

RODZAJ
OPRACOWANIA:

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ZAMIARU ROZPOCZĘCIA ROBÓT BUDOWLANYCH

TYTUŁ
PROJEKTU:

**PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ STRASZYDLE - PUSTKI
NA ODCINKU OD KM 0+016,00 DO KM 0+752,00**

OBIEKTY:

DROGA WEWNĘTRZNA ODC DŁUGOŚCI OK 736 M

ADRES
OBIEKTÓW:

**M. STRASZYDLE
GMINA LUBENIA
POWIAT RZESZOWSKI
WOJ. PODKARPACKIE**

DZIAŁKI NR
EWID.:

**2478/2, 2616/3, 2616/5, 2613/1, 2478/6, 2478/4, 2613/3, 2616/6,
2616/7, 2616/9, 2614/3, 2614/1, 2478/8, 2615/1, 2616/10, 2617/1,
2772/7, 2618/1, 2772/9, 2776/14, 2772/5, 2773/1, 2776/8, 2776/12,
2774/1, 2776/10, 2775/5, 2775/3, 2777/4, 2777/6, 2915/3, 2777/8**

**OBRĘB: 0004 STRASZYDLE
JEDN. EWID: 181610_2 LUBENIA**

BRANŻA:

DROGOWA

INWESTOR:

**GMINA LUBENIA
36-042 LUBENIA 131**



AUTORZY OPRACOWANIA:

Lp.	Funkcja/ Branża	Imię i Nazwisko Nr uprawnień	Data	Podpis
1.	Opracował Drogowa	mgr inż. Roman Charchut	01.2021 r.	

Rzeszów, styczeń 2021 r.

mgr inż. Roman Charchut
uprawnienia budowlane
do projektowania i kierowania robotami
budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej
nr ewid. PDK/0061/PWOD/18

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	3
1.1. INWESTOR	3
1.2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
1.3. JEDNOSTKA PROJEKTOWA	3
1.4. PODSTAWA OPRACOWANIA	3
1.5. ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA	4
1.6. CEL OPRACOWANIA	4
1.7. CEL INWESTYCJI	4
2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	4
2.1. POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE I LOKALIZACJA INWESTYCJI	4
2.2. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA	5
2.3. ZAGOSPODAROWANIE ISTNIEJĄCEGO PASA DROGOWEGO	5
2.4. INWENTARYZACJA URZĄDZEŃ OBCYCH	6
2.5. ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE OBIEKTU	6
2.6. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE	7
3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	7
4. UKSZTAŁTOWANIE TRASY I CHARAKTERYSTYKA ZAPROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ	8
4.1. UKSZTAŁTOWANIE TRASY	8
4.2. ODWODNIENIE	8
4.3. PRZEKROJE TYPOWE – PROJEKTOWANE PARAMETRY TECHNICZNE	9
4.4. ZJAZDY INDYWIDUALNE	9
4.5. SKRZYŻOWANIA	9
4.6. PROJEKTOWANE KONSTRUKCJE JEZDNI I POBOCZY	9
5. URZĄDZENIA OBCE	9
6. OCHRONA ŚRODOWISKA	10
6.1. ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W CZASIE REALIZACJI ROBÓT	10
6.2. PRZEWIDYWANE ILOŚCI WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW	10
6.3. PRZEDSIĘWZIĘCIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	10
6.4. WPŁYW INWESTYCJI NA WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE	11
7. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU	11
8. WŁAŚCICIELE I ZARZĄDCY DZIAŁEK OBJĘTYCH OPRACOWANIEM	11
9. INNE DANE	11
10. PRZEZNACZENIE OBIEKTU BUDOWLANEGO	12
11. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA ZASADNICZYCH URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH	12

I. OPIS TECHNICZNY

1. WSTĘP

1.1. Inwestor

Inwestorem planowanych robót budowlanych jest Gmina Lubenia, 36-042 Lubenia 131.

1.2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania są materiały do zgłoszenia robót budowlanych, nie wymagających pozwolenia na budowę, które będą realizowane w granicach istniejącego pasa drogowego I.P.D. i swoim zakresem będą obejmować:

- wykonanie konstrukcji poszerzeń jezdni drogi na łukach do szerokości 3,5 m,
- wykonanie wzdłuż całego odcinka drogi poboczy utwardzonych kruszywem łamanym o szerokości 0,4 - 0,75 m w zależności od uwarunkowań terenowych,
- wykonanie korytek ściekowych przy krawędzi jezdni oraz jako umocnienie dna rowu,
- umocnienie skarp rowów elementami prefabrykowanymi betonowymi,
- przebudowa istniejących przepustów pod koroną drogi.

Zamierzenie budowlane określone przez Inwestora, dla którego opracowano dokumentację techniczną i niniejsze materiały brzmi: „**Przebudowa drogi wewnętrznej Straszyle - Pustki na od km 0+016,00 do km 0+752,00**” i obejmuje w swoim zakresie w/w roboty budowlane, które wynikły z potrzeby poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi.

1.3. Jednostka projektowa

Jednostka projektowa – Wykonawca dokumentacji

BETAPROJEKT

Kwiatkowskiego 139A/7

35-001 Rzeszów

880 411 234

664 999 567

betaprojekt@onet.pl

Opracowujący - branża drogowa: mgr inż. Roman Charchut,

1.4. Podstawa opracowania

Podstawą formalną niniejszego opracowania są następujące dokumenty, opracowania oraz literatura techniczna, normy i instrukcje:

a) Dokumenty formalne

Umowa zawarta pomiędzy Zleceniodawcą a Wykonawcą.

b) Normy, wytyczne, warunki techniczne, katalogi branżowe

- Kopia mapy zasadniczej w skali 1:500, wydanej przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Rzeszowie,
- Prawo budowlane – ustawa z 7 lipca 1994r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333),
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne. (Dz.U.2020.0.310)
- Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne. (Dz.U.2020.0.276)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.0.124).

c) Opracowania pomocnicze

- Pomiarów terenowe,
- Mapa topograficzna w skali 1 : 50 000,
- Kopia mapy zasadniczej w skali 1:500,
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych – „Transprojekt” Warszawa,
- Katalog Wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych.

1.5. Zawartość opracowania

Materiały do zgłoszenia robót budowlanych składają się z następujących części:

Część I. Opis techniczny,

Część II. Rysunki,

Część III. Dokumenty formalno-prawne.

1.6. Cel opracowania

Niniejsze opracowanie stanowi dokumentację techniczną będącą załącznikiem do wniosku w procedurze zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę. Całość robót objętych przedmiotową inwestycją zostanie zgłoszona do Starosty Rzeszowskiego.

1.7. Cel inwestycji

Głównym celem planowanej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu użytkowników drogi oraz dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców okolicznych terenów. Istniejąca nawierzchnia jezdni charakteryzuje się licznymi uszkodzeniami utrudniającymi eksploatację a niewystarczająca szerokość nawierzchni na łukach wpływa na istotne podniesienie ryzyka wystąpienia zdarzeń drogowych.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE**2.1. Położenie geograficzne i lokalizacja inwestycji**

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie podkarpackim w powiecie rzeszowskim w południowej części Gminy Lubenia, na działkach nr ewid.: 2478/2, 2616/3, 2616/5, 2613/1,

2478/6, 2478/4, 2613/3, 2616/6, 2616/7, 2616/9, 2614/3, 2614/1, 2478/8, 2615/1, 2616/10, 2617/1, 2772/7, 2618/1, 2772/9, 2776/14, 2772/5, 2773/1, 2776/8, 2776/12, 2774/1, 2776/10, 2775/5, 2775/3, 2777/4, 2777/6, 2915/3, 2777/8 w miejscowości Straszyle.

Zakres robót będzie zawierał się na wyżej wymienionych działkach.

2.2. Istniejąca sieć komunikacyjna

Na układ drogowy w analizowanym obszarze składają się drogi gminne oraz drogi wewnętrzne.

2.3. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

• Droga w planie sytuacyjnym i profilu podłużnym

Analizowany odcinek drogi przebiega w terenie pagórkowatym charakteryzującym się zabudową o charakterze mieszkalnym i zagrodowym. Znaczna część terenów przyległych do pasa drogowego to tereny leśne, nieużytki, łąki i pastwiska.

W układzie sytuacyjnym odcinek przebudowywanej drogi od km 0+016,00 do km ok 0+260 charakteryzuje się licznymi łukami z uwagi na konieczność pokonania znaczącej różnicy wysokości na krótkim odcinku w dalszym przebiegu trasa składa się z odcinków prostych oraz łuków o dużym promieniu. W profilu podłużnym istniejąca niweleta drogi jest dostosowana do ukształtowania terenu tzn. korona drogi została wpisana w ukształtowanie przyległego do niej terenu. Spadki podłużne drogi są zróżnicowane osiągając maksymalną wartość ok 17%. Najwyższa rzędna wysokościowa jest na końcu odcinka, a najniższa na początku oraz przebudowywanego odcinka drogi. Różnica wysokości pomiędzy początkiem a końcem odcinka wynosi ok 75 m.

• Podstawowe parametry techniczne istniejącej drogi

- | | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| – szerokość jezdni | 2,70 m – 3,2 m |
| – pobocze gruntowe | 0,3 m – 1,1 m |
| – spadek poprzeczny jezdni | nieregulamy zmienny |
| – nawierzchnia | bitumiczna z licznymi uszkodzeniami |

• Przekrój poprzeczny i odwodnienie

Istniejąca droga, jest drogą jednojezdniową o szerokości jezdni 2,7 - 3,2 m. Droga posiada obustronne pobocza gruntowe w złym stanie technicznym. Droga na części przebiegu posiada rowy otwarte jednostronne, odcinkowo brak jest rowów spływ wód następuje bezpośrednio na przyległe tereny.

Pod koroną drogi zinwentaryzowano następujące przepusty z prefabrykatów żelbetonowych:

- przepust „P1” o długości ok 5,60m i średnicy 40 cm, w km 0+056,00,

- przepust „P2” o długości ok 4,60m i średnicy 40 cm, w km 0+094,00,
- przepust „P3” o długości ok 4,70m i średnicy 40 cm, w km 0+160,00,
- przepust „P4” o długości ok 9,00m i średnicy 40 cm, w km 0+280,00,
- przepust „P5” o długości ok 7,00m i średnicy 40 cm, w km 0+503,00,

• **Nawierzchnia drogi**

Nawierzchnia jezdni bitumiczna posiada liczne i typowe uszkodzenia, które powstają w skutek intensywnego użytkowania przy niewystarczającej konstrukcji. Na nawierzchni jezdni zinwentaryzowano liczne deformacje, spękania siatkowe zaniżenia oraz ubytki.

• **Drogowe obiekty inżynierskie i przepusty**

W ciągu przebudowywanej drogi nie zinwentaryzowano obiektów inżynierskich.

• **Zadrzewienie**

W ramach projektowanych robót niezbędna będzie wycinka pojedynczych samosiejek drzew oraz zakrzaczeń znajdujących się na skarpach rowów i w najbliższym otoczeniu drogi. Wycinka ta nie jest objęta niniejszym zgłoszeniem robót.

2.4. Inwentaryzacja urządzeń obcych

Na trasie planowanych robót budowlanych znajdują się doziemne sieci oraz przyłącza wodociągowe i kanalizacji sanitarnej, napowietrzne linie elektroenergetyczne niskiego napięcia oraz linia teletechniczna.

2.5. Istniejące uwarunkowania realizacyjne obiektu

• **Warunki środowiskowe terenu**

Inwestycja ta nie jest zaliczona do przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko - zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10.09.2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839) - dlatego też nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Nie jest też usytuowana w obszarze Natura 2000 i nie ma na ten obszar wpływu. Na terenie ww. inwestycji nie występują zakazy obowiązujące w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną. W trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych - zgodnie z art. 75 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2020.0.1219). Teren przyległy do planowanej inwestycji stanowią głównie łąki, tereny leśne oraz niezagospodarowane nieużytki. Na części nieruchomości gruntowych sąsiadujących z pasem drogowym, występuje zabudowa mieszkalna i zagrodowa. W granicach istniejącego pasa drogowego (działki drogowej) zinwentaryzowano pojedyncze skupiska krzewów i drobnych

samosiejek drzew w większości nie kolidujących z projektowanym zakresem robót. Na terenie planowanej inwestycji nie znajdują się również pomniki przyrody w rozumieniu Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz.U.2020.0.55). Przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

- **Warunki wynikające z ochrony archeologicznej i konserwatorskiej terenu**

Teren, na którym zlokalizowano inwestycję nie podlega ochronie archeologicznej i konserwatorskiej.

- **Warunki górnicze terenu**

Teren, na którym lokalizuje się inwestycję nie znajduje się na terenach eksploatacji górniczej.

- **Zagrożenie ruchami masowymi**

Teren nie jest zagrożony występowaniem procesów geodynamicznych.

2.6. Podstawowe założenia projektowe

- **Główne parametry techniczne**

- Kategoria obciążenia ruchem KR - 1,
- Jezdnia: jednojezdniowa, jednopasowa,
- Przekrój poprzeczny: szlakowy,
- Szerokość jezdni: 3,0 - 3,5 m,
- Szerokość pobocza: obustronne 0,4 - 0,75 m, odcinkowo w ramach pobocza zaprojektowano ściek trójkątny,

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Na terenie objętym wnioskiem nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Projektowana inwestycja nie spowoduje żadnych negatywnych zmian w istniejącym zagospodarowaniu terenu, gdyż będzie właściwie wpisana w krajobraz oraz dostosowana do istniejącego terenu.

Poprawne zaprojektowanie i wykonanie inwestycji, zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym z normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej i budowlanej nie wpłynie negatywnie na jakość powietrza, klimat akustyczny, nie będzie powodować zanieczyszczenia wody podziemnej i powierzchni ziemi łącznie z glebą. Tym samym nie będzie oddziaływać na pozostałe komponenty środowiska (szata roślinna, świat zwierzęcy, krajobraz, przyroda, środowisko człowieka i inne).

Kompleksowa przebudowa drogi pozytywnie wpłynie na podniesienie bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszych oraz pojazdów korzystających z drogi. Ponadto planowany do wykonania zakres robót przyczyni się do poprawy estetyki i charakterystyki ekologicznej terenu przyległego. Poprawa stanu nawierzchni jezdni zniweluje ryzyko poważnej awarii pojazdu mogącej prowadzić do zanieczyszczenia przyległych terenów.

Rozwiązania sytuacyjno - wysokościowe oraz konstrukcja i parametry techniczne przyjęto w oparciu o wymagania Inwestora oraz w dostosowaniu do uwarunkowań lokalnych i wynikających z ograniczeń terenowych.

4. UKSZTAŁTOWANIE TRASY I CHARAKTERYSTYKA ZAPROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ

Ukształtowanie i dostępność terenu wymusiły przyjęcie takich rozwiązań technicznych, które pozwolą ograniczyć konieczność ingerowania w obręb działek przyległych.

4.1. Ukształtowanie trasy

Zaprojektowany układ sytuacyjny powstał w oparciu o istniejący przebieg jezdni przedmiotowej drogi wewnętrznej Straszyle – Pustki, określony na podstawie inwentaryzacji w terenie i zawarty na mapie zasadniczej.

Oś drogi dowiązano do jej poprzedzającego odcinka o nawierzchni bitumicznej punkt styku ustala się w km ok 0+016,00. Przebieg przebudowywanej trasy oznaczono od km 0+016,00 do km 0+752,00.

4.2. Odwodnienie

Dla prawidłowego zebrania i odprowadzenia wód opadowo - roztopowych z korpusu drogi i przyległego terenu projektuje się wykonanie:

- Korytka ściekowego trójkątnego o szer. 0,50m od km ok 0+094 do km 0+160 (ok. 66m) strona lewa,
- Przebudowę polegającą na umocnieniu skarp i dna w obrębie istn. rowów otwartych od km 0+160,00 do ok 0+200,00 ułożenie korytek kolejowych (odcinek długości ok 40m), natomiast od km 0+200 do km 0+241 ułożenie na dnie korytek muldowych natomiast umocnienie skarp projektuje się za pomocą płyt betonowych ażurowych układanych na podsypce cementowo piaskowej,
- Przebudowę przepustów pod koroną drogi gminnej:
 - W miejscu istn. przepustu „P1” projektuje się przepust z rury PP/PE karbowanej długości 6,0m i średnicy 50 cm wraz z wykonaniem ścianek czołowych z betonu zbrojonego na wlocie i wylocie przepustu, 5,6 skł
 - W miejscu istn. przepustu „P2” projektuje się przepust z rury PP/PE karbowanej długości 6,0m i średnicy 50 cm wraz z wykonaniem ścianek czołowych z betonu zbrojonego na wlocie i wylocie przepustu, 4,6 skł
 - W miejscu istn. przepustu „P3” projektuje się przepust z rury PP/PE karbowanej długości 6,0m i średnicy 50 cm wraz z wykonaniem ścianek czołowych z betonu zbrojonego na wlocie i wylocie przepustu, 4,7 skł

- W przypadku przepustu P4 i P5 przewiduje się ich odmulenie i oczyszczenie.

W wyniku przedmiotowej inwestycji nie zostaną naruszone stosunki wodne. Wody opadowe z pasa drogowego nie zostaną skierowane na sąsiadujące działki prywatne.

4.3. Przekroje typowe – projektowane parametry techniczne

• Przekrój typowy

W przekroju poprzecznym jezdni na odcinkach prostych posiadać będzie przekrój jednostronny o pochyleniu 2% w zależności od przebiegu geometrycznego trasy. Przekrój typowy drogi charakteryzuje się jezdnią jednopasową o szerokości zmiennej od 3,0 do 3,5m.

4.4. Zjazdy indywidualne

W wyniku przebudowy drogi warunki dostępu do działek sąsiadujących z pasem drogowym nie ulegną pogorszeniu. Nawierzchnia istniejących zjazdów indywidualnych dostosowana zostanie do poziomu niwelety jezdni drogi po przebudowie.

4.5. Skrzyżowania

W ramach inwestycji nie przewiduje się przebudowy skrzyżowań z innymi drogami.

4.6. Projektowane konstrukcje jezdni i poboczy

a) Konstrukcja jezdni - poszerzenia

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA8 – gr. 3 cm,
- warstwa wiążąco wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16W – gr. 3 – 10 cm,
- warstwa zabezpieczająca z geosiatki na całej szerokości jezdni,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabil. mech. – gr. 20 cm,
- warstwa z mieszanki stabilizowanej spoiwem hydraulicznym (stabilizacja z dowozu) $R_m=2,5\text{MPa}$ – gr. 15 cm.

b) Konstrukcja jezdni na istniejącej nawierzchni bitumicznej

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA8 – gr. 3 cm,
- warstwa wiążąco wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16W – gr. 3 – 10 cm, (odcinkowo w miejscach największych nierówności oraz celem ukształtowania prawidłowych spadków poprzecznych)
- warstwa zabezpieczająca z geosiatki na całej szerokości jezdni (na odcinku od km 0+016,00 do 0+255,00 gdzie zinwentaryzowano największe uszkodzenia).

d) Pobocza drogi

- warstwa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie o śr gr. 15 cm.

5. URZĄDZENIA OBCE

Zakładana technologia przebudowy drogi nie będzie wymagała ingerencji w istniejące podłoże na głębokość większą niż 35 cm i związana jest z wykonaniem konstrukcji jezdni na poszerzeniach w związku z powyższym w trakcie prowadzenia robót budowlanych nie ma

zagrożenia uszkodzenia istniejących podziemnych sieci i przyłączy wodociągowych oraz kanalizacji sanitarnej zlokalizowanych na głębokości min. 1,4 m poniżej poziomu nawierzchni jezdni w związku z czym nie ma potrzeby ich dodatkowego zabezpieczenia bądź też przebudowy. Prace w miejscach skrzyżowań z istniejącą infrastrukturą należy prowadzić z zachowaniem należytej staranności oraz w oparciu o normę PN-B-10725:1997 Wodociągi – przewody zewnętrzne wymagania i badania.

W wyniku przebudowy drogi nieznacznie podniesiona zostanie niweleta jezdni (ok 7 -15 cm). W wyniku inwentaryzacji w terenie potwierdzono, wymaganą odległość linii telekomunikacyjnych i energetycznych od poziomu nawierzchni jezdni po przebudowie zgodnie z normą PN-E-05100.

6. OCHRONA ŚRODOWISKA

6.1. Oddziaływanie inwestycji w czasie realizacji robót

W trakcie robót stosowane będą materiały i technologie wykluczające możliwość skażenia wody i powietrza. W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu inwestycji w czasie realizacji należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- prace budowlane prowadzić w porze dziennej;
- stosować maszyny i środki transportu wyłącznie w dobrym stanie technicznym;
- transport materiałów i sprzętu zorganizować w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu;
- unikać koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń;
- ograniczyć jałową pracę silników spalinowych;

Ścieki sanitarne – bytowe gromadzone będą w zbiornikach kabin sanitarnych, które po napełnieniu opróżnione będą przez specjalistyczną firmę.

Po zakończeniu robót wykonane zostanie:

- usunięcie użytych materiałów,
- rekultywacja terenu w obrębie placu budowy,
- humusowanie skarp i obsianie mieszkankami traw.

6.2. Przewidywane ilości wykorzystywanych surowców

- | | |
|-----------------------------|--|
| - woda | - Wykonawca robót zapewni zbiorniki z wodą |
| - energia elektryczna | - Wykonawca robót zapewni agregaty i przyłącza |
| - gaz | - Nie wymaga |
| - odprowadzenie ścieków | - Wykonawca robót środkami własnymi |
| - usuwanie odpadów z budowy | - Wykonawca robót środkami własnymi |

6.3. Przedsięwzięcia chroniące środowisko

Podczas realizacji przedsięwzięcia:

- prace będą prowadzone w porze dziennej;

- będą stosowane maszyny i środki transportu wyłącznie w dobrym stanie technicznym;
- transport materiałów i sprzętu zorganizowany będzie w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu;
- unikane będzie koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń;
- ograniczona będzie jałowa praca silników spalinowych;
- ścieki sanitarne odprowadzane będą do kontenerowych sanitariatów.

Podczas eksploatacji:

- przeprowadzenie właściwych zabiegów utrzymaniowych.

Po zakończeniu budowy wykonane będą:

- usunięcie materiałów użytych do robót;
- uporządkowanie terenu.

6.4. Wpływ inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne

Przebudowa drogi nie będzie w żaden sposób negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe i podziemne. W wyniku wykonanych robót nastąpi podwyższenie jakości odprowadzanych wód opadowych/roztopowych z drogi co spowoduje zmniejszenie negatywnego jej wpływu na środowisko.

7. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU

Lp.	Element	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]
1.	Jezdnia DG i pobocza	736 m	3 192,50
2.	Zjazdy	--	60

8. WŁAŚCICIELE I ZARZĄDCY DZIAŁEK OBJĘTYCH OPRACOWANIEM

Lp.	Nr działki	Właściciele i Zarządcy	Roboty objęte opracowaniem
1.	2478/2, 2616/3, 2616/5, 2613/1, 2478/6, 2478/4, 2613/3, 2616/6, 2616/7, 2616/9, 2614/3, 2614/1, 2478/8, 2615/1, 2616/10, 2617/1, 2772/7, 2618/1, 2772/9, 2776/14, 2772/5, 2773/1, 2776/8, 2776/12, 2774/1, 2776/10, 2775/5, 2775/3, 2777/4, 2777/6, 2915/3, 2777/8	Gmina Lubenia	Wykonanie konstrukcji poszerzeń, nawierzchni jezdni, uzupełnienie poboczy, przebudowa przepustów i rowów. Całość robót objętych niniejszym zgłoszeniem zawierać się będzie w granicach istniejącego pasa drogowego I.P.D.

9. INNE DANE

Dopuszcza się nieistotne odstępstwa od projektu technicznego w zakresie zmiany wymiarów oraz parametrów o ile nie naruszają warunków technicznych i innych przepisów. Muszą one zostać każdorazowo zaakceptowane przez autora dokumentacji.

10. PRZEZNACZENIE OBIEKTU BUDOWLANEGO

W wyniku zrealizowanej przebudowy przeznaczenie obiektu nie ulegnie zmianie. Projektowane roboty mają na celu poprawę bezpieczeństwa oraz komfortu ruchu pieszych i pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi.

11. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA ZASADNICZYCH URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH

Na czas prowadzenia robót Wykonawca jest zobowiązany do opracowania i uzgodnienia zgodnie z obowiązującymi przepisami projektu tymczasowej organizacji ruchu.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Rys. 1 Orientacja	1 : 50 000
2. Rys. 2 Plan sytuacyjny	1 : 500
3. Rys. 3 Przekrój typowy	1 : 50