

Inwestor:	GMINA STARE BOGACZOWICE 58-312 Stare Bogaczowice, ul. Główna 132		
<h1>PROJEKT BUDOWLANY</h1>			
<h2>PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU</h2>			
Nazwa zamierzenia budowlanego	Przebudowa drogi wewnętrznej na działce nr 172 w miejscowości Struga w ramach zadania inwestycyjnego pn. Podniesienie bezpieczeństwa mieszkańców wsi Struga poprzez modernizację infrastruktury drogowej		
Zakres robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia:	Kod CPV 45233142-6	Nazwa kategorii robót Prace dotyczące naprawy dróg	
Lokalizacja robót budowlanych/ numery działek:	województwo: DOLNOŚLĄSKIE powiat: WAŁBRZYSKI gmina: Stare Bogaczowice jednostka ewidencyjna 022107_2 obręb: 0008 Struga numer ew. działki: 172		
Kategoria obiektu budowlanego	XXV		
Obiekt	Droga wewnętrzna		
Projektant Główny Branża Drogowa	inż. Zbigniew STANDER uprawnienia budowlane DOŚ/0093/POD/23 Dolnośląska Okręgowa Izba Inżynierów Bud. Nr ewid. DOŚ/BD/0422/04	Podpis:	
Data opracowania:	30 kwiecień 2024 r.		

Zgodnie z art. 34 ust. 3B ustawy – Prawo budowlane nie ma obowiązku sporządzania PAB i PT w przypadku projektu budowlanego budowy lub przebudowy urządzeń budowlanych oraz podziemnych sieci uzbrojenia terenu, jeżeli całość problematyki może być przedstawiona w projekcie zagospodarowania działki lub terenu.

Egz. 1

SPIIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU BUDOWLANEGO

Część 1 . PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Część 2 . WYMAGANE PRZEPISAMI DOKUMENTY

SPIIS TREŚCI

STRONA TYTUŁOWA

SPIIS TREŚCI

I. Oświadczenie projektanta

1. Przedmiot zamierzenia budowlanego

1.1	Dane podstawowe	.....	3
1.2	Przedmiot i zakres opracowania	.....	3
1.3	Podstawa opracowania	.....	3
1.4	Lokalizacja	.....	5

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1	Istniejące zagospodarowanie terenu	5
2.2	Warunki gruntowo – wodne	.....	8
2.3	Sieci uzbrojenia terenu nie związane z funkcjonowaniem drogi	.....	9
2.4	Zieleń	.....	9

3. Projektowane zagospodarowanie terenu branży drogowej i układ komunikacyjny

3.1	Sieci uzbrojenia terenu nie związane z funkcjonowaniem drogi.....	9
3.2	Projektowane zagospodarowanie terenu branży drogowej	10
3.3	Odwodnienie drogi – powierzchniowe	13

4. Inne informacje i dane

15

5. Kolizje z istniejącą infrastrukturą

16

6. Uwagi i zalecenia

16

Jedlina Zdrój, 26.04.2024 r.

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW I UPRAWNIENIA

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 34 ust. 3d pkt. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane
(Dz.U. 2021 poz. 2351 z późn. zm.)

OŚWIADCZAM, że

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

**PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ NA DZIAŁCE NR GEOD.172
W MIEJSCOWOŚCI STRUGA W RAMACH ZADANIA
INWESTYCYJNEGO PN.:
PODNIESIENIE BEZPIECZEŃSTWA MIESZKAŃCÓW WSI STRUGA
POPRAZ MODERNIZACJĘ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ**

Województwo: dolnośląskie, Powiat: wałbrzyski; Gmina: Stare Bogaczowice; Miejscowość: Struga
Obręb: 0008 Struga, Nr ewidencyjny działek: 172
jednostka ewidencyjna: 022107_2

został sporządzony zgodnie
z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

	Autorzy opracowania / nr uprawnień	podpis:
Projektant Główny/ Branża drogowa	inż. Zbigniew Stander uprawnienia budowlane w specjalności inżynierskiej drogowej do projektowania w ogr. zakresie, nr ewid. DOŚ/00093/POD/23	

1. PRZEDMIOT ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

1.1. Dane podstawowe.

Inwestor : GMINA STARE BOGACZOWICE , 58-312 Stare Bogaczowice , ul. Główna 132

Temat projektu : PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ NA DZIAŁCE NR 172 W MIEJSCOWOŚCI
STRUGA W RAMACH ZADANIA INWESTYCYJNEGO pn.
PODNIESIENIE BEZPIECZEŃSTWA MIESZKAŃCÓW WSI STRUGA POPRZEC
MODERNIZACJĘ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Lokalizacja : województwo: DOLNOŚLĄSKIE
powiat: WAŁBRZYSKI
gmina: Stare Bogaczowice
jednostka ewidencyjna 022107_2
obręb: 0008 Struga
numer ew. działki: 172

1.2. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej wewnętrznej w m. Struga (gmina Stare Bogaczowice, powiat wałbrzyski) polegającej na wzmocnieniu istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz na remoncie innych elementów drogi - na odcinku o pikietażu roboczym: od km 0+000 do km 0+320, o długości 0,320 km. Zadanie to będzie realizowane na zlecenie GMINY STARE BOGACZOWICE, (58-312 Stare Bogaczowice ul. Główna nr 132).

Projektowana droga obsługująca tereny przyległe będzie posiadać:

1. jezdnię o szerokości 3,5m, z nawierzchnią z betonu asfaltowego AC11S 50/70 z lokalnym ograniczeniem krawędzi obramowaniem z krawężników betonowych typu najazdowego,
2. utwardzone gruntowe zjazdy ogólnodostępne oraz nawierzchnie wlotów: do bitumicznej drogi wojewódzkiej oraz gruntowej drogi prywatnej ogólnodostępnej – o konstrukcji nawierzchni jak dla jezdni zasadniczej,
3. oczyszczone i sprawnie funkcjonujące odcinkowe rowy drogowe,
4. umocnione pobocza ziemne mieszanką z kruszywa kamiennego niezwiązanego umocnionego w górnej warstwie powierzchniowym utwaleniem bitumem.

Głównym celem przedsięwzięcia jest usprawnienie i poprawa warunków obsługi użytkowników drogi, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji spalin i hałasu oraz poprawa komfortu podróżujących.

Powyższe zamierzenia inwestycyjne wpłyną na poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego oraz zwiększą walory oraz przydatność użytkowo – eksploatacyjną tego odcinka drogi.

Projekt zagospodarowania terenu wraz z niezbędnymi uzgodnieniami stanowią załącznik do wniosku o zgłoszenie robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę.

1.3. Podstawa opracowania.

1.3.1. Podstawa opracowania merytoryczna

1. Istniejące zagospodarowanie terenu.
2. Mapa do celów projektowych: Powiat: wałbrzyski; Gmina: Stare Bogaczowice Obręb geodezyjny: 0008 Struga , dz. 172 w skali 1:500.
3. Inwentaryzacja dla potrzeb projektowych wykonana staraniem projektanta w lutym 2024 roku.
4. Wypis z rejestru gruntów wydany przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Wałbrzychu.
5. Mapa ewidencji gruntów w skali 1:1000 wydana przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Wałbrzychu.
6. DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLASKIEGO z dnia 8 stycznia 2014 r. Poz. 95, UCHWAŁA NR XXIII/136/13 RADY GMINY STARE BOGACZOWICE z dnia 20 grudnia 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w obrębie wsi Struga, gm. Stare Bogaczowice.

1.3.2. Podstawowe przepisy zastosowane w projekcie:

Podstawę opracowania dokumentacji stanowią:

1. Mapa zasadnicza sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500 (aktualna).
2. Mapa ewidencyjna gruntów w skali 1:1000.
3. Wyniki z wizji lokalnej i pomiarów polowych oraz inwentaryzacji stanu technicznego drogi gminnej od km 0+000 do km 0+320 – wykonanych w marcu 2024r.
4. Ustawa „Prawo budowlane” ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - (tekst jednolity Dz.U. R.P. z 12 kwietnia 2023 poz.682 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 10 marca 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351).
5. Obwieszczenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 12 lipca 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. R.P. z dnia 10 sierpnia 2022 r. poz. 1679).
6. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych (D.U. Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 5 kwietnia 2023 r. poz. 645).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. R.P. z dnia 20 lipca 2022 r., poz.1518) - warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz użytkowania dróg

publicznych.

8. Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. (Dz.U. 2020 poz. 1609 z późn. zm.).
9. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U. z 20 grudnia 2021r. poz. 2458).
10. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - opracowano w: Katedrze Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej (listopad 2012r.):
 - załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.
11. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane. (Dz.U. 2021 poz. 2351 z późn. zm.).
12. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. (Dz.U. 2021 poz. 1973 z późn. zm.).
13. Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych. (Dz.U. 2021 poz. 1376 z późn. zm.).
14. Obowiązujące normy techniczne, certyfikaty na znak bezpieczeństwa oraz deklarację właściwości użytkowych, zgodności lub certyfikat zgodności z Polską Normą lub aprobatą techniczną.

1.4. Lokalizacja zadania

Teren lokalizacji inwestycji znajduje się w miejscowości Struga, gmina Stare Bogaczowice – droga otoczona jest terenami zagospodarowanymi o charakterze rolniczym oraz stanowi łącznik z drogą wojewódzką nr DW375 i spełnia funkcję obsługi oraz połączenia wewnętrznego i zewnętrznego wsi dla innych dróg gminnych z zabudową mieszkaniową jednorodzinną - planowanej w przyszłości do rozbudowy na działce geod. Nr 172.

Granice działki objętej opracowaniem przedstawiono na rys. P- 01– Projekt zagospodarowania terenu.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Droga gminna na odcinku od km 0+000 do km 0+320 jest drogą ogólnodostępną jednojezdniową, o przekroju szlakowym, z jezdnią jednopasową dwukierunkową 1/1, charakteryzującą się następującymi parametrami geometrycznymi:

przekrój szlakowy – od km 0+000 do km 0+320

1. jezdnia szerokości śr. 3,0m – 3,5m ograniczona lokalnie skarpami i przeciwsłupami drogowymi i o nawierzchni:
 - od km 0+000 – do km 0+320 ulepszonej kruszywem - z mieszanki mineralno – kamiennej, w

złym stanie technicznym i wymagającej przebudowy oraz wzmocnienia na nośność 115 kN/oś;

2. pobocza ziemne, obustronne i odcinkowe lokalnie - o szerokości śr. 0,5m;
3. odwodnienie wód opadowych i roztopowych powierzchniowe: częściowo do systemu istniejących odcinkowo rowów drogowych, znacznie zamulonych oraz przegrodzonych zjazdami na grunty rolne i wlotami do dróg;

Droga przebiega w terenie niezabudowanym i niezalesionym, o charakterze rolniczym i stanowi dojazd do gruntów rolnych oraz pośrednio pełni funkcję połączenia zewnętrznego wsi poprzez skomunikowanie innych dróg gminnych wewnętrznych, posiadających w otoczeniu zabudowę jednorodzinną. Droga posiada parametry użytkowe i klasę techniczną D 1/1 o $V_p = 30$ km/h, a w układzie komunikacyjnym pełni funkcję obsługową bezpośredniego otoczenia.

Dostępność do drogi zapewnia połączenie z siecią dróg wlotem (PT km 0+000) do drogi wojewódzkiej nr W375 – ul. Ułańska (dz. nr 181/2). Planowanymi robotami o charakterze przebudowy i remontowymi objęty jest odcinek drogi z przyjętym kilometrażem roboczym jak w pkt.1.2., o przekroju szlakurowym (drogowym) i o nawierzchni ulepszonej mieszanką mineralno – kamienną i z poboczami gruntowymi odwadniającymi korpus drogi. Pod względem topograficznym trasa drogi przebiega w terenie pagórkowatym a pochylenie podłużne niwelety wynosi od 2% ÷ 3%.

Na całym przedmiotowym odcinku droga znajduje się w granicach administracyjnych powiatu wałbrzyskiego, gminy Stare Bogaczowice. Przedmiotowy odcinek drogi przewidziany do przebudowy znajduje się w obrębie ewidencyjnym 022107_2.0008.172 – Struga.

2.1.1. Opis stanu istniejącego drogi, w tym ogólna charakterystyka stanu elementów drogi

W czasie długoletniej eksploatacji drogi jej część konstrukcji nawierzchni jezdni, szczególnie górne warstwy nawierzchni z mieszanki min.kamiennej, wskutek długotrwałego obciążenia od ruchu ciężkich pojazdów samochodowych i maszyn rolniczych oraz wskutek występowania zróżnicowanych warunków atmosferycznych uległy lokalnie częściowemu zużyciu i zniszczeniu. Wskutek rozmywania od przepływającej i zalegającej wody opadowej i roztopowej zniszczeniu uległy szczególnie górne warstwy nawierzchni gruntowej ulepszonej mieszanką mineralno – kamienną niezwiązaną.

Ogólnie konstrukcja nawierzchni jezdni drogi jest w złym stanie technicznym, głównie w jej górnych warstwach oraz częściowo w warstwie luźnej kamiennej podbudowy – zniszczone i uszkodzone warstwy konstrukcji nawierzchni kwalifikują się do przebudowy oraz lokalnego odtworzenia i wzmocnienia.

Odcinek drogi nie posiada wszystkich niezbędnych i sprawnych elementów odwodnienia, umożliwiających właściwe odwodnienie korpusu drogi – istniejące pobocza gruntowe są znacznie zawyżone i nierówne w stosunku do krawędzi pasa ruchu oraz są porośnięte trawą. Odcinkowe rowy drogowe i melioracyjne w otoczeniu drogi są w dużym stopniu zamulone i niedrożne – wymagają

oczyszczenia oraz wyprofilowania skarp.

Lokalnie droga wymaga poszerzenia jej korony i korpusu poprzez wykonanie niezbędnych wykopów oraz nasypu korpusu drogowego. Korpus drogi nie jest właściwie powierzchniowo odwodniony m.in. z uwagi na brak umocnionych i ukształtowanych odpowiednimi spadkami poprzecznymi poboczy umożliwiających prawidłowy spływ wód opadowych z nawierzchni jezdni poza koronę drogi, w tym do systemu istniejących rowów drogowych.

Lokalnie na całym odcinku drogi: skarpy, pobocza oraz odcinkowe rowy drogowe porastają lokalnie krzaki i samosiejki przewidziane do usunięcia.

2.1.2. Stan konstrukcji nawierzchni drogi, poboczy ziemnych, rowów drogowych oraz zjazdów

2.1.2.1. Nawierzchnia drogi

Stan konstrukcji nawierzchni drogi i stopień uszkodzenia nie jest zróżnicowany i przedstawia się następująco:

1. na odcinku: od km 0+000 do km 0+320 nawierzchnia jezdni jest w złym stanie. Ten odcinek drogi na całym ciągu przewidzianym do przebudowy posiada lokalnie mocno zniszczone i osłabione trwale warstwy konstrukcji nawierzchni – pierwotnie o konstrukcji kamiennej nieulepszonej i mineralno - kamiennej w warstwie podbudowy. Warstwy podbudowy z kruszywa o charakterze mieszanek mineralno - kamiennych oraz warstwy jezdne nawierzchni o konstrukcji lokalnie ze śladowych pozostałości kruszyw o frakcji tłuczniowej, wymagają przebudowy oraz wzmocnienia pakietem warstw bitumicznych z betonu asfaltowego - na całej długości odcinka drogi planowanego do przebudowy.
2. lokalnie korona drogi, w tym jezdni - jest zawężona do szerokości 3,5m i wymaga poszerzenia do wielkości 4,5m – 5,0m.

2.1.2.2. Pobocza gruntowe

Istniejące obustronne pobocza gruntowe od km 0+000 do km 0+320 o szerokości śr. 0,5m mają nierówną powierzchnię porośniętą trawą oraz nieodpowiednie spadki poprzeczne i są lokalnie zniszczone, co jest przyczyną gromadzenia się wody opadowej wzdłuż krawędzi jezdni i jej niekontrolowanego spływu z korony drogi. Woda w ten sposób zalega na nawierzchni i przenika do pozostałych po zniszczeniach warstw konstrukcyjnych nawierzchni drogi, powodując jej dalszą przyspieszoną degradację. Pobocza wymagają ścinki głównie warstwy ukorzenionej roślinnością i umocnienia ich nawierzchni gruntowej mieszanką z kruszywa łamanego niezwiązanego stabilizowanego mechanicznie i w górnej warstwie utrwalone powierzchniowo bitumem.

2.1.2.3. Rowy drogowe

Odcinkowe rowy są w znacznym stopniu zamulone i niedrożne, a ich skarpy i dna są porośnięte gęstą roślinnością – nie posiadają jednolitego przekroju poprzecznego i nawet w minimalnym stopniu nie

spełniają funkcji odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z pasa drogi gminnej. Rowy wymagają oczyszczenia oraz przywrócenia im drożności i trapezowego przekroju poprzecznego.

2.1.2.4. Zjazdy – wloty na drogi inne oraz tereny przyległe

Stan konstrukcji nawierzchni istniejących zjazdów ogólnodostępnych przeznaczonych do obsługi terenów przyległych i rolnych oraz wlotów do dróg innych przedstawia się następująco:

1. km 0+000: wlot do drogi wojewódzkiej nr 375 (dz. nr 181/2) o nawierzchni gruntowo – kamiennej – 35,0m², zlokalizowany jest w poziomie istniejącej niwelety drogi wojewódzkiej; nawierzchnia wlotu wymaga utwardzenia o konstrukcji jak dla jezdni zasadniczej i połączenia z krawędzią jezdni DW - w granicach pasa drogowego;
2. km 0+030 (str. prawa): zjazd indywidualny na grunty przyległe o nawierzchni gruntowo – kamiennej – 10,0m², zlokalizowany jest w poziomie istniejącej niwelety drogi; nawierzchnia zjazdu wymaga utwardzenia o konstrukcji jak dla jezdni zasadniczej oraz obramowania krawędzi skrętów krawężnikami betonowymi najazdowymi - w granicach pasa drogowego;
3. km 0+095 (str. prawa): zjazd indywidualny na grunty rolne o nawierzchni gruntowo – kamiennej – 12,0m², zlokalizowany jest w poziomie istniejącej niwelety drogi; nawierzchnia zjazdu wymaga utwardzenia o konstrukcji jak dla jezdni zasadniczej - w granicach pasa drogowego;
4. km 0+105 (str. lewa): zjazd – wlot ogólnodostępny na drogę prywatną ul. Henryka Sienkiewicza (dz.nr 412/104) o nawierzchni gruntowej nieulepszonej – 30,0m², zlokalizowany jest w poziomie istniejącej niwelety drogi gminnej a nawierzchnia zjazdu w granicach pasa drogowego wymaga utwardzenia, o konstrukcji jak dla jezdni zasadniczej oraz umocnienia krawędzi zewnętrznych nawierzchni na skrętach krawężnikami betonowymi typu najazdowego;

2.1.3. Wykaz działek, na których prowadzone będą roboty budowlane

województwo: dolnośląskie

powiat: wałbrzyski

gmina: Stare Bogaczowice

miejscowość: Struga

obręb ewid.: 022107_2.0008.172 – Struga

numer ewidencyjny działki: 172.

Stan istniejący przedstawia mapa do celów projektowych.

2.2. Warunki wodno-gruntowe

Po analizie warunków geotechnicznych i wodnych stwierdzić należy, że w obszarze objętym badaniami w poziomie posadowienia warunki gruntowo – wodne należy uznać jako proste. Zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych

(Dz.U. z 2012, poz. 463) [9] przedmiotowy obiekt projektowanej inwestycji proponuje się zakwalifikować do I kategorii geotechnicznej.

Wykonanie wykopów w korpusie jezdni na całym odcinku drogi - odkrywek kontrolnych pozwoliło na stwierdzenie zalegania w podłożu gruntów wątpliwych i wysadzinowych (żwiry i pospółki gliniaste oraz gliny piaszczyste), które w przeciętnych warunkach wodnych odpowiadają grupie G2/G3 nośności podłoża, zatem nie nadają się i nie spełniają warunków normowych dla podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni drogi. Wymagają dla nowej konstrukcji nawierzchni podatnej wzmocnienia do grupy nośności G1, charakteryzującym się dla KR1/KR2 wartościami: wskaźnika zagęszczenia $I_s \geq 1,0$ i modułu sprężystości (wtórny moduł odkształcenia) $E_2 \geq 80/100$ MPa. Grunty tej kategorii jako podatne na uplastycznienie należy zabezpieczyć przed wpływem działania przenikających w głąb konstrukcji nawierzchni wód pochodzących z opadów atmosferycznych i warstwą roztopów. Należy doprowadzić nośność podłoża do grupy nośności G1, poprzez jego ulepszenie z gruntów niewysadzinowych stabilizowanych spoiwem hydraulicznym.

2.3. Sieci uzbrojenia terenu nie związane z funkcjonowaniem drogi

2.3.1. Wskazane na planie geodezyjnym obiekty budowlane – uzbrojenie infrastruktury:

1. kabel solarny doziemny: eSB – kabel solarny zlokalizowany punktowo poprzecznie pod jezdnią w km 0+044 oraz z lewej strony drogi wzdłuż pasa drogowego, poza jego granicami;
2. sieć kablowa elektryczna doziemna: eND – zlokalizowana punktowo poprzecznie pod jezdnią w km 0+105 drogi – której zarządcą jest Tauron S.A.;

choć nie wyklucza się w terenie innych nie zidentyfikowanych na mapie urządzeń podziemnych, które nie były zgłoszone do inwentaryzacji lub o których brak jest informacji w instytucjach branżowych. Projekt nie przewiduje konieczności rozwiązania kolizji z istniejącą infrastrukturą, które wymagałyby zmiany lokalizacji sieci lub ich przebudowy.

Prace branży drogowej będą polegały głównie na wykonaniu przebudowy konstrukcji nawierzchni jezdni zasadniczej i wlotów do dróg oraz nawierzchni zjazdów na przyległe tereny. Projekt przewiduje wykonanie nowych warstw podbudowy kamiennej i bitumicznych jezdni zasadniczej oraz wlotów i na zjazdach.

Z realizacją tych elementów robót związane jest min. mechaniczne wykonanie koryta ziemnego o głębokości maksymalnej do 0,35 m w głąb istniejącej nawierzchni jezdni i korony drogi oraz ścinka istniejących gruntowych poboczy o gr. do 10 cm.

Przy założeniu, że zachowana jest minimalna głębokość ulokowanych urządzeń w pasie drogowym pod jezdnią oraz ich zabezpieczenie w istniejącym korpusie drogi w granicach pasa drogowego jest zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami - nie zachodzi kolizja ze względu na planowane do wykonania prace związane z przebudową nawierzchni drogi.

W przypadku stwierdzenia na mapie, bądź w terenie podczas wykonywania robót ziemnych związanych z wykopami lub korytowaniem występowania w bezpośredniej bliskości istniejących elementów infrastruktury technicznej takich jak przewody energetyczne, należy zachować szczególną ostrożność.

2.4 Zieleń

Na terenach przeznaczonych pod planowaną inwestycję nie planuje się usunięcia obiektów przyrodniczych podlegających ochronie prawnej.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU BRANŻY DROGOWEJ I UKŁAD KOMUNIKACYJNY

3.1. Dane ogólne planowanej inwestycji drogowej

Przekrój normalny – odcinek od km 0+000 do km 0+320 o dł. 0,320 km

1. droga dojazdowa jednopasowa, dwukierunkowa, jednoprzestrzenna;
2. klasa techniczna drogi: gminna wewnętrzna klasy D – długość odcinka 0,320 km;
3. natężeniu ruchu - < od 30 000 osi standardowych 100 kN w okresie 20 lat eksploatacji (czyli mniejszym od średniorocznego dobowego ruchu wynoszącego 4 osie standardowe 100 kN w ciągu doby);
4. szerokość nawierzchni (nominalny przekrój jezdni): 3,5m – o pochyleniu poprzecznym jezdni jednostronnym wielkości 2%, zmiennym kierunkowo;
5. szerokość poboczy gruntowych obustronnie: śr. 0,5m – umocnione mieszanką kruszyw niezwiązanych, stabilizowanej mechanicznie i skropionym w górnej warstwie emulsją asfaltową;
6. rodzaj nawierzchni jezdni: podatna bitumiczna;
7. podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana;
8. podłoże ulepszone: grunt stabilizowany cementem;
9. rowy drogowe: odcinkowe obustronne o przekroju trapezowym;
10. dopuszczalne obciążenie: 115 kN/oś;
11. kategoria ruchu: KR1 ($E_2 \geq 80$ MPa i dla umocnionego podłoża ≥ 50 MPa);
12. projektowany okres eksploatacji nawierzchni: 15 lat.

3.2. Projektowane zagospodarowanie terenu branży drogowej

Projektowany odcinek ma swój początek w km 0+000 na wlocie do drogi wojewódzkiej nr W375 – ul. Ulańska (dz. nr 181/2) o nawierzchni bitumicznej.

Zaprojektowano poszerzenie szerokości istniejącej nawierzchni jezdni do wielkości jednolitej 3,5m oraz korony drogi kl. D – przekrój dwukierunkowy 1/1 do szerokości 4,5m. Projektowane krawędzie trasa jezdni są prowadzone częściowo po istniejących krawędziach istniejącej jezdni zasadniczej drogi i na tym odcinku drogi objęta opracowaniem pokrywa się z osią jezdni istniejącej – od km 0+000 do km

0+175. Na odcinku od km 0+175 do km 0+320 projektowana jest nowa oś drogi. Oś zaprojektowanego odcinka drogi w planie, z zaznaczonymi punktami hektometrycznymi i załamaniem osi zaokrąglonymi krzywymi przejściowymi przedstawia rys. P-01 – Projekt zagospodarowania terenu.

Przebieg niwelety został dostosowany do wysokości punktów początku i końca odcinka przebudowy drogi. W profilu podłużnym projektowana droga na odcinku szlakuowym wyniesiona zostanie powyżej istniejącej niwelety średnio o 15,0cm – 20,0cm.

Zachowano istniejącą geometrię wlotu w jednym poziomie tj. włączenie wlotu drogi gminnej przebudowywanej do drogi wojewódzkiej (dz.nr 181/2) w Strudze - pod kątem 50° przecięcia się osi dróg, z wyokrągleniem łuków skrętów promieniami $R_{min.}=6,0m \div 9,0m$ – w km 0+000 (PT).

Przewidziano również zachowanie geometrii wlotu w jednym poziomie tj. włączenie wlotu drogi gminnej przebudowywanej do drogi prywatnej (dz.nr 412/104) ul. Henryka Sienkiewicza w Strudze - pod kątem 90° przecięcia się osi dróg, z wyokrągleniem łuków skrętów promieniami $R_{min.}=6,0m \div 8,0m$ – w km 0+105.

W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę drogi gminnej a zakres prac obejmuje przebudowę jezdni drogi klasy D, dwukierunkowej jednopasowej i posiadającej następujące parametry szerokości i wielkości pochyłeń poprzecznych:

1. od km 0+000 – do km 0+175 jezdni o szerokości 3,5m, o kierunkowo stałym jednostronnym pochyleniu poprzecznym 2% na odcinkach prostych i łuku poziomego, której trasa przebiega po śladzie istniejącej drogi w terenie i w granicach dz. nr 172.
2. od km 0+175 do km 0+320 jezdni o szerokości 3,5m, o kierunkowo stałym jednostronnym pochyleniu poprzecznym 2% na odcinkach prostych, której trasa przebiega w granicach dz. nr 172.

3.2.1. W ramach robót związanych z przebudową drogi należy wykonać:

1. mechaniczne usunięcie luźnego kruszywa z istniejącej nawierzchni jezdni zasadniczej oraz mieszanki kruszyw z warstwy niedogęszczonej do wymaganego normą wskaźnika zagęszczenia podbudowy, z lokalnym wyrównaniem przebiegu niwelety drogi i w powstałym korycie roboty związane z profilowaniem oraz zagęszczeniem podłoża – na śr. głęb. do 35cm;
2. przebudowę konstrukcji nawierzchni jezdni drogi oraz nawierzchni zjazdów gruntowych sposobem „w górę”, polegającej na ułożeniu warstw: z gruntu o odpowiednim uziarnieniu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym, mieszanki kruszywa łamanego jako górnej warstwy podbudowy zasadniczej oraz wykonaniu bitumicznej warstwy wiążącej i ściernalnej jak dla KR1, przy założeniu 15-letniego okresu obliczeniowego jej eksploatacji:
 - warstwy z gruntu niewysadzinowego o odpowiednim uziarnieniu (wg PN-B-11113 Kruszywo naturalne do nawierzchni drogowych. Piasek) i współczynnika filtracji $k_{10} \geq 8m/dobę$, stabilizowanego spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2} \leq 4,0 MPa$, jako ulepszenie istniejącego podłoża w

- uformowanym korycie drogowym – gr.15cm;
- warstwy z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm z kruszywem grubym C90/3, jako górnej w-wy podbudowy zasadniczej - gr. 20cm;
 - warstwy wiążącej z betonu asfaltowego z AC 16W, o właściwościach jak dla KR1, na jezdni zasadniczej – gr. 5cm;
 - warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno - asfaltowej z AC 11S, o właściwościach jak dla KR1, na jezdni zasadniczej – gr. 4cm.
3. na odcinku drogi od km 0+105 do km 0+320 roboty ziemne w formie wykopów po stronie prawej oraz nasypu korpusu drogowego z lewej strony, z częściowym wykorzystaniem gruntu pochodzącego z wykopów i dowiezionym nośnym niewysadzinowym;
 4. ścinkę i umocnienie poboczy mieszanką mineralno-kamienną ze skropieniem i utwaleniem powierzchniowym warstwy górnej emulsją asfaltową – na odcinku od km 0+000 do km 0+320 o szerokości śr.0,5m, obustronnie;
 5. oczyszczenie i udrożnienie istniejących rowów drogowych zlokalizowanych odcinkowo z obu stron drogi od km 0+080 do km 0+320;
 6. zabezpieczenie przed obłamywaniem krawędzi bitumicznej nawierzchni jezdni na długości skrzyżowań na wlocie drogi gminnej do drogi wojewódzkiej oraz na wlocie do drogi prywatnej w granicach pasa drogowego - jako wykonanie obramowania tych krawędzi rzędem krawężnika betonowego typu najazdowego 15x20cm ułożonego na warstwie betonu C12/15 o grub.15cm;
 7. wycinkę i usunięcie krzaków oraz krzewów z pasa drogowego, w szczególności z przestrzeni skarp drogowych;

3.2.2. Konstrukcja nawierzchni drogowej – jezdnia zasadnicza, wloty i zjazdy

Konstrukcję nawierzchni drogi gminnej przyjęto w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. R.P. z dnia 20 lipca 2022 r., poz.1518) - warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz użytkowania dróg publicznych, jak dla kategorii ruchu KR1.

Przewiduje się wykonanie przebudowy i naprawy warstw kamiennych istniejącej konstrukcji nawierzchni drogowej na zniszczonym odcinku drogi od km 0+000 do km 0+320, z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni na szerokości nowoprojektowanej jezdni jako podłoża dla przebudowanej konstrukcji nawierzchni. Projektuje się również utwardzenie nawierzchni gruntowej zjazdów na przyległe tereny.

Przy przebudowie i wzmocnieniu nawierzchni minimalna łączna grubość nowych warstw bitumicznych układanych na warstwie pośredniej z materiału niezwiązanego asfaltem powinna odpowiadać wymaganiom „Katalogu wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych” (wyd. 2001 r.) dla założonej kategorii ruchu.

Pakiet nowych warstw bitumicznych (wymennych i/lub wzmacniających) powinien być podzielony na warstwy z uwzględnieniem ich funkcji, uziarnienia i grubości zgodnie z zasadami określonymi w „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” - opracowanego w: Katedrze Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej - załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.

3.2.2.1. Projektowane konstrukcje drogowe jezdni kategorii ruchu KR1

Projektuje się wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni zasadniczej oraz zjazdów gruntowych na przyległe tereny i wlotów: do drogi wojewódzkiej nr 375 oraz drogi prywatnej na ruch KR1 z następującymi warstwami:

- gr.4cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70, o powierzchni:

$$\Sigma_{\text{pow.naw.jezdni zas.wlotów i zjazdów}} = (1.102,0+65,0+22,0)\text{m}^2 = \underline{1.189,0\text{m}^2}$$

- gr.5cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70, o powierzchni: 1.221,0m²

- gr.20cm - podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm z kruszywem grubym C_{90/3} (ziarna przekruszone lub łamane), o powierzchni:

$$\underline{1.253,0\text{m}^2}$$

- gr.15cm - warstwa ulepszonego podłoża z gruntu niewysadzinowego o odpowiednim uziarnieniu (wg PN-B-11113. Kruszywo naturalne do nawierzchni drogowych. Piasek) i współczynnika filtracji $k_{10} \geq 8\text{m na dobę}$, stabilizowanego spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2} \leq 4,0\text{MPa}$, o powierzchni: 1.253,0m²

Planowana inwestycja będzie realizowana w zakresie nie wymagającym zmiany granic pasa drogowego.

3.2.2.2. Projektowane roboty ziemne

Na odcinku drogi od km 0+100 do km 0+320 w celu ujednolicenia przekroju poprzecznego korpusu drogowego projektuje się wykonanie robót ziemnych: wykopów i nasypów, przy założeniu że materiał pochodzący z wykopów należy wykorzystać do budowy nasypów pod warunkiem, że spełnia wymagania materiałowe opisane w odpowiednich rozdziałach SST.

Projektuje się wykonanie mechaniczne:

$$\text{wykopy w gr. kat. IV} - \underline{W = 168,0\text{m}^3}$$

$$\text{nasypy z gruntu pochodzącego z wykopu gr. kat. IV} - \underline{N_1 = 45,0\text{m}^3}$$

$$\text{nasypy z gruntu pochodzącego z dowozu gr. kat. I - V} - \underline{N_2 = 125,0\text{m}^3}$$

3.3. Odwodnienie drogi - powierzchniowe

Odwodnienie nawierzchni jezdni drogi będzie zrealizowane przy użyciu spadków podłużnych i poprzecznych drogi z wykorzystaniem istniejących rowów drogowych oraz utwardzonych poboczy gruntowych.

Woda powierzchniowa spływająca z nawierzchni ma skład naturalny a wody opadowe oraz roztopowe

są słodkimi wodami i ich skład chemiczny nie ulega zmianie.

3.3.1. Konstrukcja poboczy ziemnych i rowy przydrożne

Zaplanowano naprawę odwodnienia nawierzchni drogi wykonując:

1. ścinkę warstwy ukorzenionej trawą nawierzchni poboczy gruntowych - lokalnie, a następnie umocnienie poboczy mieszanką mineralno-kamienną ze skropieniem i utrwaleniem powierzchniowym warstwy górnej emulsją asfaltową, na całym odcinku z obu stron drogi:

— od km 0+000 do km 0+320 o szerokości średn. 0,5m obustronnie: 330,0m²

2. odtworzenie i odmulenie istniejących rowów przydrożnych zlokalizowanych lokalnie na całym odcinku drogi; rowy drogowe o łącznej długości, bez wliczenia długości na wlotach i zjazdach:

210,0mb.

3.3.2 Krawężniki – lokalizacja oraz konstrukcja

Krawężniki betonowe typu najazdowego przewidziano do ustawienia obustronnie na długości odcinka wlotów drogi gminnej do drogi wojewódzkiej nr 375 (dz. nr 181/2) i drogi prywatnej (dz. nr 412/105) w granicach pasa drogowego.

Krawężniki 15x22cm posadowione będą bezpośrednio na podsypce cem. piask. 1:3 o gr. w-wy 5 cm i na ławie z betonu (C12/15) o gr. w-wy 15 cm, z uformowaniem z tyłu krawężników oporu z betonu i z wypełnieniem przestrzeni za krawężnikami mieszanką min. kam. 0/31,5mm na szerokości po 0,5m.

Zasadnicze wyniesienie projektowanych krawężników ponad krawędź jezdni wynosi: dla krawężników najazdowych 6 cm.

$\Sigma_{kraw.} =$ 45,0mb

4. INNE INFORMACJE I DANE

Nie przewiduje się żadnych zagrożeń i uciążliwości, oraz nie przewiduje się naruszenia uzasadnionych interesów osób trzecich.

Zamierzenie budowlane nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na jego realizację jak również sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 zm.). Planowana inwestycja nie narusza głównych elementów środowiska, nie będzie realizowana na obszarze cennych zbiorowisk roślinnych, siedlisk ryb, płazów czy Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Na terenie planowanej inwestycji nie znajdują się drzewa będące pomnikami przyrody ożywionej.

Skala i zasięg oddziaływania obejmuje najbliższe sąsiedztwo prowadzonych robót, nie przekroczy granic Gminy Stare Bogaczowice i znajduje się w znacznej odległości od granic kraju, nie następuje zatem transgraniczne oddziaływanie na środowisko, a tym samym planowane zamierzenie budowlane nie wymaga utworzenia obszaru ograniczenia użytkowania.

Realizacja przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego nie będzie powodować ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, energii elektrycznej oraz środków łączności, dostępu do światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi.

Wykonawca zapewni ochronę przed zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby, jak również ochronę przed zalewaniem wodami opadowymi.

Wykonawca robót powinien minimalizować uciążliwości związane z budową tj. hałas, zanieczyszczenia. Prace budowlane należy prowadzić w godzinach dziennych, z użyciem sprzętu spełniającego dopuszczalne normy.

Nie przewiduje się także ograniczenia ruchu pieszych. Wykonawca winien zabezpieczyć i zagwarantować bezpieczne przejścia.

5. KOLIZJE Z ISTNIEJĄCĄ INFRASTRUKTURA

W bezpośrednim otoczeniu projektowanych elementów znajdują się istniejące sieci i urządzenia podziemne, w związku z czym należy:

1. W obrębie istniejących sieci uzbrojenia podziemnego wszelkie roboty, a w szczególności roboty ziemne, należy prowadzić ręcznie z zachowaniem największej ostrożności.
2. O rozpoczęciu prac w obrębie sieci podziemnych należy bezwzględnie powiadomić ich właścicieli oraz administratorów.
3. W obrębie opracowania znajdują się sieci jak w pkt. 2.3. PB - należy je zabezpieczyć podczas prowadzenia prac budowlanych, zgodnie z ewentualnymi zaleceniami ich administratorów.
4. Nieczynne urządzenia, sieci, kanały trwale usunąć z gruntu w porozumieniu z ich właścicielami.

6. INFORMACJE O OBSZRZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania (art. 20 ust. 1 pkt 1c PB) projektowanego obiektu budowlanego nie powoduje utrudnień w sposobie zagospodarowania sąsiednich nieruchomości oraz nie wykracza poza granice działki 130 obręb 0008 Struga określenie obszaru oddziaływania na podstawie przepisów:

1. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane. (Dz.U. 2021 poz. 2351 z późn. zm.),
2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. (Dz.U. 2021 poz. 1973 z późn. zm.),
3. Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych. (Dz.U. 2023 poz. 645 z późn. zm.),
4. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518),
5. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. 2021. poz. 741 z późn. zm.),
6. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,

udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
(Dz.U. z 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.),

7. Rozporządzenie Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 z późn. zm.).

7. UWAGI I ZALECENIA

Wszelkie zmiany w projekcie dotyczące parametrów technicznych konstrukcji, rozwiązań materiałowych i technologicznych nie pogarszające parametrów użytkowych jak również parametrów technicznych przedmiotowej konstrukcji jezdni przyjmuje się za nieistotne odstępianie od zatwierdzonego projektu budowlanego.

Wszelkie materiały wbudowywane i instalowane winny posiadać atesty dopuszczające do stosowania, znaki bezpieczeństwa (przy materiałach wymaganych) – zgodnie z wymogami przepisów polskich.

Grunt z urobku związany z korytowaniem pod nawierzchnie ulepszone oraz pozostałe elementy z rozbiórki istniejących nawierzchni należy w całości zutylizować na składowiskach do tego celu przeznaczonych.

Roboty budowlane należy wykonywać zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym. Wszelkie odstępstwa winny być konsultowane z autorami projektu.

W czasie wykonywania robót budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na następujące elementy, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- właściwy rozładunek ciężkich materiałów,
- składowanie materiałów zgodnie z instrukcjami producentów i przepisami BHP w miejscach, do których będzie ograniczony dostęp osób niezatrudnionych,
- zagrożenia przy robotach budowlanych prowadzonych przy montażu i demontażu ciężkich elementów prefabrykowanych,
- wykonywanie robót ziemnych związanych z przemieszczaniem i zagęszczaniem gruntu.

W/w roboty należy prowadzić ze szczególną ostrożnością przy zachowaniu przepisów BHP określonych w:

1. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. nr47, poz.401.);
2. Rozporządzeniu MG z dnia 20.09.2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dz.U. nr 118, poz.1263);
3. Rozporządzeniu MG z dnia 17.09.1999 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach i instalacjach energetycznych (Dz.U. nr80, poz.912);

4. Rozporządzeniu MG PMB z dnia 28.03.1972 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych i rozbiórkowych (Dz.U. nr 13, poz. 93).

Dodatkowo pracownicy wykonujący roboty są narażeni na hałas powstający ze sprzętu budowlanego używanego do wykonywania robót.

W czasie wykonywania robót należy zwrócić szczególną uwagę na następujące elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

1. lokalizację baz, warsztatów, magazynów, składowisk, dróg dojazdowych,
2. stosowanie środków ostrożności i zabezpieczeń przed:
 - zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi,
 - zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami,
 - możliwością powstania pożaru,
 - materiały łatwopalne będą składowane w sposób zgodny z odpowiednimi przepisami i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich.

Sprawny sprzęt przeciwpożarowy, wymagany przez odpowiednie przepisy należy zabezpieczyć na terenie baz produkcyjnych, w pomieszczeniach biurowych i magazynach oraz w maszynach i pojazdach.

Po zakończeniu robót Wykonawca jest zobowiązany do wykonania pomiarów geodezyjnych powykonawczych i przedłożenia ich Inwestorowi w dniu odbioru robót. Obsługę geodezyjną zlecić uprawnionemu geodecie.

Roboty należy wykonywać zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, obowiązującymi przepisami i normami - zgodnie ze sztuką budowlaną. Należy przestrzegać „Warunków wykonania robót budowlanych.”

W obrębie istniejących sieci uzbrojenia podziemnego wszelkie roboty, a w szczególności roboty ziemne, będą prowadzone ręcznie z zachowaniem największej ostrożności. Ewentualne kolizje z urządzeniami obcymi Wykonawca rozwiąże we własnym zakresie w uzgodnieniu i pod nadzorem ich administracji i zarządów.

Projektowane sieci uzbrojenia terenu zlecić do wytyczenia i pomiaru powykonawczego (przed ich zasypaniem) uprawnionej jednostce geodezyjnej,

Znajdujące się na obszarze inwestycji znaki geodezyjne chronić przed zniszczeniem – zgodnie z prawem geodezyjnym i kartograficznym z dnia 17.05.1989r.

Zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. – „o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami”, (t.j z 2003 Dz.U. nr 162, poz. 1568 ze zm.): kto, w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany:

1. wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot,
2. zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,
3. niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta).

Przed przystąpieniem do realizacji zadania kierownik budowy sporządzi plan BIOZ, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Jeżeli gdziekolwiek w dokumentacji użyto nazwy marek /firm/, wyrobów budowlanych czy technologii, w myśl Art.29 ust.3 ustawy Prawo zamówień publicznych, należy to traktować jako informację na temat oczekiwanego standardu i poziomu jakości, a nie ściśle określenie wyrobu koniecznego do użycia. Możliwe jest zastosowanie innych równoważnych wyrobów budowlanych i technologii, których równoważność opisano w Specyfikacjach Technicznych lub dokumentacji projektowej.

Do wykonania robót można przystąpić po wykonaniu organizacji ruchu na czas budowy oraz wytyczenia prowadzenia robót.

Odpowiedzialność za bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego w obrębie prowadzonych robót ponosi Wykonawca.

inż. Zbigniew STANDER
uprawnienia budowlane DOŚ/0093/POD/23
Dolnośląska Okręgowa Izba Inżynierów Bud.
Nr ewid. DOŚ/BD/0422/04