


RODZAJ OPRACOWANIA:	PROJEKT WYKONAWCZY			
OZNACZENIE I CZĘŚĆ OPRACOWANIA	W.2.0	DOKUMENTACJA WYKONAWCZA		
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:	„REMONT DROGI NR 113536R W MIEJSCOWOŚCI ŁYSA GÓRA”			
OBIEKU BUDOWLANEGO:	DROGA GMINNA 113536R			
ADRES OBIEKTU:	WOJEWÓDZTWO: PODKARPACKIE			
	POWIAT: JASIELSKI			
	GMINA: NOWY ŻMIGRÓD			
	MIEJSCOWOŚĆ: ŁYSA GÓRA			
BRANŻA:	DROGOWA,			
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA I OBRĘB, W KTÓRYM ZLOKALIZOWANY JEST OBIEKT:	JEDN. EWID.: 180507_2 NOWY ŻMIGRÓD OBRĘB: 0009 ŁYSA GÓRA,			
LOKALIZACJA INWESTYCJI DZIAŁKI EWID.:	1267, 1276, 1310, 1234/4			
INWESTOR:	GMINA NOWY ŻMIGRÓD ul. Mickiewicza 2 38-230 NOWY ŻMIGRÓD			

AUTORZY OPRACOWANIA:

Lp.	Funkcja/ Zakres opracowania	Imię i Nazwisko Nr uprawnień	Data	Podpis
1.	Główny Projektant branża drogowa	mgr inż. Roman CHARCHUT PDK/0061/PWOD/18,	28.07.2023 r.	

Data opracowania projektu 28.07.2023 r.

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE

1.1 INWESTOR

Inwestorem przedsięwzięcia jest Gmina Nowy Żmigród, ul. Mickiewicza 2, 38-230 Nowy Żmigród.

1.2 PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest projekt zagospodarowania terenu dla zamierzenia inwestycyjnego pn.:

„REMONT DROGI NR 113536R W MIEJSCOWOŚCI ŁYSA GÓRA”

Łączna długość odcinka drogi objętej remontem wynosi 540,0 m.

1.3 LOKALIZACJA INWESTYCJI

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie podkarpackim, powiecie jasielskim, południowo – wschodniej części gminy Nowy Żmigród – miejscowość Łysa Góra (teren obrębu ewidencyjnego 0009 Łysa Góra) i obejmuje działki ewid. nr 1267, 1276, 1310, 1234/4.

1.4 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania niniejszej dokumentacji jest projekt wykonawczy dla zamierzenia inwestycyjnego o którym mowa w pkt 1.2.

1.5 ZAKRES ROBÓT BUDOWLANYCH

Przedmiotowym zakresem objęte zostały następujące roboty:

- odhumusowanie pasa drogowego,
- wycinkę drzew wraz z karczowaniem pni oraz usunięcie zieleni niskiej w postaci punktowych krzewów i zakrzaczeń,
- rozbiórkę części obiektów budowlanych – przepustu DN 1000 wraz z odcinkiem nawierzchni na dojazdach,
- wykonanie robót ziemnych, tj. wykopów i nasypów drogowych celem ukształtowania korpusu projektowanej drogi w terenie wraz z przygotowaniem koryta pod projektowane nawierzchnie drogi,
- przebudowa przepustów wraz z odtworzeniem rowów drogowych
- przebudowa przepustu pod koroną drogi DN 1000 wraz z wykonaniem murków czołowych oraz umocnieniem kosztami siatkowo-kamiennymi na wlocie i wylocie,
- wykonanie warstw dolnych konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie warstw górnych nawierzchni: bitumicznych lub z kruszywa na jezdni i zjazdach,
- wykonanie wodospustów,
- prace wykończeniowe i porządkowe, w tym wyrównanie terenu

Zamierzenie budowlane określone przez Inwestora, dla którego opracowano dokumentację techniczną obejmuje w swoim zakresie w/w roboty budowlane, które wynikły z potrzeby podniesienia parametrów technicznych drogi, poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi.

2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

2.1 ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Analizowany odcinek drogi gminnej objętej opracowaniem zlokalizowany jest w m. Łysa Góra. Stanowi on uzupełnienie układu drogowego dróg wyższych kategorii, komunikując przy tym nieruchomości oddalone od nich. Przedmiotowa droga przebiega na kierunku z północy na południowy - wschód pomiędzy zabudową jednorodzinną, polami ornymi i nieużytkami.

Drogi częściowo posiada nawierzchnię bitumiczną w stanie przeciętnym. Występują lokalne spękania siatkowe a także łaty. Nawierzchnia nie wykazuje oznak koleinowania. Pobocza są zawyżone, porośnięte trawami, co utrudnia odprowadzenie wody z powierzchni jezdni. Głównymi urządzeniami służącymi do

odwodnienia są rowy otwarte. Na zjazdach występują przepusty o zróżnicowanych średnicach. Zjazdy do przyległych posesji posiadają nawierzchnię gruntową, ulepszoną kruszywem lub twardą: kostka brukowa, bitumiczne, płyty ażurowe.

Istniejące sieci uzbrojenia terenu w obszarze zajęтым przez inwestycję i jego otoczeniu stanowią sieci gazowe, linie elektroenergetyczne kablowe i napowietrzne, linie teletechniczne napowietrzne oraz sieci wodociągowe.

Teren przedmiotowego zamierzenia budowlanego ze względu na otaczającą zabudowę – głównie jednorodzinna, a także uzbrojenie terenu umożliwiające taką zabudowę charakteryzuje się cechami miejskimi a więc terenu zabudowy.

W myśl ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. 2022 poz. 988 z późn. zm.) zasadnym jest określenie i przyjęcie przebiegu drogi - ulicy w obszarze zabudowanym.

- **Warunki środowiskowe terenu**

W strefie projektowanego zamierzenia i jego sąsiedztwie występują obszary objęte prawną formą ochroną:

- Obszar Chronionego Krajobrazu Beskidu Niskiego- zajmuje całość inwestycji.

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

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

W przypadku natrafienia w trakcie realizacji lub eksploatacji przedsięwzięcia na obiekty wartości archeologicznej lub zabytkowej niezwłoczne powiadomienie służb konserwatora zabytków lub zapewnić stały nadzór archeologiczny

- **Warunki górnicze terenu**

Inwestycja nie leży w obszarze górniczym

- **Zagrożenie ruchami masowymi**

Teren na którym zlokalizowana jest inwestycja nie jest zagrożony występowaniem procesów geodynamicznych

2.2 NIEZAINWENTARYZOWANE SIECI INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

W przypadku natrafienia przez Wykonawcę w trakcie realizacji robót budowlanych na niezainwentaryzowane sieci/urządzenia infrastruktury technicznej jest on zobowiązany do uzgodnienia z właścicielem/zarządcą sieci rozwiązań projektowych oraz zapewnienie odpowiedniej inwentaryzacji geodezyjnej i dopełnienia wszystkich formalności wynikających z Prawa Budowlanego i przepisów branżowych.

2.3 WARUNKI GRUNTOWO – WODNE

Na podstawie analizy materiałów, stwierdzono że teren badań pokryty jest warstwą czwartorzędowych gruntów rodzimych, spoistych w postaci glin pylastych oraz glin pylastych przewarstwionych pyłem piaszczystym. podłoże zakwalifikowano do pakietu geotechnicznego, w obrębie którego następnie wydzielono warstwy geotechniczne.

- I pylasto – gliniasty (plejstocénskie rzeczne mulki i mulki piaszczyste),

2.4 GRUPY NOŚNOŚCI PODŁOŻA

Zgodnie z Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - załącznik do Zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 16 czerwca 2014 r. określono grupy nośności podłoża Gi. W przypadku rozbieżnej oceny według różnych kryteriów, decydowały wyniki najmniej korzystne.

Grupę nośności podłoża określono na podstawie wysadzinowości, rodzaju i stanu gruntów zalegających do głębokości 1,0 m poniżej spodu konstrukcji nawierzchni oraz w całej strefie przemarzania podłoża. Przy ocenie grupy nośności podłoża uwzględniono warunki wodne.

Wzdłuż analizowanego odcinka drogi gminnej grupę nośności podłoża scharakteryzowano punktowo jako **G4**.

W strefie bezpośredniego oddziaływania tj. do głębokości 1,0 m poniżej spodu konstrukcji nawierzchni oraz w całej strefie przemarzania nie odnotowano gruntów słabonośnych i organicznych (namulów, torfów) jak również zwierciadła wód gruntowych i innych niekorzystnych zjawisk geologicznych, zatem istniejące warunki gruntowe przyjęto jako **proste**.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012, poz. 463) ze względu na stwierdzone proste warunki gruntowo – wodne oraz ze względu na charakterystykę obiektów budowlanych przyjęto **I kategorię geotechniczną**.

2.5 PRZEZNACZENIE TERENU INWESTYCJI

Obszar inwestycji nie jest objęty MPZP. Dla przedmiotowego obszaru nie ustanowiono planów rewitalizacji.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1 PROJEKTOWANE ZMIANY W ZAGOSPODAROWANIU TERENU

Głównym celem inwestycji jest remont drogi gminnej polegająca na wykonaniu wzmocnienia istniejącej nawierzchni poprzez wykonanie nakładek bitumicznych oraz wykonanie odcinka nawierzchni z kruszywa. W związku z powyższym dostosowaniu do nowych rozwiązań podlegały będą elementy odwodnienia (odtworzenie rowów, przepustów).

3.2 PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Obiekt będący przedmiotem niniejszego zamierzenia budowlanego to podlegająca remontowi droga gminna wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Szczegółowy zakres projektowanych zmian przedstawiono w poniższych punktach.

3.3 PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE

1) Dla projektowanej drogi przyjęto następujące parametry techniczne:

- | | |
|--|--------------------------------|
| • Kategoria drogi: | Gminna |
| • Klasa | D |
| • Prędkość do projektowania | V_p = 30 km/h |
| • Szerokość pasa ruchu | 3,50 |
| • Jezdnia o szerokości | 3,50 m |
| • Ilość pasów ruchu (przekrój) | 1x1 |
| • Szerokość poboczy gruntowych (ulepszonych) | 0,20 m |
| • Skrajnia pionowa | 4,50m |
| • Pochylenie poprzeczne na prostej | 2,0 % (jednostronny) |
| • Dopuszczalny nacisk osi pojazdu | 100 kN/oś |
| • Kategoria ruchu | KR 1 |

3.4 CHARAKTERYSTYKA ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH DROGI

Na podstawie przeprowadzonej oceny geotechnicznej dokonano określenia nośności podłoża gruntowego. Projektowaną inwestycję zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej ze względu na nieskomplikowaną konstrukcję projektowanych elementów oraz proste warunki gruntowe panujące w tym rejonie. Przyjęto następujące typy konstrukcji:

TYP A: Konstrukcja jezdni z kruszywa

- warstwa ścieralna z kruszywa łamanego 0 - 31,5mm stabil. mech. o gr. 10cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0 – 63,0mm stabil. mech. o gr. 20cm

Suma: 30 cm

TYP B: Konstrukcja jezdni - wzmocnienie

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S o gr. 4 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 5W o gr. 2 cm;
- warstwa wzmacniająca – przeciwspekaniowa z geosiatki o wytr. Min. 100/100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 5W o gr. 2 cm;

Suma: 8 cm

TYP C: Konstrukcja jezdni - poszerzenie

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S o gr. 4 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 5W o gr. 2 cm;
- warstwa wzmacniająca – przeciwspekaniowa z geosiatki o wytr. Min. 100/100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 5W o gr. 2 cm;
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0 – 31,5mm stabil. mech. o gr. 20cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0 – 63,0mm stabil. mech. o gr. 30cm

Suma: 58 cm

TYP P: Konstrukcja placu

- warstwa ścieralna z kruszywa łamanego 0 - 31,5mm stabil. mech. o gr. 10cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0 – 63,0mm stabil. mech. o gr. 30cm

Suma: 40 cm

TYP D: Konstrukcja poboczy ulepszonych

- warstwa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabil. mech. o gr. 7cm

Dla całego zakresu istniejącej nawierzchni przewidziano wykorzystanie istniejącej nawierzchni bitumicznej, a tym samym na odcinkach tych projektuje się wzmocnienie za pomocą nakładki z warstw bitumicznych.

3.5 UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE

Niweleta trasy została ukształtowana w dostosowaniu do istniejącego terenu. Przewidziano odcinkowe wyniesienie korony drogi w minimalnym zakresie umożliwiającym wykonanie nawierzchni bitumicznej – zakładki wzmacniającej wraz z warstwą profilującą. Inwentaryzacja w terenie potwierdziła, że brak jest przewodów napowietrznych linii energetycznych, które znajdują się na niewystarczającej wysokości, a tym samym, nie ma ryzyka, aby po dokonaniu przebudowy drogi, niezachowane zostały wymagane odległości istniejących linii napowietrznych od poziomu nawierzchni jezdni

3.6 ODWODNIENIE DROGI

W zakresie rozwiązań projektowych przewiduje się wykonanie urządzeń odpowiadających za sprawne odprowadzenie wód opadowo – roztopowych z pasa drogowego a także zabezpieczających korpus drogowy przed napływem wód z terenów przyległych. W ramach systemu odwodnienia projektuje rowy otwarte jako podstawowy element odwodnienia,

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni, pobocza oraz zjazdów realizowane będzie poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych do projektowanych urządzeń służących do odwodnienia.

Na odcinku drogi z kruszywa należy wykonać wodospusty celem odprowadzenia wody z powierzchni jezdni do rowów. Wodospusty na całej długości elementu stalowego wykonać na ławie betonowej z betonu

klasy min. C20/25. Minimalny wymiar poprzeczny ławy powinien 0,3x0,4 m. Szczegółowe rozwiązania przedstawiono w części rysunkowej, wraz z lokalizacją urządzeń.

- **PRZEPUSTY POD ZJAZDAMI**

Projektuje się przepusty z tworzywa PP o klasie sztywności obwodowej min. SN 8. Przepusty należy układać na warstwie ławy żwirowej o grubości warstwy min. 10 cm z jednoczesnym obsypaniem materiałem sypkim – piaskiem 0-2,0 mm. Zakończenia przepustów należy ściąć i dopasować do pochylenia skarpy.

- **PRZEPUST POD KORONĄ DROGI**

W ramach zadania inwestycyjnego przewidziano remont przepustu DN 1000 pod koroną drogi – km 0+034. Przewidziano rozebranie istniejących murków czołowych i ław wraz z demontażem części przelotowej.

W ramach opracowania przewidziano odbudowę przepustu z kręgów betonowych o analogicznej średnicy – DN 1000, z wykonaniem murków czołowych – monolitycznych o wymiarach 4,0x2,0x0,3m odgiętych jednostronnie o kąt 30,0° na długości 1,0m. Pod ścianki czołowe zaprojektowano ławy betonowe z betonu klasy min. C25/30 o wymiarach 5,0x0,6x0,3 m każda zbrojone prętami $\Phi 12$ mm. Pod projektowany kanał należy wykonać ławę betonową z betonu klasy min. C16/20 na szerokość 1,2m (symetrycznie względem osi) o średniej grubości 25 cm. Murki czołowe wykonać z betonu klasy min. C25/30, zbroić prętami $\Phi 12$ mm jako dwustronna siatka w rozstawie prętów nie przekraczającym 200mm (zaleca się łączenie siatek prętami typu S w ilości ok. 5szt na m². Ułożone na odpowiednio przygotowanym podłożu kręgi betonowe należy nawiercić i zamontować kotwy stalowe w ilości co najmniej 9 szt. na krąg. Całość połączyć zbrojeniem z prętów $\Phi 12$ mm w siatce łączonej prętami poprzecznymi co 200mm. Na kręgach należy wykonać ławę betonową scalającą o grubości min. 25cm.

Wszystkie elementy pozostające po zasypaniu w bezpośrednim kontakcie z gruntem winny być zabezpieczone poprzez nałożenie izolacyjnej masy bitumicznej oraz co najmniej 2-ma warstwami papy termozgrzewalnej.

Na wlocie i wylocie należy wykonać zabezpieczenia z koszy siatkowo – kamiennych.

Przewidziano odtworzenie istniejącej konstrukcji nawierzchni z wykonaniem podbudowy z kruszywa łamanego w warstwach 10 i 20cm.

3.7 UKSZTAŁTOWANIE TERENU I ZIELENI

Zasadniczy sposób ukształtowanie terenu nie ulega zmianie.

Zakres robót związanych z wycinką ograniczony jest do minimum niezbędnego do zrealizowania wszystkich elementów inwestycji. Teren wokół obiektu zachowany zostanie na zbliżonych do istniejących rzędnych terenu. Nie będą wykonywane żadne prace trwale zniekształcające rzeźbę terenu. Po zakończeniu prac przewidywane jest plantowanie obszarów zielonych.

3.8 GEODEZJA I OSNOWA

Plan sytuacyjny sporządzony został na aktualnej kopii mapy zasadniczej, pobranej z państwowego zasobu geodezyjnego w układzie współrzędnych 2000 strefa 7.

Przy wykonywaniu prac ziemnych szczególnej ochronie podlegają znaki geodezyjne, znaki grawimetryczne, znaki magnetyczne, urządzenia zabezpieczające te znaki oraz budowle triangulacyjne. W szczególności nie wolno dokonywać czynności powodujących ich zniszczenie, uszkodzenie lub przemieszczenie. W przypadku zniszczenia podczas prowadzenia inwestycji, Wykonawca zobowiązany jest do wznowienia znaków geodezyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

4. OCHRONA ŚRODOWISKA

4.1. CHARAKTERYSTKA EKOLOGICZNA

Zakres planowanych prac nie obejmuje wg ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach

oddziaływania na środowisko (tj. Dz.U.2021.784 z późn. zm.), przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z ogólnymi zasadami poszanowania środowiska, realizację inwestycji dopuszcza się pod następującymi warunkami:

1. Znajdujące się na terenie budowy wykopy (w tym liniowe) w przypadku czasowego ich pozostawienia jako otwarte i inne potencjalne pułapki ekologiczne, do których mogą wpadać płazy i inne małe zwierzęta należy zabezpieczyć w taki sposób, aby uniemożliwić zwierzętom dostanie się do nich (np. poprzez stosowanie przykryć, wygrodzeń z siatek lub folii) lub też zastosować rozwiązania umożliwiające samodzielne wydostanie się z nich (np. pochylenie, pozostawienie wywłaszczenia jednej ze ścian). Miejsca takie powinny być systematycznie kontrolowane, a ewentualnie znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta niezwłocznie uwalniane i przenoszone w odpowiednie danemu gatunkowi siedliska.
2. Realizacja zadania prowadzona będzie wyłącznie w porze dziennej, tj: 6:00 – 22:00.
3. Zaplecze budowy, miejsca przechowywania odpadów, materiałów, plac parkingowy i serwisowy maszyn i pojazdów itp., przewidziane do zlokalizowania poza pasem drogowym, należy sytuować poza terenami zadrzewionymi, zakrzewionymi, podmokłymi, rozlewiskami, trwałymi użytkami zielonymi.
4. Postój maszyn budowlanych, będzie odbywał się na terenie odpowiednio utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym przedostaniem się do gleby płynów eksploatacyjnych.
5. Tankowanie wykorzystywanych maszyn będzie wykonywane w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, np. w trakcie stosowania będzie szczelna misa do wychwytywania ewentualnych wycieków paliwa podkładana pod wlew paliwa.
6. Na wypadek ewentualnego wycieku substancji ropopochodnych, plac budowy będzie wyposażony w zapas środków zabezpieczających przed przenikaniem szkodliwych substancji do ziemi lub do wód (np. sorbentów).
7. W czasie prowadzenia prac ziemnych zdjęty humus będzie gromadzony osobno i na czas prowadzenia prac zostanie zabezpieczony przed zanieczyszczeniami oraz wykorzystany do zagospodarowania terenów zielonych.

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

Po zakończeniu robót wykonane zostanie usunięcie pozostałych materiałów, humusowanie skarp i obsianie mieszankami traw.

Podczas eksploatacji należy prowadzić właściwe zabiegi utrzymaniowe.

4.2 SPOSÓB OCHRONY PRZED ZANIECZYSZCZENIEM

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia ze względu na jego lokalny charakter, usytuowanie i przewidywane niewielkie natężenie ruchu nie będzie istotnym źródłem hałasu czy też emisji zanieczyszczeń do powietrza, pochodzących z przejeżdżających pojazdów. W trakcie realizacji robót należy dbać o czystość innych dróg, po których odbywał się będzie transport materiałów. Zabrania się wyjeżdżania z placu budowy pojazdów z ubłoconymi, zanieczyszczonymi kołami na drogi publiczne.

4.3 ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE

Na etapie prowadzenia prac budowlanych występować będą okresowe uciążliwości związane z emisją substancji do powietrza w wyniku pracy maszyn budowlanych, które mogą niekorzystnie oddziaływać na środowisko. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie emisji substancji do powietrza. Jednocześnie przewożony materiał budowlany powinien być zabezpieczony przed pyleniem.

W trakcie eksploatacji zrealizowanej inwestycji nie przewiduje się szkodliwego oddziaływania na powietrze.

4.4 SPOSÓB GOSPODARKI ODPADAMI

Podstawowe zasady gospodarowania odpadami w fazie realizacji obejmują ich segregację oraz magazynowanie w wyznaczonych i urządzonych miejscach. Zasady te obejmują obligatoryjne rozwiązania chroniące środowisko. Wykonawca zobowiązany jest do stałego usuwania odpadów z terenu placu budowy.

Odpady będą własnością jednostek wykonujących prace budowlane i będą zagospodarowywane przez te jednostki w sposób zgodny z przepisami.

5. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA ZASADNICZYCH URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH

Na czas prowadzenia robót Wykonawca jest zobowiązany do oznakowania i prawidłowego zabezpieczenia terenu prowadzonych robót budowlanych. Niezbędne jest zapewnienie dostępu nieruchomości przylegającym do drogi dostępu do drogi publicznej i komunikacji z układem drogowym w okolicy (drogami innych klas). Realizacja robót budowlanych może odbywać się wyłącznie po wykonaniu, zatwierdzeniu i wprowadzeniu tymczasowej organizacji ruchu.

6. USTALENIA I UWARUNKOWANIA REALIZACJI WYNIKAJĄCE Z USTAWY PRAWO WODNE

Wykonawca zobowiązany jest do przestrzegania w trakcie realizacji robót budowlanych wszystkich przepisów określonych w ustawie prawo wodne oraz planie gospodarowania wodami odpowiedniego dla dorzecza Wisły, oraz prowadzenia prac z poszanowaniem środowiska naturalnego, szczególnie w obrębie cieków naturalnych. Wszystkie prace w obrębie cieków naturalnych powinny być prowadzone ze stanowisk brzegowych. Ponadto zobowiązany jest do:

1. Wykonania robót zgodnie ze sztuką inżynierską, pod nadzorem osoby posiadającej stosowne uprawnienia z zakresu budownictwa,
2. podejmowania takich działań technicznych i organizacyjnych, aby nie dopuścić do gromadzenia w obszarze budowy zbędnych materiałów oraz sprzętu technicznego,
3. racjonalnego i oszczędnego korzystania z terenu, aby w jak najmniejszym stopniu zajmować obszary biologicznie czynne w tym ingerować w siedliska przyrodnicze, szczególnie wodne,
4. wykonywania prac budowlanych w sposób niedopuszczający do zanieczyszczenia środowiska substancjami i materiałami stosowanymi do budowy, ściekami lub odpadami powstającymi w trakcie prac,
5. prowadzenia prac i eksploatacji urządzeń wodnych w taki sposób, aby nie powodowały zmian stanu wody na gruncie ze szkodą dla gruntów sąsiednich,
6. uporządkowania terenu budowy po wykonaniu prac budowlanych,
7. utrzymywania drożności przepustów, cieków i rowów w obrębie budowanych i przebudowywanych obiektów w okresie realizacji robót budowlanych,

7. INNE DANE

Wszystkie wymiary należy sprawdzić na budowie przed rozpoczęciem robót budowlanych. Należy wytyczyć obiekt w terenie i sprawdzić zgodność projektu. Rysunki i część opisowa są dokumentami

wzajemnie się uzupełniającymi. Wszystkie elementy ujęte w opisie, a nie ujęte na rysunkach lub ujęte na rysunkach, a nie ujęte w opisie winny być traktowane tak, jakby były ujęte w obu przypadkach. W przypadku rozbieżności w jakimkolwiek z elementów dokumentacji należy zgłosić to projektantowi celem wyjaśnienia przed rozpoczęciem realizacji danego elementu.

8. WARUNKI BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONA ZDROWIA NA TERENIE BUDOWY

Wykonawca robót jest zobowiązany do opracowania projektu organizacji ruchu na czas wykonywania robót, w którym oprócz wymagań postawionych przez zarządcę drogi musi uwzględnić potrzeby mieszkańców w zakresie dostępu do drogi publicznej. W miarę postępu robót Wykonawca jest zobowiązany do aktualizacji tymczasowej organizacji ruchu.

Rozpoczęcie robót związanych z realizacją zadania należy poprzedzić opracowaniem przez kierownika budowy „Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia” na podstawie „Informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia”, stanowiącej odrębny tom Projektu Budowlanego.

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW:

1. Plan sytuacyjny – Rys. 1	1:500
2. Przekroje typowe – Rys. 2	1:50
3. Szczegóły wodospustu – Rys. 3	1:25 / 1:50
4. Przepust – Rys. 4	1:50