



OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy drogi gminnej w miejscowości Karniszyn Parcele (droga Nr 460101W Dębsk – Karniszyn Parcele na odcinku od km 0+000,00 do km 0+900,0, położonym na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi: 399/2, 390 w obrębie Karniszyn, nr 37 w obrębie Karniszyn Parcele, (Miasto i Gmina Biezuń, powiat żuromiński, województwo mazowieckie).

- Projektant branży drogowej: mgr inż. Andrzej Dusiński, nr uprawnień 7342/Cie-101/94 PIIB MAZ/BD/1332/01

2. Podstawa opracowania

Dokumentację projektową opracowano na zlecenie Burmistrza Miasta i Gminy Biezuń, 09-320 Biezuń, ul. Warszawska 2, na podstawie umowy nr PRZPiFP.272.15.2018. z dnia 27.04.2018., w oparciu o:

- ◇ mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:1000 w/g stanu aktualnego,
- ◇ pomiary sytuacyjno-wysokościowe przeprowadzone w terenie przez projektantów,
- ◇ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane
- ◇ 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 z 14 maja 1999 r.).
- ◇ Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym /Dz. U. Nr 80, poz. 717/;
- ◇ Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie /Dz. U. Nr 63, poz. 735/;
- ◇ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego /Dz. U. Nr 129, poz. 1133/;
- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 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 z dn. 23 grudnia 2003 r.)
- ◇ inne akty prawne powiązane z w/w oraz obowiązującymi Polskimi Normami i zasadami wiedzy technicznej oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania.
- ◇ uzgodnienia z Inwestorem

3. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji budowlanej przebudowy drogi gminnej w miejscowości Karniszyn Parcele na odcinku od km 0+000,00 do km 0+900,00 polegającej w części drogowej na wykonaniu robót rozbiórkowych, robót ziemnych, podbudowy z kruszywa łamanego, warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanek mineralno-asfaltowych, nawierzchni zjazdów przez rów i oznakowania.

Projektowana droga ma zapewnić dojazd do istniejących posesji. Zmodernizowana droga poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej, zapewni pełną obsługę otoczenia i umożliwi spływ oraz odprowadzenie wód opadowych. Realizacja zadania nie wymaga pozyskania gruntu z innych działek.

4. Opis stanu istniejącego

Projektowana droga gminna przebiega przez obszar zabudowany miejscowości Karniszyn Parcele i krzyżuje się z drogą powiatową Nr 4632W Sadłowo – Sławęcín - Zgliczyn Kościelny. Na odcinku od km 0+000 do km 0+900,00 posiada nawierzchnię gruntową wzmocnianą pospółką z obustron-

STAROSTWO POWIATOWE
w Żurominie
Plac Józefa Piłsudskiego 4
09-300 Żuromin, woj. mazowieckie
tel./23/ 657 47 00, fax /23/ 657 35 35

nymi rowami drogowymi. Teren przyległy to posesje z zabudową mieszkalną i budynkami gospodarczymi mieszkańców miejscowości oraz pola uprawne i nieużytki. Obecnie droga gminna jest odwodniona za pomocą rowów. Wody opadowe spływają powierzchniowo. W pasie drogowym rosną drzewa, które nie kolidują z przebudową drogi. W pasie drogowym przebiega wodociąg w110, linia telefoniczna i napowietrzna linia energetyczna.

5. Opis stanu projektowanego

5.1 Założenia ogólne

Podstawowe funkcje projektowanej drogi to:

- umożliwienie ruchu pojazdów
- umożliwienie ruchu pieszego
- obsługa przyległego zagospodarowania (umożliwienie wjazdu na teren przyległy lub postoju na drodze w sąsiedztwie zagospodarowania)
- prowadzenie ciągów uzbrojenia technicznego

Projektowana droga jest klasy D i w pełnym zakresie obsługują otoczenie na którym się znajdują. W związku z powyższym przy projektowaniu w celu maksymalnego obniżenia kosztów kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych
- odwodnienie powierzchniowe z zastosowaniem istniejących rozwiązań.

5.2 Przekrój poprzeczny

Projektowaną drogę proponuje się urządzić w ten sposób, że na odcinku od km 0+000 do km 0+042,04 projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią dwupasową o szerokości pasa ruchu od 2,75 do 3,75 m, z obustronnymi rowami drogowymi, obustronnymi poboczami szerokości min. 0,75 m;

- na odcinku od km 0+042,04 do km 0+900,00 projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią dwupasową o szerokości pasa ruchu 2,75 m, z obustronnymi rowami drogowymi, obustronnymi poboczami szerokości min. 0,75 m;

Podstawowe parametry drogi:

- | | |
|--|---------------|
| - szerokość nawierzchni | - 5,50 m |
| - szerokość poboczy z kruszywa | - min. 0,75 m |
| - spadek poprzeczny nawierzchni | - 2,0 % |
| - spadek pobocza | - 6,0 % |
| - nachylenie skarp nasypów i rowów | - 1 : 1,5 |
| - konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego | - KR1 |

5.3 Geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r (Dz. U. 2012 poz. 463 ze zm.) projektowany obiekt należy do pierwszej kategorii geotechnicznej, która obejmuje posadowienie niewielkich obiektów budowlanych, o statycznie wyznaczalnym schemacie obciążeniowym, w prostych warunkach gruntowych.

Geotechniczne warunki posadowienia obiektów ustalono w oparciu o:

- analizie danych archiwalnych,
- obserwacji geodezyjnej zachowania się obiektów sąsiednich
- wykopów sondażowych i analizy makroskopowej podłoża przeprowadzonych przez uprawnionego geologa Grzegorza Przybylskiego.

Na podstawie wykonanych otworów badawczych ustalono, iż w podłożu projektowanej rozbudowy generalnie pod nasypem budowlanym występują grunty sypkie (piaski pylaste i piaski drobne) o grubości ca 1,10 m, zalegające na gruntach mało- i średniospoistych. Generalnie od powierzchni terenu występuje nasyp budowlany i niebudowlany, zbudowany z pospółki i piasków. Generalnie na całym terenie objętym badaniami stwierdzono zwierciadło wód gruntowych na głębokości przebiegu 1,20 m p.p.t. Ze względu na zakres wahań wód gruntowych na całym terenie objętym badaniami występują warunki wodne dobre. Na całym terenie objętym badaniami występują grunty grupy nośności G1.

STAROSTWO POWIATOWE
w Żurominie
Plac Józefa Piłsudskiego 4
09-300 Żuromin, woj. mazowieckie
tel. /23/ 657 47 00, fax /23/ 657 35 35
/6/

5.4. Konstrukcja nawierzchni

Dla projektowanego odcinka z istniejącą nawierzchnią żwirową od km 0+000 do km 0+900,00 i gruntami podłoża G1 projektuje się :

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 4 cm
- wzmocnienie istniejącej podbudowy kruszywem naturalnym niezwiązanym łamanym 0/31,5 mm stabilizowanym mechanicznie grubości 15 cm,

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze asfaltowe zaleca się stosować emulsje asfaltową. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza. Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia i określony ściśle jego wydatek. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym 0,15-0,2 kg/m² na warstwie wiążącej.

Powierzchnia nawierzchni projektowanej wynosi 5053,80m².

Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem łamanym pobocza na szerokości od min. 0,75 m każde. Pobocza projektuje się z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 8 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne I=0,06 na odcinkach o przekroju daszkowym i półtalicznym.

Powierzchnia projektowanych poboczy 1350,00 m²

5.5 Plan sytuacyjny

Na projektowanym odcinku znajdują się: punkt początkowy PK-1 i i końcowy PK-2 oraz trzy załamania trasy z czego w jednym wpisano łuk poziomy o R=10,0 m w obrębie skrzyżowania z droga powiatową. Przebudowa drogi nie wymaga pozyskania gruntów z przyległych posesji. Projektuje się oczyszczenie istniejących rowów i wykonanie nowych zjazdów na przyległe posesje i pola z przepustami pod zjazdami.

5.6 Przekrój podłużny

Niweletę nawierzchni drogi zaprojektowano w taki sposób, aby można było w maksymalnym stopniu dowieźć niweletę do istniejących cokołów ogrodzeń i zjazdów do posesji oraz aby nadać odpowiednie spadki podłużne umożliwiające odwodnienie drogi. Spadki podłużne wynoszą od 0,60 % do 1,25 %. Wyniesienie niwelety projektowanej w stosunku do istniejącej o 24 cm w najwyższym punkcie nie ma wpływu na istotne pomniejszenie skrajni pionowej. Rzędne projektowanej nawierzchni w osi zawierają się w granicach od 119,88 do 123,43 m n.p.m. a więc przewyższenie wynosi 3,55m.

Szczegółowe rzędne podano na przekroju podłużnym. Rzędne stanu istniejącego oraz projektowane dowieźano w oparciu o szczegółowe pomiary sytuacyjno - wysokościowe do sieci państwowej.

5.7 Roboty ziemne

Roboty ziemne polegają na wykonaniu oczyszczenia istniejących rowów drogowych, wykopów pod konstrukcję nawierzchni. Do wykonania będą wykopy z odwiezieniem gruntu z wykopów na odkład w ilości 293,90 m³

Oraz znasypoy w ilsości 219,00 m³

Projektuje się wyplantowanie skarp nasypów w ilości 1333,60 m² i skarp wykopów 64,14 m²

Mapy geodezyjne nie podają rzędnych zagłębienia istniejących urządzeń uzbrojenia podziemnego takich jak sieci wodociągowe, kable telekomunikacyjne i kable energetyczne itp.. Dlatego założono, że:

- kable energetyczne są standartowo posadowione ok. 0,7-1,0m poniżej poziomu terenu
- sieci wodociągowe są standartowo posadowione ok. 1,60-1,80m poniżej poziomu terenu
- kable telekomunikacyjne są standartowo posadowione ok. 0,6-0,8 m poniżej poziomu terenu

Uwzględniając w/w założenia należy zachować ostrożność przy robotach związanych z wykonywaniem wykopów pod konstrukcję jezdni oraz przy wykonywaniu kanalizacji deszczowej. Przed rozpoczęciem budowy wykonawca powinien zwrócić się do ośrodka geodezyjnego o zaktualizowanie na planach sytuacyjnych wskazania w terenie istniejącego uzbrojenia podziemnego. Nie wyklucza się istnienia nie wykazanego na mapach (nie zgłoszonego do inwentaryzacji) uzbrojenia podziemnego tworzącego kolizje z projektowanymi sieciami kanalizacji deszczowej. Wszystkie odsłonięte w wykopie urządzenia uzbrojenia podziemnego należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Wszystkie zabezpieczenia i roboty w rejonie kolizji należy prowadzić pod nadzorem użytkowników: Zakładu Energetycznego, Orange S.A., itp..

5.8 Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy drogi zaprojektowano do istniejących rowów drogowych. Projektuje się przebudowę przepustu w km 0+005,00 z Ø40 cm L=13,0 m na Ø50 cm L=22 cm z PVC o SN 8, Ścianki z betonu wylewanego na mokro C22/25 lub prefabrykowane.

5.9 Zjazdy

W załączniku do części opisowej zestawiono istniejące zjazdy z uwzględnieniem ich do przebudowy. Zjazdy do gospodarstw i na pola to zjazdy typ 1 z rowami. Szerokość zjazdów na pola i do gospodarstw przyjęto 5,0 m, z jezdnią o nawierzchni z kruszywa szerokości 3,00 m grubości 15 cm. Minimalny nasyp gruntu nad górną powierzchnią rury przepustu 30 cm. Łuki najazdowe o promieniu R=5,00 m. Przepusty pod zjazdami przyjęto z rur prefabrykowanych PVC SN 8 o średnicy Ø 40 cm długości 6,0 m z zakończeniem kołnierзовym, ułożonymi na podsypce piaskowej o grubości warstwy 15 cm. Nie zmieniono lokalizacji istniejących zjazdów. Ścianki przepustów pod zjazdami z betonu wylewanego na mokro C22/25 lub z elementów prefabrykowanych.

5.10 Roboty rozbiórkowe i kolizje

Na projektowanym odcinku drogi występują roboty rozbiórkowe polegające na wycince 9 drzew (olchy) oraz rozebranie istniejącego przepustu w km 0+005.

Zestawienie drzew do karczowania i usunięcia
odcinek od km 0+000 do km 0+900,00

STAROSTWO POWIATOWE
w Żurominie
Plac Józefa Piłsudskiego 4
09-300 Żuromin, woj. mazowieckie
tel. /23/ 657 47 00, fax /23/ 657 35 35
16/

| km | Pikietaż | stro na | rodzaj drzewa | średni- ca [cm] | obwód [cm] | gałęzie [mp] | karpina [mp] | długość [mp] | uwagi |
|-------|----------|------------|------------------|-----------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|---|
| 0+ | 697,00 | P | olcha | 16-25 | 62 | 0,07 | 0,17 | 0,2 | Drzewa znajdują się w pasie drogowym przebudowywanej drogi, uniemożliwiają jej przebudowę, zagrażają bezpieczeństwu ruchu na drodze oraz ograniczają widoczność na łukach, zaś system kołenny narusza konstrukcję nawierzchni |
| | 700,00 | P | olcha | 16-25 | 67 | 0,07 | 0,17 | 0,2 | |
| | 701,00 | P | olcha | 16-25 | 66 | 0,07 | 0,17 | 0,2 | |
| | 702,00 | P | olcha | 16-25 | 70 | 0,07 | 0,17 | 0,2 | |
| | 703,00 | P | olcha | 16-25 | 62 | 0,07 | 0,17 | 0,2 | |
| | 704,00 | P | olcha | 16-25 | 62 | 0,07 | 0,17 | 0,2 | |
| | 710,00 | P | olcha | 16-25 | 62 | 0,07 | 0,17 | 0,2 | |
| | 712,00 | P | olcha | 26-35 | 75 | 0,65 | 1,95 | 0,58 | |
| | 714,00 | P | olcha | 16-25 | 63 | 0,07 | 0,17 | 0,2 | |
| | | | | | | | | | |
| | | fi | 10;16 | 0 | | | | | |
| | | fi | 16-25 | 8 | | | | | |
| | | fi | 26-35 | 1 | karp | 26-35 | 0 | | |
| | | | | | | | | | |
| RAZEM | | | | | | 1,21 | 3,31 | 2,18 | |

5.11. Oznakowanie

Na przebudowanym odcinku drogi oznakowanie jest poprawne ale wymaga uzupełnienia o nowe znaki. Projekt stałej organizacji ruchu zawarto w oddzielnym opracowaniu. Oznakowanie na czas budowy sporządzi wykonawca a przed rozpoczęciem robót uzyska niezbędne uzgodnienia i zezwolenia.

5.12. Urządzenia obce

Na projektowanym odcinku w liniach rozgraniczających pas drogowy oraz poza pasem występują następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć wodociągowa
- słupy linii energetycznych
- sieć telefoniczna.

Nie ma kolizji w robotach drogowych pomiędzy istniejącym uzbrojeniem. Przed rozpoczęciem robót ziemnych wykonawca powinien dokonać lokalizacji urządzeń uzbrojenia podziemnego przy użyciu detektorów stosowanych w budownictwie do wykrywania sieci metalowych takich jak kable energetyczne, telekomunikacyjne i sieci wodociągowe. Nie wyklucza się istnienia niewskazanego na mapach (nie zgłoszonego do inwentaryzacji) uzbrojenia podziemnego.

Należy chronić znaki geodezyjne osnowy o nr 1002, 1003, 1004, 1003, 1005, 1052, 1051, 1050, 1049.

5.13. Wpływa na środowisko i obszar oddziaływania obiektu

5.13.1 Wskazanie przepisów prawa, w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu:

Wykonana inwestycja musi spełniać warunki wynikające z następujących aktów prawnych:

1. ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. nr 25, poz. 150 z późn. zm.),
2. ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.),
3. ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199, poz. 1227 z późn. zm.),
4. ustawa o odpadach z dnia 14.12.2012 r. (Dz.U. z 2013 r. Nr 0, poz. 21),
5. ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. nr 162 poz. 1568 z późn. zm.)
6. ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2005 r., nr 239, poz. 2019 z późn. zm.),
7. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2012 r., Nr 0, poz. 1031)
8. rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. nr 120, poz. 826),
9. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010 r., Nr 213, poz. 1397)
10. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zmianami)
11. 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)
12. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735 z późn. zm.)
12. Rozporządzenie Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zmianami)

5.13.2 Informacja o obszarze oddziaływania obiektu:

Obszar oddziaływania inwestycji zamyka się w granicach działek 399/2, 390 w obrębie Karniszyn, nr 37 w obrębie Karniszyn Parcele, Inwestycja nie narusza interesów właścicieli działek sąsiednich. Planowana inwestycja nie powoduje wzrostu uciążliwości dla terenów sąsiednich. W obrębie terenu inwestycji nie występują obszary ograniczonego użytkowania.

STAROSTWO POWIATOWE
w Żurominie
Plac Józefa Piłsudskiego 4
09-300 Żuromin, woj. mazowieckie
tel. 23/ 657 35 35 fax 23/ 657 35 35
16/

Projektowana budowa drogi nie stwarza zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.

Projektowana budowa jest na parametrach klasy D. Przedmiotowy ciąg drogowy jest drogą lokalną. W nawiązaniu do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260) z późniejszymi zmianami, rozdz. 4, art. 43 ust. 1 obiekty budowlane powinny być usytuowane od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej:

- w terenie zabudowy w odległości 6,00 m,
- poza terenem zabudowy w odległości 15,00 m.

W przypadku rozbudowy drogi zakres oddziaływania nie będzie miał wpływu na zagospodarowanie przyległych terenów, gdyż projektowana droga przebiegać będzie przez tereny już urządzone. Wpłynie na poprawę obsługi komunikacyjnej przystających terenów i projektowanych obiektów budowlanych a także poprawiona zostanie estetyka tego obszaru.

Projektowana rozbudowa drogi po jej wybudowaniu nie spowoduje powstania obszaru ograniczonego użytkowania jak również istotnych zmian w sposobie użytkowania terenu.

5.15.3 Rodzaj i zasięg uciążliwości.

Planowana inwestycja nie spowoduje wzrostu emisji hałasu, pyłów, odorów itp. Przedsięwzięcie zalicza się do tzw. inwestycji liniowej, której realizacja może spowodować oddziaływanie na środowisko w różnych jego komponentach. Oddziaływanie to ogranicza się do najbliższego otoczenia trasy inwestycji liniowej. Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które wystąpi w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako chwilowe, nieciągłe, o niewielkim natężeniu, skoncentrowane wzdłuż trasy inwestycji. W trakcie realizacji inwestycji planuje się prowadzenie robót budowlanych przy budowie drogi wyłącznie w porze dziennej w godzinach 7-22⁰⁰ dla zminimalizowania wpływu hałasu na otoczenie pochodzącego z pracy maszyn budowlanych (koparki, równiarki, walce, środki transportowe i inne). Wzrost emisji spalin z maszyn budowlanych nie przekroczy dopuszczalnych norm ze względu na charakter liniowy inwestycji i ciągłe przemieszczanie się frontu robót, tym samym rozproszenie zanieczyszczeń z emisji spalin z materiałów pędnych maszyn budowlanych. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac. Proces realizacji przedsięwzięcia pociągnąć może za sobą powstawanie odpadów takich jak nadmiar ziemi powstały z wykopu. Aby zapobiec degradacji walorów krajobrazowych odpady te będą usuwane z miejsca powstania i gromadzone w wyznaczonym miejscu (teren budowy, bazy wykonawcy), a następnie przekazane odbiorcy odpadów. Nadmiar ziemi z wykopów wprawdzie nie jest odpadem ale zagospodarowanie będzie związane z rekultywacją wyrobisk, np. kształtowaniem dróg na terenie gminy. Nadmiar gruntu z przekopów (urobek) składowany będzie we wskazanych miejscach w uzgodnieniu z Gminą Biezuń.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej do parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia 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 z 14 maja 1999 r.) Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstania negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych
- rozdzielenie pól
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdów rolniczych.

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej odkształconej i z licznymi uszkodzeniami na-

wierzchni gruntowej. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich.

Rozbudowa nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej, a także rozbudowa nie będzie miała wpływu na faunę.

5.14. Ochrona zabytków i dóbr kultury współczesnej

Wskazany obszar inwestycji wytyczony jest poza obszarem objętym ochroną konserwatorską. Prace budowlane nie wymagają nadzoru archeologicznego.

5.15. Obronność państwa

Przedmiotowa inwestycja dotyczy drogi, która może mieć znaczenie dla obronności państwa ale nie koliduje z potrzebami operacyjno-obronnymi Sił Zbrojnych RP ani wojskową infrastrukturą telekomunikacyjną.

5.16. Komunikacja dla niepełnosprawnych

W niniejszym opracowaniu nie zastosowano żadnych rozwiązań powodujących uciążliwości dla niepełnosprawnych.

5.17 Technologia robót

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych, warunków odbioru robót przedstawiono w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

UWAGI:

1. Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami, instrukcją producentów i przepisami oraz ze szczególnym uwzględnieniem przepisów BHP.

2. Przed przystąpieniem do robót w pasie drogowym wykonawca zobowiązany jest do uzyskania projektu organizacji ruchu na czas budowy oraz zgłoszenia i uzyskania pozwolenia na zajęcie pasa drogowego u zarządcy drogi.

3. Na budowie należy stosować materiały i urządzenia posiadające wymagane:

- certyfikaty na znak bezpieczeństwa
- deklaracje właściwości użytkowych
- deklaracje zgodności z PN lub aprobatami technicznymi.

Stosowanie materiałów i urządzeń nie posiadających w/w certyfikatów i deklaracji zgodności zgodnie z obowiązującymi przepisami, jest niedopuszczalne.

6. Informacja do plan BIOZ

6.1 Założenia do planu BIOZ

Do sporządzenia lub zapewnienia sporządzenia planu bioz zobowiązany jest kierownik budowy. Plan BIOZ należy opracować w oparciu o:

- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. Nr 120, poz. 1126)
- ◇ Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 26.09.1997r w sprawie przepisów BHP (DZ. U. nr 129, poz.844),,
- ◇ Rozporządzeniu Ministra Budownictwa i Przemysłu z 26.03.1972r (DZ. U. nr 13/72, poz.93),,
- ◇ Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z 1.10.1993r w sprawie BHP przy eksploatacji, remontach i konserwacji sieci kanalizacyjnych (DZ. U. nr 96, poz.437)
- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 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 z dn. 23 grudnia 2003 r.)

STAROSTWO POWIATOWE
w Żurominie
Plac Józefa Piłsudskiego 4
09-300 Żuromin, woj. mazowieckie
tel. 23/ 657 47 00, fax 23/ 657 35 35
161

- ◇ inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania.

6.2 Elementy zagospodarowania, które mogą stwarzać zagrożenie.

Wykonywanie robót drogowych.

6.3 Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych

Zgodnie z opisanymi w rozporządzeniu rodzajami robót, które mogą stwarzać zagrożenie mogą to być:

roboty wykonywane w pobliżu przewodów linii energetycznych

roboty polegające na usuwaniu wyrobów zawierających azbest

Elementów zawierających azbest nie stwierdzono. W przypadku natrafienia na przykład w czasie prowadzenia prac ziemnych na takie wyroby (pokrycia dachowe – eternit) należy prowadzić prace zgodnie z przepisami szczegółowymi, w szczególności zgodnie z ustawą o odpadach.

Wszyscy pracownicy zatrudnieni na budowie, przed dopuszczeniem do robót powinni posiadać aktualne przeszkolenie w zakresie BHP. Za przestrzeganie przepisów i zasad BHP na budowie odpowiedzialni są kierownicy budowy, kierownicy robót, majstrzy, brygadziści oraz inspektorzy nadzoru.

Teren robót przed rozpoczęciem realizacji należy trwale oznakować i zabezpieczyć w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych. W tym celu wykonawca robót powinien opracować projekt organizacji ruchu na czas budowy.

Inne zagrożenia występujące w trakcie prowadzenia robót budowlanych to:

- zetknięcie z ostrymi i wystającymi częściami maszyn, narzędzi i materiałów.
- uderzenia o przejeżdżające samochody, ciągniki
- transport pionowy materiałów związany z wyładunkiem
- porażenia prądem elektrycznym (przy uszkodzeniu przewodów),
- nadmierny hałas (prace przy zagęszczaniu)
- drgania i wibracje (przy obsłudze zagęszczarek i wibratorów),
- prace w wymuszonych pozycji ciała
- prace związane z przemieszczaniem ręcznym i dźwiganiem ciężarów
- potknięcie się, poślizgnięcie, upadek na płaszczyźnie.

6.4 Sposób instruktażu pracowników

Należy :

- przeprowadzić szkolenie wstępne na stanowisku pracy i udokumentować je w dzienniku szkoleń,
- prowadzić instruktaż dla pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych i udokumentować go z:
 - a) określeniem zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia dla ludzi i środowiska,
 - b) uwzględnieniem konieczności stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami tych zagrożeń,
 - c) stosowanie bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby
 - d) wyznaczyć osoby przeszkolone do udzielania pierwszej pomocy medycznej: majster budowy i kierownicy robót

6.5. Środki zapobiegające niebezpieczeństwom

Wydzielenie i oznakowanie miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia

- zagospodarowanie placu budowy i zaplecza zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami,
- oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy,
- wyznaczenie punktu pierwszej pomocy z apteczką,

Przechowywanie i przemieszczanie materiałów, wyrobów, substancji i preparatów niebezpiecznych:

- miejsce składowania odpadów będzie wyznaczone na wskazanym wysypisku śmieci po uzyskaniu stosownego pozwolenia.

Zapewnienie środków technicznych i organizacyjnych , zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie poprzez:

- bezpieczną i sprawną komunikację w obrębie budowy

STAROSTWO POWIATOWE
w Żurominie
Plac Józefa Piłsudskiego 4
09-300 Żuromin, woj. mazowieckie
tel. /23/ 657 47 00, fax /23/ 657 35 35
/6/

Przechowywanie dokumentacji budowy oraz dokumentów niezbędnych do prawidłowej eksploatacji:

- dziennik budowy w biurze kierownika budowy
- dokumentacja techniczna j.w.
- dokumentacja budowy w zakresie BHP:
 - a) szkoleń wstępnych na stanowiskach pracy w biurze kierownika budowy
 - b) szkoleń podstawowych i okresowych w siedzibie firmy
- dokumentów dotyczących dopuszczenia do eksploatacji maszyn i urządzeń podlegających dozorowi technicznemu w biurze kierownika budowy,
- protokołów z kontroli zewnętrznych i wewnętrznych stanu bezpieczeństwa na budowie w biurze kierownika budowy.

6.6 .Zakres robót w branży sanitarnej:

Niniejsza informacja BIOZ obejmuje swoim zakresem wykonanie robót drogowych .

6.6.1.Kolejność realizacji:

- wykonanie oczyszczenia istniejących rowów drogowych
- wykonanie przepustów pod zjazdami i przepustu poprzecznego
- wykonanie nawierzchni zjazdów
- wykonanie warstwy wzmocnienia podbudowy
- wykonanie warstw bitumicznych nawierzchni
- wykonanie utwardzenia poboczy
- ustawienie oznakowania pionowego

6.6.2.Wykaz istniejących obiektów budowlanych:

W bezpośredniej bliskości planowanych robót (w pasie drogowym), na zasadzie krzyżowania się znajduje się liczne uzbrojenie podziemne- patrz Plan zagospodarowania oraz rysunki-przekroje.

6.6.3.Elementy zagospodarowania działki lub terenu stwarzające zagrożenia:

Zagrożenie może stwarzać uzbrojenie głównie w postaci sieci energetycznej.

6.6.4.Przewidywane zagrożenia podczas wykonywania robót:

- dowóz i rozładunek materiałów i urządzeń,
- wykonywanie wykopów
- rozładunek urządzeń.
- zasyпка

6.6.5.Sposób prowadzenia instruktażu pracowników:

Kierownik robót zobowiązany jest do:

- dopuszczenia do pracy pracowników z aktualnymi uprawnieniami i badaniami lekarskimi oraz przeszkoleniem w zakresie BHP
- przeprowadzenia instruktażu stanowiskowego pracowników
- omówienia warunków szczegółowych i kolejności realizacji robót

6.6.6.Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom:

Kierownik budowy zobowiązany jest do zapewnienia:

- własnego bezpośredniego nadzoru nad bezpieczeństwem higieny pracy na stanowiskach pracy
- ochrony osobistej pracowników
- przenośnego sprzętu gaśniczego
- apteczki pierwszej pomocy
- zapewnienie łączności telefonicznej z Pogotowiem Ratunkowym i Państwową Strażą Pożarną
- odpowiedniego zabezpieczenia terenu budowy (także wykopów i pracy sprzętu) przed osobami nieupoważnionymi
- odpowiedniego zabezpieczenia wykopów
- stosowania odpowiednich maszyn i innych urządzeń technicznych zgodnie z ich przeznaczeniem
- dopuszczać do pracy z odpowiednim oświetleniem
- przewiduje się opracowania planu BIOZ (prace mogą trwać ponad 30 dni, a liczba pracowników może przekroczyć przy tym 20 osób)

autor projektu:

mgr inż. Andrzej Dusiński
inż. projektant i kierownik budowy
w spec. konstr. inż. w zakresie dróg i mostów
73-42/Cie-101/94 i Cie-43/91
uprawniony do wykonywania
w specjalności: konstr. i inż. budowlanej
Cie-30/91