zabudowy gospodarczej po za terenem zabudowy. Końcem opracowania jest km 3+630,00 drogi powiatowej i stanowi to dowiązanie do istniejącej nawierzchni z betonu asfaltowego. Wzdłuż drogi powiatowej zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia:

- sieć elektroenergetyczna
- sieć telekomunikacyjna
- sieć światłowodowa

#### 3 Projektowane zagospodarowanie terenu

Zakres robót obejmuje wykonanie następujących elementów zagospodarowania terenu:

- wykonanie robót przygotowawczych
- wykonanie robót ziemnych
- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego szerokości 4,00 m
- wykonanie mijanki w rejonie skrzyżowania, jako dodatkowy pas ruchu o szerokości jezdni 5,0 m
- wymiana istniejącego przepustu pod drogą powiatową
- wykonanie poboczy ulepszonych z kruszywa łamanego 0/31,5 szerokości 0,75 m

Na całym odcinku zaprojektowano jedną jezdnię o jednym pasie ruchu przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach z betonu asfaltowego AC11S (alternatywnie z betonu wałowanego RCC 30/37) o szerokości jezdni 4,00 m z obustronnym poboczem ulepszonym z kruszywa łamanego 0/32 o gr. 10 cm i szerokości 0,75 m. W ramach opracowania przewidziano wykonanie mijanki w obrębie skrzyżowania jako dodatkowy pas ruchu o długości 25 m i szerokości jezdni 5,0 m wraz ze skosami 1:2. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest po za terenem zabudowy. Droga powiatowa zaliczana jest do kategorii drogi powiatowej o klasie drogi "L".

Powyższe założenia spełniają wymogi §15 ust. 5 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj.: Dz. U. z 2016 r., poz. 124 ze zm.).

Zaprojektowane rozwiązania zostały dostosowane do przebiegu działek ewidencyjnych przeznaczonych pod pas drogowy. Dokonano weryfikacji pochyleń poprzecznych i podłużnych. Przyjęte rozwiązania zaprojektowano w sposób zapewniający odpowiednie odwodnienie i dowiązanie do rzędnych istniejących dróg.

W ramach poprawy odwodnienia przewidziano wymianę przepustu betonowego śr. 1000 mm dł. 7,0 m pod drogą powiatową na przepust żelbetowy śr. 1000 mm dł. 7,0m wraz z wymianą istniejących ścianek czołowych. Ww. przebudowa nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących



znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

#### **4 Parametry techniczne dróg pożarowych, sieci i urządzeń uzbrojenia terenu, w tym zapewniające przeciwpożarowe zaopatrzenie w wodę**

Projekt przedmiotowej drogi spełnia wymogi rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych.

Zaprojektowano drogę szerokości 4,00 m o utwardzonej nawierzchni, umożliwiającą dojazd pojazdów jednostek ochrony przeciwpożarowej do każdego obiektu budowlanego i o każdej porze roku zlokalizowanych wzdłuż przedmiotowej drogi powiatowej.

#### **5 Ukształtowanie terenu i układ zieleni**

Dokonano weryfikacji pochyłeń poprzecznych i podłużnych. Przyjęte rozwiązania zaprojektowano w sposób zapewniający odpowiednie odwodnienie i dowiązanie do rzędnych istniejących dróg i zjazdów.

W związku z przebudową przedmiotowej drogi powiatowej nie ma konieczności wycinki istniejącego drzewostanu dorosłego kolidującego z projektowanym układem drogowym.

#### **6 Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu**

- powierzchnia z betonu asfaltowego - 1476,00 m<sup>2</sup>
- powierzchnia poboczy z kruszywa łamanego 0/31,5 stab. mech. - 528,00 m<sup>2</sup>

#### **7 Informacje o zakazach, ograniczeniach i uwarunkowaniach dotyczących zamierzenia budowlanego**

##### **7.1. Informacja o występujących i przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia**

Projektowana przebudowa nie stwarza zagrożenia dla warunków ekologicznych środowiska naturalnego. W trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie charakteryzował się niskim poziomem uciążliwości. Ewentualne uciążliwości akustyczne podczas prowadzonych prac budowlanych, będą minimalizowane poprzez stosowanie urządzeń i maszyn spełniających polskie normy z wykluczeniem prowadzenia prac związanych ze znaczną emisją hałasu w porze nocnej. Prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej, w godzinach od 7.00 do 22.00. Nie wymaga się ochrony akustycznej dla planowanej inwestycji.

Z uwagi na małe prognozowane natężenie ruchu nie przewiduje się przekraczania wartości dopuszczalnych stężenia zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w spływach deszczowych, odprowadzanych do gruntu.

Inwestycja nie będzie realizowana na obszarach objętych ochroną, w tym w strefie ochrony ujęć wód i w obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

##### **7.2. Informacje o wpływie eksploatacji górniczej**

Teren, na którym projektowana jest inwestycja, nie znajduje się w obszarze terenu górniczego.

##### **7.3. Informacje o wpisie do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków oraz lokalizacji zamierzenia na obszarze objętym ochroną konserwatorską**

Teren, na którym projektowana jest inwestycja, nie podlega ochronie konserwatorskiej i nie znajduje się w rejonie zagrożonym występowaniem obiektów archeologicznych

##### **7.4. Informacje o rodzaju ograniczeń lub zakazów w zabudowie i zagospodarowaniu, wynikających z ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo w przypadku jego braku z decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu**

- Nie dotyczy



## **8 Informacje o granicach terenu zamkniętego i jego strefy ochronnej**

Teren, na którym projektowana jest inwestycja, nie jest zlokalizowany w granicach terenu zamkniętego i jego strefy ochronnej.

## **9 Informacja o obszarze oddziaływania obiektu**

Informacja o obszarze oddziaływania obiektu została sporządzona na podstawie Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.

Zgodnie z § 13a Rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego informacja o obszarze oddziaływania obiektu powinna zawierać:

1. Wskazanie przepisów prawa, w oparciu, o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu,

2. Zasięg obszaru oddziaływania obiektu przedstawiony w formie opisowej lub graficznej albo informację, że obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działce lub działkach, na których został zaprojektowany.

### **Ad. 1. Wskazanie przepisów prawa, w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu**

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo min.:
  - inwestycja nie ogranicza dostępu do drogi publicznej, korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności
  - inwestycja zapewnia ochronę przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas i wibracje, zakłócenia elektryczne i promieniowanie
  - inwestycja zapewnia ochronę przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby,
  - inwestycja zapewnia prawidłowe odprowadzenie wód powierzchniowych zapewniając ochronę nieruchomości bezpośrednio przyległych
  - inwestycja zapewnia płynność ruchu na projektowanym odcinku drogi poprzez zapewnienie prawidłowych rozwiązań komunikacyjnych
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie min.:
  - § 77 - zjazdy z drogi zostały zaprojektowane w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, a w szczególności zostały dostosowane do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze, wymiarów gabarytowych pojazdów, dla których jest przeznaczony, oraz do wymagań ruchu pieszych
  - § 113 ust. 7 - Wyjazd z drogi do obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu i wjazd na drogę zostały usytuowane w miejscach niezagrożające bezpieczeństwu ruchu drogowego.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2068 ze zm.)
  - § 38 pkt. 1 - Istniejące w pasie drogowym obiekty budowlane i urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu, które nie powodują zagrożenia i utrudnień ruchu drogowego i nie zakłócają wykonywania zadań zarządu drogi.

### **Ad. 2. Strony postępowania oraz zasięg obszaru oddziaływania obiektu**

Strony postępowania oraz zasięg obszaru oddziaływania obiektu w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej przedmiotowej inwestycji będzie się mieścić na poniższych działkach:

**Obręb: 0006 Dzięcioły, jednostka ew. 141002\_5 GMINA ŁOSICE**

**dz. nr ew.: 131/2**

## **10 Podstawa opracowania**

Podstawą opracowania jest umowa zawarta z Inwestorem tj. Powiatem Łosickim, ul. Narutowicza 6, 08-200 Łosice reprezentowanym przez Zarząd Dróg Powiatowych w Łosicach, ul. Wiejska 3, 08-200 Łosice a Biurem Projektów Drogowych TMP Projekt, ul. Krzyżówki 3 lok. U3, 03-193 Warszawa.

## 11 Cel opracowania

Celem jest przygotowanie dokumentacji projektowej do zgłoszenie robót budowlanych regulowane przez ustawę prawo budowlane.

## 12 Materiały wyjściowe

- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500;
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 ze zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 1376 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj.: Dz. U. z 2016 r., poz. 124 ze zm.)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj.: Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.),
- Ustawa z dnia 16. kwietnia 2004 r. O ochronie przyrody (tj.: Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 ze zm.),
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tj.: Dz. U. z 2021 r. poz. 710 ze zm.),
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tj.: Dz. U. z 2021 r. poz. 779 ze zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012 w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (tj.: Dz. U. z 2018 r. poz. 1935 ze zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (tj.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1129) ze zm.),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj.: Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.),
- Wytyczne Inwestora,
- Własna wizja w terenie.

## 13 Opinia geotechniczna

Kategorię geotechniczną określono na podstawie Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (tj.: Dz. U. z 2012 r., poz. 463 ze zm.).

**Określono, że zalicza się do I kategorii geotechnicznej. Warunki gruntowe uznano, jako proste.**

Planowana inwestycja powinna być zrealizowana i eksploatowana w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem substancjami szkodliwymi.

## 14 Opis projektowanych rozwiązań

### Parametry techniczne drogi powiatowej:

- |                                      |                   |
|--------------------------------------|-------------------|
| • kategoria drogi                    | - droga powiatowa |
| • klasa drogi                        | - „L” lokalna     |
| • prędkość projektowa                | - Vp=40km/h       |
| • liczba jezdni                      | - 1               |
| • szerokość jezdni                   | - 4,0 m           |
| • szerokość pasa ruchu               | - 4,00 m          |
| • szerokość jezdni w miejscu mijanki | - 5,00 m          |
| • długość mijanki                    | - 25,00 m         |



- spadek poprzeczny jezdni - 2 % dwustronny
- szerokość ulepszonych poboczy z kruszywa łamanego - 0,75 m.
- odwodnienie - powierzchnie

## 15 Odwodnienie

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadku daszkowego 2% na pobocze z kruszywa łamanego 0/32 stab. mechanicznie a następnie na teren przyległy do jezdni teren w granicach pasa drogowego drogi powiatowej.

## 16 Projektowana konstrukcja

### Konstrukcji jezdni z betonu asfaltowego

- warstwa ścieralna AC 11S PMB 45/80-55 - 4 cm
- warstwa wiążąca AC 16WPMB 25/55-60 - 4 cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 stab. mech. - 20 cm
- warstwa mrozochronna z GSC o  $R_m=2,5$  MPa (z betoniarni) - 20 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej o  $CBR>20\%$  - 10 cm

### Konstrukcji jezdni z betonu wałowanego RCC 30/37

- warstwa ścieralna beton wałowany RCC 30/37 - 20 cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 stab. mech. - 20 cm
- warstwa mrozochronna z GSC o  $R_m=2,5$  MPa (z betoniarni) - 15 cm

### Konstrukcja pobocza

- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 stab. mech. - 10 cm
- 

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH

PIKIETAŻ	POWIERZCHNIE [m2]		ODLEGŁOŚĆ [m]	OBJĘTOŚCI [m3]		ZUŻYCIE NA MIEJSCU		NADMIAR (*)	BILANS
	NASYP	WYKOP		NASYP	WYKOP				
3+278,00	0,26	1,94							0,00
3+303,00	0,24	1,80	25,00	6,22	46,80	6,22	40,58		40,58
3+328,00	0,36	1,87	25,00	7,53	45,88	7,53	38,35		78,93
3+353,00	0,00	2,46	25,00	4,54	54,07	4,54	49,52		128,45
3+378,00	0,00	2,48	25,00	0,00	61,69	0,00	61,69		190,14
3+403,00	0,00	1,87	25,00	0,00	54,35	0,00	54,35		244,49
3+428,00	0,00	2,26	25,00	0,00	51,67	0,00	51,67		296,16
3+453,00	0,00	2,36	25,00	0,00	57,81	0,00	57,81		353,97
3+478,00	0,00	2,11	25,00	0,00	55,85	0,00	55,85		409,82
3+503,00	0,00	2,05	25,00	0,01	51,98	0,01	51,97		461,79
3+528,00	0,00	1,98	25,00	0,01	50,39	0,01	50,38		512,17
3+553,00	0,00	2,16	25,00	0,00	51,70	0,00	51,70		563,87
3+578,00	0,00	2,52	25,00	0,00	58,49	0,00	58,49		622,35
3+603,00	0,00	2,70	25,00	0,00	65,26	0,00	65,26		687,62
3+627,41	0,00	2,45	24,41	0,00	62,83	0,00	62,83		750,44
RAZEM				18,31	768,76	18,31			

Nadmiar WYKOP 750,44m<sup>3</sup>

## **17 Kolizje, urządzenia obce**

Nie przewiduje się przebudowy sieci uzbrojenia podziemnego. W przypadku wystąpienia kolizji nieprzewidzianych w danym opracowaniu, należy zgłosić problem do Inwestora i Zarządcy danej sieci.

W wypadku wystąpienia niedopuszczalnego zmniejszenia przykrycia na mediach podziemnych Wykonawca robót drogowych ma obowiązek zgłosić ten fakt do właściciela sieci.

Wykonawca powinien zabezpieczyć przed zniszczeniem punkty geodezyjne zlokalizowane wzdłuż inwestycji, a w przypadku kolizji z nimi przenieść je we własnym zakresie. W przypadku zniszczenia, powinien odtworzyć punkty we własnym zakresie.

Należy wyregulować wszystkie zlokalizowane w nawierzchni asfaltowej zawory i studzienki dostosowując je wysokościowo do rzędnych zaprojektowanej warstwy ścieralnej.

## **18 Rozwiązania elementów wyposażenia technicznego zapewniające użytkowanie obiektu zgodnie z przeznaczeniem**

Przedmiotowa droga została zaprojektowana zgodnie z ustawowymi wymogami technicznymi („Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie...”, ustawa o drogach publicznych, itp.) oraz formalno-prawnymi. Odcinek objęty zasięgiem projektu będzie wyposażony we wszystkie urządzenia zapewniające jego bezpieczne użytkowanie w odpowiednim standardzie.

## **19 Wpływ inwestycji na obszar chroniony**

Projektowana inwestycja znajduje się w odległości:

- |   |             |
|---|-------------|
| • Rezerwat Kózki                            | - ok. 13 km |
| • Rezerwat Dębniak                          | - ok. 15 km |
| • Rezerwat Kaliniak                         | - ok. 17 km |
| • Podlaski Przełom Bugu - otulina           | - ok. 2 km  |
| • Podlaski Przełom Bugu                     | - ok. 6 km  |
| • Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu | - ok. 6 km  |
| • Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Bugu | - ok. 13 km |
| • Dolina Dolnego Bugu PLB140001             | - ok. 12 km |
| • Dolina Liwca PLB140002                    | - ok. 15 km |
| • Ostoja Nadbużańska PLH140011              | - ok. 6 km  |
| • Ostoja Nadliwiecka PLH140032              | - ok. 16 km |

Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia realizacja i funkcjonowanie planowanego zamierzenia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralności ww. obszarów.

Dodatkowo realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska łęgowe (nie występują w zasięgu inwestycji).

Zauważyć należy, że w obecnym stanie występuje już droga o nawierzchni z betonu asfaltowego (w złym stanie technicznym). Przebudowa drogi i zjazdów polegająca na zmianie konstrukcji ich nawierzchni na beton asfaltowy znacznie przyczyni się do poprawy estetyki oraz bezpieczeństwa pojazdów i pieszych.

W trakcie wykonywania robót budowlanych należy zminimalizować ingerencję w istniejącą roślinność tj. min. zakaz niszczenia, wchodzenia oraz wjeżdżania a zakres robót należy ograniczyć jedynie do placu budowy.

Na analizowanym terenie nie zidentyfikowano szlaków migracji zwierząt wskazanych w dokumentach formalnych.



Przebudowa drogi powiatowej jest prowadzona w poziomie istniejącego terenu dostosowana od niwelety istniejącej nawierzchni jezdni. Nie przewiduje się stosowania dodatkowych ciągów ogrodzeń, wygrodzeń i barier, które mogłyby zakłócić wędrówki zwierząt.

Z uwagi na nieduży charakter przebudowy, który w niewielkiej formie zmienia istniejące zagospodarowanie terenu oraz niedługi czas przewidziany na jej wykonanie (około 4 miesiące) roboty budowlane nie wpłyną długofalowo negatywnie na przyległe otoczenie.

W trakcie realizacji należy zwrócić uwagę na to, aby:

- wykonywanie wykopów odbywało się ze szczególną ostrożnością, a roboty ziemne ograniczały się do bezwzględniego minimum, aby uniemożliwić penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do wód gruntowych,
- sprzęt używany do prac ziemnych był sprawny/ bez wycieków paliwa, olejów,
- materiały użyte do budowy nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- wprowadzono zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt,
- kontrolować na bieżąco stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia,
- stosować nowoczesne technologie, uniemożliwiające skrócenie czasu realizacji robót budowlanych,
- roboty należy prowadzić zgodnie z wymaganiami BHP i p. poż.,
- zobligować wykonawcę robót do stosowania podstawowych zasad przy realizacji tego typu robót w tym:
  - utrzymać teren budowy i wykopy w stanie bez wody stojącej,
  - podejmować kroki mające na celu zastosowanie się do przepisów i norm w zakresie ochrony środowiska,
  - zapewnienie zaplecza sanitarnego dla pracowników co wyeliminuje niekontrolowane zrzuty ścieków do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych wszystkie odpady będą składowane i przechowywane w pojemnikach do tego przeznaczonych. Opakowania metalowe będą przekazane na złom, a opakowania z tworzyw sztucznych i papieru w postaci worków przekazane do skupu surowców wtórnych. Odpady gruzu, demontowanych elementów materiałów izolacyjnych należy przekazać na wysypisko odpadów komunalnych. Odpady podobne do komunalnych powstające w trakcie budowy winny być gromadzone w pojemnikach na śmieci i systematycznie wywożone na wysypisko odpadów komunalnych. Odpady powinny być usuwane na bieżąco, tak, aby nie zaśmiecać okolicznych terenów. Odpady zaliczone do niebezpiecznych będą usunięte na odpowiednio wyodrębnione miejsce w obrębie wysypiska lub inne miejsce, wyznaczone przez odpowiednią jednostkę administracyjną po uprzednim uzgodnieniu. Na etapie budowy wymagany jest nadzór budowlany oraz kontrola poprawności prowadzenia gospodarki odpadami – przez właściwe organy administracyjne. Materiały budowlane winny być zabezpieczone przed nadmiernymi stratami lub zamakaniem (powstawanie odcieków). Planowane przedsięwzięcie nie będzie generowało prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Realizacja przebudowy drogi odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty i dopuszczenia do stosowania. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego. W przypadku kolizji bądź zbliżenia się do istniejących sieci uzbrojenia, na etapie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego zostaną uzyskane od właścicieli i zarządców sieci warunki techniczne, na podstawie, których zostaną określone odpowiednie środki zabezpieczenia lub przebudowy sieci.



Zastosowana technologia może sprawić, że uciążliwości dla środowiska mogą jedynie wystąpić na etapie wykonywania prac budowlanych związanych z wykonywaniem robót budowlanych. Dobry stan techniczny maszyn i urządzeń przyczynić się ma do zminimalizowania prawdopodobieństwa zanieczyszczenia gruntu i wód gruntowych. Ze względu na charakter planowanej inwestycji (przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii) ryzyko wystąpienia poważnych awarii nie będzie występować.

#### Faza eksploatacji:

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia zagrożenie dla środowiska gruntowo - wodnego może związane będzie głównie z ruchem samochodowym na terenie analizowanej drogi. Do zanieczyszczenia środowiska gruntowo - wodnego może teoretycznie dojść w przypadku wycieków paliwa oraz oleju z siników i skrzyń biegów, w wyniku ewentualnych nieszczelności w samochodach poruszających się na terenie drogi. Należy jednak podkreślić, że rejon inwestycji dysponuje dobrymi warunkami naturalnej ochrony. Należy zauważyć na danym terenie inwestycji znajduje się już droga o nawierzchni z betonu asfaltowego. Po wykonaniu inwestycji nie przewiduje się zwiększenia ruchu samochodowego, który służy głównie do dojazdu do posesji oraz innych miejscowości. Nie zachodzi zatem niebezpieczeństwo bezpośredniego zanieczyszczenia pochodzącego z powierzchni omawianego obszaru.

Z uwagi na mało skomplikowany charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej prowadzącej do zagrożenia zdrowia i życia ludzi bądź środowiska.

#### W celu ochrony środowiska Inwestor zobowiązuje się do:

- w fazie realizacji inwestycji należy zwrócić szczególną uwagę na istniejącą szatę roślinności w obrębie terenu inwestycji, w tym utrzymać w miarę możliwości istniejące zadrzewienie i zakrzewienie,
- uwzględnienia w trakcie realizacji inwestycji, ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac budowlanych, w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych,
- przy prowadzeniu prac budowlanych przekształcenie i wykorzystanie elementów przyrodniczych będzie odbywać się wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji,
- przestrzegać, aby uciążliwe oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi w trakcie realizacji robót nie wykraczało poza teren, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

#### **20 Przewidywany termin realizacji**

Zamiarem Inwestora jest wykonanie zadania w sezonie budowlanym 2022 - 2023 r.

#### **21 Gospodarka odpadami**

##### W fazie budowy powstawać będą odpady związane z:

- wykonywaniem robót ziemnych
- rozbiórką istniejących elementów infrastruktury takich jak: rozbiórka istniejącej nawierzchni z betonu cementowego
- układania konstrukcji nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego itp.

Powstające odpady zaliczane są do grupy 17 – odpady z demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych), zgodnie z \$2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (tj.: Dz. U. z 2014 r., poz. 1923 ze zm.).

Powstające odpady- zostaną przewiezione przez wykonawcę robót na własną bazę i przekazane do recyklingu.



Ponadto ewentualna baza na budowie będzie wyposażona w szczególne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych oraz kontenery na odpady komunalne stałe.

W trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania odpadów. Przewiduje się natomiast występowanie typowych odpadów komunalnych, które powstają w wyniku użytkowania drogi, w szczególności wyrzucania śmieci organicznych, plastików z przejeżdżających pojazdów. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa droga istnieje, wszystkie zanieczyszczenia, o których mowa powyżej, na dzień dzisiejszy również występują i są typowe dla dróg. Powstające odpady komunalne będą przez właściciela drogi zbierane i zagospodarowywane lub poddane utylizacji zgodnie z Ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Po zakończeniu robót teren zostanie uporządkowany przez Wykonawcę.

## **22 Uwagi**

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zawartymi w ustawie Prawo budowlane „zastosowane wyroby budowlane winny być dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie”.

## **IV CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys nr 1 Plan orientacyjny w skali 1:10 000

Rys nr 2 Projekt zagospodarowania terenu w skali 1:500

Rys nr 3 Przekroje normalne w skali 1:50

Rys nr 4 Profil podłużny w skali 1:50/500

Rys nr 5 Przekroje poprzeczne w skali 1:100/100