

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

Nazwa zadania:*Przebudowa drogi na odcinku Skierki - Moruny***Adres:***Woj. Warmińsko - Mazurskie, Powiat Iłkężyński, Gmina Barciany**Identyfikator działek: 280802_2.004.7.6/5; 280802_2.004.7.6/4;
280802_2.004.7.6/1; 280802_2.0053.10/3; 280802_2.0053.7/17***Branża:***Drogowa***Inwestor:***Gmina Barciany
ul. Szkolna 3; 11 - 410 Barciany**Kategoria obiektu IV, XXV*

PROJEKTANT	PODPIS	SPRAWDZAJĄCY	PODPIS
mgr inż. Karol Łomecki specjalność inżynierska drogową upr. bud. Nr WAM/0034/PWBD/21			
ASYSTENT PROJEKTANTA	PODPIS		
mgr inż. Radosław Płózka			

Zawartość opracowania:

Część opisowa:

- | | | |
|----|---|------------|
| 1. | Decyzja o stwierdzeniu przygotowania zawodowego | str. 3 |
| 2. | Zaświadczenie o członkostwie w PIIB | str. 4 |
| 3. | Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach | str. 5-11 |
| 4. | Opis techniczny | str. 12-21 |

Część rysunkowa:

- | | | |
|----|---------------------------------------|-----------------|
| 1. | Projekt zagospodarowania terenu 1:500 | rys. nr 1.1-1.3 |
| 2. | Przekrój normalny 1:20 | rys. nr 2 |
| 3. | Szczegóły konstrukcyjne 1:10 | rys. nr 3 |



WARMIŃSKO-MAZURSKA
OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA
10-432 Olsztyn, Poczta Konsultans Polskiego 1



WAM.OKK.U.23.21.136.20

Olsztyn, dnia 31 marca 2021 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1117), art. 12 ust. 2 i ust. 3, art. 12 ust. 4e pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. b i art. 15a ust. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.), po usłyszeniu, że spełnione zostały warunki i w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym,

Pan KAROL ŁOMECKI

inżynier budownictwa

ur. dnia 11 maja 1979 r. w Bartoszycach

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewid. WAM/0034/PWB/D/21

DO PROJEKTOWANIA I KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANymi BEZ OGRANICZEŃ W SPECJALNOŚCI INŻYNIERYJNEJ DROGOWEJ

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości zgłoszenia strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Przebieg:

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podjęcie do wykonania samodzielnego rodzaju technicznych w budownictwie ogólnego typu, w drodze decyzji, do odrębnego regionu Olsztyńskiego Inspektorat Nadzoru Budowlanego oraz opisu na liście obiektów wskazanej Izby samorządu zawodowego, przewidziany zastępczym wyznaczeniem przez Izby, z zakresu tego rodzaju nadzoru.

2. Od decyzji niniejszej skazy obowiązku do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Politechniki Łódzkiej Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Warmińsko – Mazurskiej (Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Olsztynie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

3. Zgodnie z treścią art. 173a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.) § 1 w zakresie bieżącej sprawy do wykonania obowiązków należy przede wszystkim prawo do wykonania obowiązków wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję, § 2 z dnia doręczenia organowi administracji publicznej obowiązku o zniesieniu się prawa do wykonania obowiązków przed organem do spraw postępowania, decyzja naje się ostateczna i prawomocna. W przypadku złożenia przez stronę obowiązku o zniesieniu się prawa do obowiązków od decyzji (skrajnego) w § 2) strony nie przysługują prawa do obowiązków się ani skargi do sądu administracyjnego.



Skład orzekający

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. mgr inż. Elżbieta Lamanowicz

2. mgr inż. Wojciech Radzi

3. mgr inż. Marcin Iwanowicz

2

Pan Karol Łomecki upoważniony jest:

I. Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1, 5, art. 13 ust. 3 i 4 ustawy Prawo budowlane, w szczególności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń do:

- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno – budowlanych i technicznych oraz sprawowania nadzoru autorskiego,
- b) kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
- c) kierowania wytworzeniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytworzenia tych elementów,
- d) wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- e) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na podstawie art. 15a ust. 1 ustawy Prawo budowlane uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniając do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności,

III. Na podstawie art. 15a ust. 9 ustawy Prawo budowlane uprawnienia niniejsze uprawniając do projektowania obiektu budowlanego i kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem, takim jak:

- 1) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Skład orzekający

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. mgr inż. Elżbieta Lamanowicz

2. mgr inż. Wojciech Radzi

3. mgr inż. Marcin Iwanowicz

Otrzymuje:

1. Pan Karol Łomecki

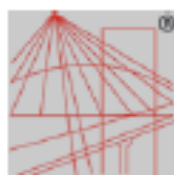
11-200 Bartoszyce, ul. Kościński 12

2. Okręgowa Rada Izby

3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego

4. a.o.

2



P O L S K A
I Z B A
I N Ź Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WAM-AR1-V51-T7F *

Pan Karol Łomecki o numerze ewidencyjnym WAM/BD/0099/21
adres zamieszkania ul. Kościuszki 12, 11-200 Bartoszyce
jest członkiem Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2022-05-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-06-08 roku przez:

Mariusz Dobrzeński, Przewodniczący Rady Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.pilib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Barciany, dnia 9 marca 2022r.

RGKiI.6220.9.2021

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust.1 pkt. 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt. 2 ustawy 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.), a także na podstawie § 3 ust.1 pkt. 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz.U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Gminę Barciany, reprezentowaną przez pełnomocnika, Panią Beatę Łomecką na realizację przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie drogi na odcinku Skierki - Moruny** po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kętrzynie

Orzekam

I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi na odcinku Skierki-Moruny.

II. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcie wskazuje na konieczność podejmowania następujących warunków i wymagań:

- 1.Prace budowlane prowadzić ze szczególną starannością. Zapewnić odpowiednią organizację robót i zaplecza oraz bazy sprzętowej i materiałowej, tak aby nie stanowiły zagrożenia wyciekami. W szczególności uwzględnić należy zabezpieczenie podłoża gruntowego przed możliwością przenikania zanieczyszczeń do gruntu.
- 2.Plac budowy należy wyposażać w sorbenty. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych, zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a zużyte do neutralizacji środki przekazać uprawnionemu odbiorcy w celu unieszkodliwienia.
- 3.Inwestycję należy wykonać w sposób zapewniający zachowanie sprawności użytkowej urządzeń melioracji wodnych i umożliwiającą ich późniejszą konserwację.
- 4.W przypadku tankowania sprzętu budowlanego na terenie budowy, wykorzystać maty absorbujące i zachować należyłą ostrożność.
- 5.Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.

II. Ustalić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji jako jej integralną część

UZASADNIENIE

Do Wójta Gminy Barciany w dniu 29.12.2021 r. wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 75 ust.1 pkt. 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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.) stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Barciany.

Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, ustalono, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi na odcinku Skierki – Moruny.

Wobec powyższego stwierdzono, że wnioskowane przedsięwzięcie zostało wymienione w §3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do wniosku zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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.) dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, mapy ewidencyjne i mapę poglądową.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1, pkt 2 i pkt 4 ww. ustawy, organ pismem znak: RGKiI.6220.9.2021 z dnia 10.01.2021r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kętrzynie o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia. Do powyższych pism dołączono informację, w której wskazano, że Urząd Gminy w Barciany nie posiada aktualnego planu zagospodarowania przestrzennego na terenie objętego planowanym przedsięwzięciem dla w/w działek.

Organ podał do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Barciany oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie tut. Urzędu, że zostało wszczęte postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia.

W dniu 20 stycznia 2022 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kętrzynie pismem znak: ZNS.9083.1.2.2022 wezwał Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia w zakresie:

- podania odległości inwestycji od najbliższej zabudowy mieszkalnej podlegającej ochronie akustycznej;
- określenia czy prognozowany poziom hałasu w fazie eksploatacji przy w/w terenach zabudowy mieszkalnej będzie spełniał dopuszczalne normy i wymagania oraz podanie – w przypadku przekroczeń – planowanych do zastosowania rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie inwestycji na tereny zabudowy mieszkaniowej;
- zapewnienie sorbentów na terenie inwestycji – w celu ochrony środowiska gruntowo wodnego

Tutejszy organ pismem znak: RGKiI.6220.9.2021 z dnia 3 lutego 2022 r. uzupełnił wymagane informacje ujęte powyżej.

Dnia 19.01.2022r. doręczono elektronicznie za pośrednictwem platformy ePUAP postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie nr WOOŚ.4220.16.2022.JC, z dnia 19 stycznia 2022r. w którym wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi na odcinku Skierki-Moruny nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 24.01.2022r., wpłynęła opinia Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie znak: BI.ZZŚ.4.4360.5.2022.KP z dnia 21 stycznia 2022r. w której nie stwierdzono, potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi na odcinku Skierki –Moruny i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań: 1.Prace budowlane prowadzić ze szczególną starannością. Zapewnić odpowiednią organizację robót i zaplecza oraz bazy sprzętowej i materiałowej, tak aby nie stanowiły zagrożenia wyciekami. W szczególności uwzględnić należy zabezpieczenie podłoża gruntowego przed możliwością przenikania zanieczyszczeń do gruntu.2.Plac budowy należy wyposażać w sorbenty. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych, zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a zużyte do neutralizacji środki przekazać uprawnionemu odbiorcy w celu unieszkodliwienia.3.Inwestycję należy wykonać w sposób zapewniający zachowanie sprawności użytkowej urządzeń melioracji wodnych i umożliwiający ich późniejszą konserwację.4.W przypadku tankowania sprzętu budowlanego na terenie budowy, wykorzystać maty absorbujące i zachować należytą ostrożność.5.Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.

Dnia 10.02.2022r. doręczono elektronicznie za pośrednictwem platformy ePUAP opinię sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kętrzynie, znak: ZNS.4083.1.2.2022 z dnia 10 lutego 2022r. w której stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Planowana inwestycja będzie polegała na przebudowie istniejącej drogi na odcinku Skierki-Moruny o długości ok. 1,771 km, na działkach nr 6/5, 6/4, 6/1 – obręb Skierki i nr 10/3, 7/17, obręb Szaty Wielkie. Zakres planowanej inwestycji nie wychodzi poza obecny pas drogowy a profil podłużny drogi nie ulegnie większym zmianom w stosunku do istniejącego – dokonane zostaną poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych oraz prawidłowego odwodnienia drogi. Inwestycja zakłada wykonywanie korytowania istniejącej nawierzchni ewentualne odmulenie i odtworzenie rowów przydrożnych w miejscach w których zostały zasypane oraz również remont przepustów pod koroną drogi w obrębie pasa drogowego. Nowa konstrukcja jezdni zostanie wykonana na odcinku ok. 322 m z betonu asfaltowego na podbudowie z mieszanki kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie i gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym (cementem) zaś pozostała część z kruszywa naturalnego (mieszanka kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie).

W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajduje się zabudowa jedno- i wielorodzinna, zabudowa zagrodowa oraz gospodarcza. W pasie drogowym występuje roślinność trawista, zakrzaczenia (samosiejki) i drzewa przydrożne. Realizacja inwestycji nie przewiduje wycinki drzew, jedynie usunięcie zakrzewienia.

W trakcie realizacji inwestycji podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia należytego stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych. Plac budowy wyposażony zostanie w środki do neutralizacji rozlanych substancji, a pracownicy zostaną przeszkoleni do stosowania ww. środków w zakresie występowania wycieków.

Etap realizacji planowanego zamierzenia będzie związany z emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu powodowaną przez maszyny i pojazdy pracujące na budowie. Z uwagi na niezorganizowany oraz liniowy i przejściowy charakter tych emisji nie będą one znacząco negatywnie oddziaływały na środowisko. Uciążliwości te skupione będą wokół frontu robót i przeminą wraz z zakończeniem prac budowlanych. W celu zminimalizowania tych uciążliwości, czas prowadzonych prac budowlanych będzie ograniczony do pory dnia (godz. 6-22) oraz ograniczona będzie jednoczesna praca urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu i wyeliminowana zostanie praca sprzętu na tzw. biegu jałowym. Stosowane będą urządzenia w dobrym stanie technicznym a także będą wyłączane silniki w trakcie postoju bądź załadunku maszyn. Aby zminimalizować emisję zanieczyszczeń gazowych do powietrza z środków transportu należy zapewnić efektywny dojazd do placu budowy przy jednoczesnym ograniczeniu prędkości przejazdu. Transport materiałów sypkich na budowę będzie odbywać się pojazdami do tego przystosowanymi, skrzynie ładunkowe będą przykrywane plandekami lub transportowany materiał będzie utrzymywany w stanie wilgotności ograniczającym pylenie.

Przebudowa drogi przyczyni się do poprawy płynności jazdy w związku z czym nie zwiększy się poziom hałasu i emisja zanieczyszczeń powstających podczas eksploatacji drogi w stosunku do stanu istniejącego. Ze względu na klasę drogi nie przewiduje się przekroczeń wartości dopuszczalnego hałasu w środowisku oraz wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających (gazów i pyłów), emitowanych przez pojazdy.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji nie będą powstawały ścieki bytowe ani technologiczne. Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała dostarczenia wody z sieci wodociągowej. Podczas budowy będą wytwarzane ścieki socjalno-bytowe. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w kontener sanitarny posiadający bezodpływowy zbiornik ścieków. Powstające ścieki będą regularnie wywożone do oczyszczalni ścieków. W trakcie wykonywanych prac nie nastąpi bezpośredni pobór wód z cieków. W przypadku konieczności wykonania odwodnienia wykopów, czas wykonywania odwodnienia zostanie ograniczony, aby nie dopuścić do wystąpienia zjawiska osiadania gruntów.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z wytwarzaniem odpadów. Powstające w trakcie budowy odpady będą segregowane i gromadzone w wyznaczonych miejscach w przeznaczonych do tego pojemnikach. Odpady będą następnie systematycznie przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia zgodnie z wymogami ochrony środowiska, odbiorcy posiadającemu zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadowej. Podłoże na którym magazynowane będą odpady będzie posiadało utwardzoną i szczelną nawierzchnię, która zabezpieczać będzie przed ewentualnymi wyciekami do gruntu. Pojemniki w których magazynowane będą odpady niebezpieczne będą odporne na działanie substancji w nich umieszczanych.

Inwestycja nie będzie wywierać żadnego wpływu na klimat, ani powodować jego zmian zarówno na etapie realizacji, eksploatacji jak i ewentualnej likwidacji. Eksploatacja drogi nie wpłynie na zjawiska pogodowe, liczbę klęsk żywiołowych oraz na emisję gazów cieplarnianych do środowiska. Przedsięwzięcie zostanie zaprojektowane w sposób gwarantujący odporność na negatywne zjawiska towarzyszące zmianom klimatu. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie miała także wpływu na utratę różnorodności biologicznej obszaru – nie nastąpi utrata i fragmentaryzacja siedlisk, nadmierna eksploatacja i niewłaściwe wykorzystanie zasobów naturalnych oraz zwiększenie zanieczyszczenia środowiska.

W toku realizacji inwestycji nie będą prowadzone prace mogące spowodować poważną awarię, katastrofę naturalną lub budowlaną. Natomiast eksploatacja drogi może powodować sytuację awaryjną w postaci zdarzenia komunikacyjnego. Na miejsce zdarzenia każdorazowo wzywane będą odpowiednie przeszkolone służby mające za zadanie neutralizację, zbiórkę i wywóz powstałych w wyniku awarii zanieczyszczeń, zabezpieczając glebę i wody powierzchniowe i podziemne przed przedostaniem się zanieczyszczeń.

Tren na którym planuje się zrealizować przedmiotową inwestycję nie znajduje się na obszarze zagrożenia jak i ryzyka powodziowego a także na obszarze zagrożenia ruchami masowymi ziemi. Konstrukcja drogi będzie stabilna i nieobciążona ryzykiem katastrofy budowlanej. Materiały, które zostaną użyte do budowy drogi będą odporne na działanie zarówno wysokich jak i niskich temperatur.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoly (Dz.U. z 2016r.poz.1959) przedmiotowe zadanie ma być realizowane w obszarze dorzecza Pregoly, w Regionie Wodnym Łyny i Węgorapy, w dwóch zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych:

- „Liwna od źródeł do dopływu Starej Różanki” – kod JCWP: PLRW700017584866, która została określona jako naturalna, monitorowana część wód, o dobrym stanie, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych,

- „Rawa” – kod JCWP: PLRW700017584849, która została określona jako naturalna, niemonitorowana część wód, o dobrym stanie, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach przyrodniczo cennych, objętych ochroną w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55). w tym poza obszarami Europejskiej Sieci ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położony jest obszar specjalnej ochrony ptaków Ostoja Warmińska PLB280015 oddalony o ponad 6 km od inwestycji. Ze względu na usytuowanie planowanej inwestycji oraz jej charakter i skalę nie przewiduje się jej negatywnego wpływu na gatunki, dla których obszary te wyznaczono i ich siedliska oraz na integralność tych obszarów.

Inwestycja zlokalizowana jest w krajobrazie wiejskim, przekształconym przez człowieka, w ciągu istniejących dróg. Mimo, iż jest to inwestycja linowa nie wystąpi fragmentacja siedlisk, bądź izolacja siedlisk, ani zaburzenie funkcji pełnionej przez siedlisko, gdyż w otoczeniu przedmiotowej inwestycji brak jest siedlisk i gatunków chronionych oraz korytarzy ekologicznych wykorzystywanych przez zwierzęta.

Drzewa znajdujące się w pobliżu terenu budowy, które nie zostały przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem przez sprzęt budowlany, pnie będą chronione np. poprzez odeskowanie. Prace w obrębie bryły korzeniowej drzew nie przeznaczonych do usunięcia będą wykonywane ręcznie, korzenie odkryte przy wykopie będą obłożone np. torfem nasączonym wodą, lub otulone tkaniną jutową. W zasięgu koron drzew nie będzie się poruszał wysoki sprzęt budowlany oraz nie będą składowane materiały budowlane.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego, obszarach górskich, leśnych, wodno-błotnych, innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym w obszarach ujść rzek a także w strefach ochronnych ujęć wód i obszarów chronionych zbiorników wód śródlądowych, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz obszarach ochrony uzdrowiskowej i obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

Po analizie materiałów przedłożonych przez wnioskodawcę, opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kętrzynie oraz opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Olsztynie, organ prowadzący postępowanie stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia o czym przesądzą uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy 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.).

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, organ spełniając wymóg art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.) podał do publicznej wiadomości przez zamieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Barcianach oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie tut. Urzędu o możliwości zapoznania się z zebranymi w toku postępowania materiałami dla ww. przedsięwzięcia, oraz o możliwości wypowiedzenia się co do złożonych materiałów w terminie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia. W określonym terminie żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani wniosków.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

Integralną częścią decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia jest charakterystyka przedsięwzięcia.

POUCZENIE

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a *ustawy 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.), Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
2. Złożenie wniosku o którym mowa w pkt 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy.
4. Zgodnie z art. 127a § 1 i §2 Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.
Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.
5. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia.

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Pełnomocnik inwestora
2. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kętrzynie
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Olsztynie



WÓJT GMINY
Kamińska
Marta Kamińska

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowana inwestycja będzie polegała na przebudowie istniejącej drogi na odcinku Skierki-Moruny o długości ok. 1,771 km, na działkach nr 6/5, 6/4, 6/1 – obręb Skierki i nr 10/3, 7/17, obręb Szaty Wielkie. Zakres planowanej inwestycji nie wychodzi poza obecny pas drogowy a profil podłużny drogi nie ulegnie większym zmianom w stosunku do istniejącego – dokonane zostaną poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych oraz prawidłowego odwodnienia drogi. Inwestycja zakłada wykonywanie korytowania istniejącej nawierzchni ewentualne odmulenie i odtworzenie rowów przydrożnych w miejscach w których zostały zasypane oraz również remont przepustów pod koroną drogi w obrębie pasa drogowego. Nowa konstrukcja jezdni zostanie wykonana na odcinku ok. 322 m z betonu asfaltowego na podbudowie z mieszanki kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie i gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym (cementem) zaś pozostała część z kruszywa naturalnego (mieszanka kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie).

W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajduje się zabudowa jedno- i wielorodzinna, zabudowa zagrodowa oraz gospodarcza. W pasie drogowym występuje roślinność trawista, zakrzaczenia (samosiejki) i drzewa przydrożne. Realizacja inwestycji nie przewiduje wycinki drzew, jedynie usunięcie zakrzewienia.

W trakcie realizacji inwestycji podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia należytego stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych. Plac budowy wyposażony zostanie w środki do neutralizacji rozlanych substancji, a pracownicy zostaną przeszkoleni do stosowania ww. środków w zakresie występowania wycieków.

WÓJT GMINY

Marta Kamińska

OPIS TECHNICZNY

DLA ZADANIA PN.:

„Przebudowa drogi na odcinku Skierki - Moruny”

1. Podstawa opracowania

Niniejszy projekt opracowano na podstawie:

- 1.1.** Umowy z Inwestorem;
- 1.2.** Mapy zasadniczej w skali 1:500;
- 1.3.** Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (j. t. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.);
- 1.4.** Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – GDDKiA;
- 1.5.** Wizji lokalnej w terenie i pomiarów uzupełniających wykonanych przez projektanta.

2. Zakres opracowania

Zakresem opracowania objęto przebudowę drogi gminnej nr 125060N oraz drogi gminnej wewnętrznej zlokalizowanych na działkach nr 6/5, 6/4, 6/1 obręb Skierki i nr 10/3, 7/17 obręb Szaty Wielkie, gmina Barciany polegającą na:

- przebudowie jezdni drogi gminnej o łącznej długości 1 771 m.

3. Opis stanu istniejącego i projektowanego

3.1. Dane ogólne

Miejscowość Skierki i Moruny położone są w województwie warmińsko – mazurskim, na obszarze administracyjnym powiatu kętrzyńskiego. Przebudowywana droga położona jest w południowej części gminy Barciany.

Przedmiotowa droga jest drogą gminną będącą własnością gminy Barciany, która posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 591 granica państwa - Barciany - Kętrzyn - Droga 59 /Mrągowo/. Droga gminna służy jako droga dojazdowa do przyległych posesji.

Zgodnie z wydanymi przez Zamawiającego warunkami technicznymi do projektowania przyjęto kategorię ruchu KR1. Natężenie ruchu jest małe. Istniejąca droga posiada nawierzchnię brukowcową i żwirową w złym stanie technicznym. Aktualnie stan nawierzchni jezdni (na odcinku planowanej przebudowy) nie spełnia podstawowych parametrów nośności, równości

podłużnej, poprzecznej, właściwości przeciw poślizgowych. Na odcinku brukowym i żwirowym występują nierówności i ubytki oraz koleiny i przełomy. Obecnie samochody poruszają się środkiem jezdni, krawężnie jezdni są zdeformowane lub częściowo w ogóle brak jest nawierzchni przy krawężni. Pobocza są żwirowe, rozjeżdżone z licznymi zagłębieniami, w których się zbiera woda opadowa. Jezdnia posiada szerokość ok 3,0 – 4,5 m. W pasie drogowym na odcinku drogi objętym projektowaną przebudową występują następujące sieci uzbrojenia terenu, tj. teletechniczna, energetyczna oraz wodociągowa, kanalizacji sanitarnej i deszczowa.

Odływ wód opadowych z nawierzchni istniejącej jezdni realizowany jest powierzchniowo na teren pasa drogowego.

Opracowanie obejmuje:

- ustalenie przebiegu projektowanej jezdni na planie sytuacyjnym (projekt zagospodarowania terenu pasa drogowego),
- ustalenie technologii budowy nawierzchni drogi, ustalenie konstrukcji nawierzchni jezdni.

4. Rozwiązania projektowe

4.1. Dane wyjściowe do projektowania:

Przyjęto następujące dane wyjściowe do sporządzenia projektu budowlanego:

- 1) Klasa drogi – D (dojazdowa);
- 2) Droga jednojezdniowa w terenie zabudowanym i niezabudowanym;
- 3) Przekrój jezdni – 1x2;
- 4) Przekrój drogi – drogowy;
- 5) Obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś;
- 6) Kategoria obciążenia ruchem – KR1;
- 7) Prędkość projektowa $V_p=30$ km/h;
- 8) Kategoria terenu – płaski;
- 9) Przekrój poprzeczny jezdni – dwuspadowy i jednospadowy;
- 10) Szerokość jezdni – 5,0 m (2x2,5m);
- 11) Szerokość poboczy nieutwardzonych – 0,75 m;
- 12) Warunki gruntowe – grunt o kategorii podłoża G4;
- 13) Warunki wodne – dobre;
- 14) Kategoria geotechniczna – pierwsza.

4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Projektowana przebudowa jezdni drogi gminnej nr 125060N oraz drogi gminnej wewnętrznej poprzez dostosowanie szerokości spełniającej wymagania dla drogi klasy D realizowana jest w celu poprawy komunikacji pomiędzy miejscowościami oraz dojazdu do posesji.

Przebudowę drogi zaprojektowano zgodnie z wymogami funkcjonalnymi uwzględniającymi granice istniejącego pasa drogowego drogi, jak i poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektów, uzasadnionych interesów osób trzecich realizowane poprzez zapewnienie dostępu do drogi możliwie największej ilości mieszkańców i użytkowników.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dla drogi klasy D w terenie zabudowanym i niezabudowanym przyjęto prędkość projektową $V_p=30\text{km/h}$. Z uwagi na niewystarczającą szerokość pasa drogowego uwzględniając wymogi rozporządzenia MTiGM, przyjęto szerokość drogi 5,0 m.

Przy projektowaniu geometrii poziomej i pionowej drogi brano pod uwagę charakter terenu, istniejącej zabudowy, konieczność prawidłowego odwodnienia oraz zalecenia inwestora i uzgodnienia.

Niniejszy projekt przedstawia rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe, przekroje poprzeczne w zakresie niezbędnym do załatwienia spraw formalno – prawnych związanych z wykonaniem wymienionych robót.

Geometryczne rozwiązanie chodnika dostosowano maksymalnie do wymogów wynikających z:

- uwarunkowań lokalnych i terenowych,
- możliwości terenowych.

Na odcinku objętym projektem występuje infrastruktura techniczna, którą należy zabezpieczyć zgodnie z warunkami uzgodnień branżowych dokonanych u właściwych dysponentów tych sieci. Uzgodnienia i warunki stanowią część niniejszej dokumentacji projektowej.

Wymiarowanie pokazano na rysunkach planu sytuacyjnego i rysunkach konstrukcyjnych.

4.3. Kubatura obiektów

Przewiduje się wykonanie n/w robót w następującym zakresie:

- jezdnia z masy bitumicznej – 1 610 m²
- jezdnia z kruszywa naturalnego – 7 246 m²
- zjazdy z masy bitumicznej – 250 m²

- zjazdy z kruszywa naturalnego – 590 m².

4.4. Geometria

Rozwiązania wysokościowe przedstawiono na planie sytuacyjnym i przekrojach poprzecznych.

- Jezdnię bitumiczną o szerokości 5,0 m projektuje się o spadku dwustronnym i jednostronnym – 2%. Niweleta jezdni dostosowana do istniejącej niwelety.
- Jezdnię z kruszywa naturalnego o szerokości 5,0 m projektuje się o spadku dwustronnym i jednostronnym – 4%. Niweleta jezdni dostosowana do istniejącej niwelety.
- Pobocze z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5 stab. mech. C_{50/30} o szerokości 0,75 m projektuje się o spadku jednostronnym 6%.

Projektowana przebudowa jezdni nie przekracza granic istniejącego pasa drogowego.

4.5. Konstrukcje nawierzchni

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, oraz Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych, załącznik do zarządzenia nr 31 GDDKiA z dnia 16.06.2014 zaprojektowano przekrój normalny dostosowany do charakteru zagospodarowania terenu, oraz wymogów inwestora.

Badania wykonane przez projektanta podłoża gruntowego wykazały na występowanie gruntów zaliczonych do kategorii podłoża G4, przyjęto kategorię ruchu – KR1.

Wobec braku pomiarów ruchu oparto się na przewidywanym ruchu ciężkich pojazdów. Przebudowywana droga z uwagi na jej położenie wykorzystywana jest nie tylko przez samochody osobowe. Można założyć, że przewidywany ruch samochodów ciężarowych (rolniczych) w okresie 20 lat, przeliczony na równoważne osie 100kN da obciążenie nie większe niż 90 tys. osi 100kN na pas obliczeniowy, co kwalifikuje ruch do kat KR1.

4.5.1. Konstrukcja nawierzchni jezdni

Konstrukcja nawierzchni jezdni na odcinku w km od 0+000 do 0+322

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S – gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W – gr. 5 cm
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5 stab. mech. C_{50/30} – gr. 22 cm
- warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥ 25% – gr. 22 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem C_{1,5/2} ≤ 4,0 MPa – gr. 24 cm

Konstrukcja nawierzchni jezdni na odcinku w km od 0+322 do 1+771

- mieszanka niezwiązana z kruszywem 0/31,5 stab. mech. $C_{50/30}$ – gr. 15 cm
- mieszanka niezwiązana z kruszywem 0/63 stab. mech. – gr. 15 cm
- warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem $C_{1,5/2} \leq 4,0$ MPa – gr. 24 cm

Konstrukcja nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S – gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W – gr. 4 cm
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5 stab. mech. $C_{50/30}$ – gr. 20
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego o wsp. filtracji $k > 8\text{m/d}$ – gr. 15 cm

Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kruszywa naturalnego

- mieszanka niezwiązana z kruszywem 0/31,5 stab. mech. $C_{50/30}$ – gr. 12
- mieszanka niezwiązana z kruszywem 0/63 stab. mech. – gr. 12
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego o wsp. filtracji $k > 8\text{m/d}$ – gr. 15 cm

4.5.2. Sprawdzenie konstrukcji jezdni z betonu asfaltowego

Nośność podłoża – G4,

Grubość przemarzania h_z – 1,20 m,

Rzeczywista grubość warstw konstrukcyjnych nawierzchni przy uwzględnieniu grubości przemarzania dla KR1 dla podłoża G4 wynosi $0,60h_z$

$$0,60 \times 1,20 \text{ m} = 0,72 \text{ m}$$

Grubość konstrukcji nawierzchni ze względu na wysadziny:

Warunek mrozochronności:

$$h \geq 0,6 \times h_z$$

h – grubość konstrukcji drogi (0,77 m),

$h_z = 1,20$ m (przemarzanie gruntu)

77 cm > 72 cm → warunek spełniony

4.6. Odwodnienie

Zaprojektowany sposób odwodnienia nie wprowadza żadnych zmian w istniejącym odwodnieniu przedmiotowej drogi.

4.7. Roboty ziemne

Roboty ziemne przewiduje się wykonać sposobem mechanicznym z zagęszczeniem płytami wibracyjnymi. W rejonie istniejącej infrastruktury technicznej roboty ziemne należy wykonywać ręcznie.

Roboty ziemne obejmują wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni.

5. Kolizje z sieciami uzbrojenia

W obrębie projektowanej przebudowy drogi występują następujące sieci uzbrojenia terenu: teletechniczna, energetyczna oraz wodociągowa, kanalizacji sanitarnej i deszczowa.

Podczas prowadzenia robót budowlanych należy bezwzględnie zapoznać się z warunkami tych uzgodnień i bezwzględnie ich przestrzegać.

Z uwagi na fakt, iż w terenie mogą występować sieci uzbrojenia, które nie zostały zgłoszone do inwentaryzacji geodezyjnej prace budowlane należy wykonywać bardzo ostrożnie.

6. Kanał technologiczny

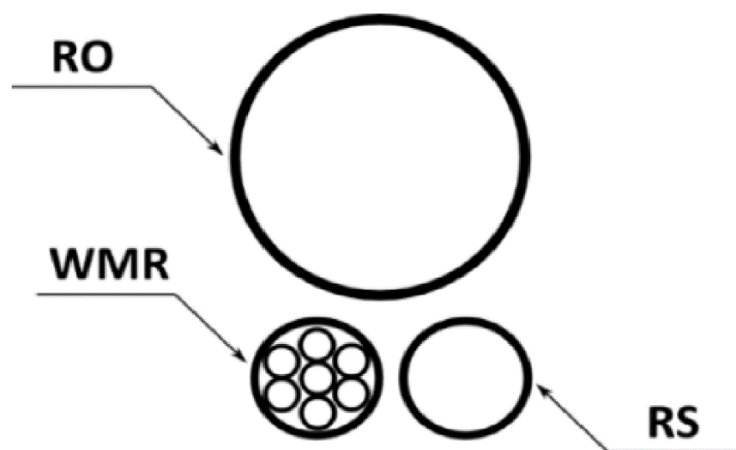
6.1. Informacje ogólne

W ramach przebudowy drogi w pasie drogowym lokalizuje się kanał technologiczny uliczny składający się z:

- 1 rury osłonowej \varnothing 110/12,0;
- 1 rury HDPE \varnothing 40/3,7;
- 1 prefabrykowanej wiązki mikrorur HDPE 44/4,2.

Na ciągu kanału technologicznego należy wybudowano studnie kablów typu SKR-1.

Poniżej przedstawiony jest moduł podstawowy KTu1 kanału technologicznego.



Rury RO należy układać nad modułami z rur RS i WMR, oddzielone warstwą piasku o gr. 50mm. Rury RS i prefabrykowane wiązki mikrorur WMR powinny być złożone w ścisłe wiązki czterech rur, związane opaskami samozaciskowymi, posiadającymi odpowiednie certyfikaty do układania w ziemi oraz w miejscach narażonych na działanie promieni UV, w odstępach nie większych niż 2 m. Pomiedzy modułami ciągów kanałów technologicznych KTU powinien być zachowany odstęp 50 mm. Dopuszcza się stosowanie wkładek dystansowych do układania dwóch lub więcej modułów rur. Zalecane odcinki rur RS i prefabrykowanych wiązek mikrorur od studni do studni bez złączy.

Wiązka rur RS, mikrorur WMR i RO powinna być ułożona w możliwie linii prostej, na podsypce piaskowej o grubości min. 10 cm i przysypana warstwą przesianej ziemi o grubości nie mniejszej niż 10 cm. Rury RS powinny być łączone za pomocą złączy skręcanych a wiązki WMR specjalnymi złączkami mikrorur.

W połowie głębokości zakopania kanału technologicznego należy ułożyć taśmę ostrzegawczą w kolorze zielonym.

6.2. Budowa studni kablowych

Na trasie projektowanego kanału technologicznego należy wybudować studnie kablowe typu SKR-1. Przed umieszczeniem studni w ziemi należy wykonać niwelację dna wykopu, wykonać podsypkę grubości 10 cm z piasku grubego, a następnie po zagęszczeniu dna wykopu można przystąpić do posadowienia studni oraz całego osprzętu z nimi związanego. Dno wykopu powinno być równe, pozbawione kamieni i grud. Dla studni kablowych zlokalizowanych w ciągach pieszych i kołowych należy zastosować ramy z pokrywą typu ciężkiego.

Zwieńczenie studni powinny posiadać otwór do kontroli ewentualnej obecności gazu palnego

w studni. Każdą studnię kablową należy dodatkowo zabezpieczyć przed dostępem osób nieuprawnionych.

Podczas wykonywania prac ziemnych związanych z posadowieniem studni w miejscu jej pracy należy przestrzegać przepisów BHP dotyczących przemieszczania ładunku przy pomocy urządzeń dźwigowych i przepisów dotyczących prac ziemnych.

6.3. Budowa rur osłonowych RO

Do budowy rury osłonowej RO należy zastosować rury wykonane z polietylenu HDPE o wymiarach oraz rury przepustowe RHDPEp. Rury RO powinny być łączone za pomocą zgrzewania lub złączkami zewnętrznymi, odpornymi na zamulanie i przedostawanie się wody do wnętrza rury. Spadek ciągów rur powinien być w granicach $0,1 \div 0,3\%$ w kierunku jednej studni w terenie poziomym, natomiast w terenie pochyłym spadek wynika z naturalnego ukształtowania terenu, z zachowaniem spadku w kierunku jednej ze studni. Dopuszczalne jest stosowanie rur karbowanych wyłącznie w wykopach otwartych.

6.4. Budowa rur światłowodowych RS

Rury rurociągu RS powinny być wykonane z polietylenu dużej gęstości (HDPE), z wewnętrzną płaszczyzną ryflowaną oraz warstwą poślizgową. Poszczególne rury RS w module powinny być oznaczone unikalnym kolorowym w celu identyfikacji rury na całej długości projektowanego odcinka.

Połączenie rur należy wykonywać wyłącznie w studniach kablowych za pomocą odpowiednich złączek skręcanych. Połączenia powinny zapewnić szczelność, a także powinny być odporne na podwyższonego ciśnienia powietrza przy zaciąganiu kabli światłowodowych metodami pneumatycznymi. Końce rur światłowodowych w studniach uszczelnić. Dla zapewnienia długotrwałej sprawności rurociąg powinien być szczelny w każdym punkcie. W miejscach załamania rury należy układać łagodnymi łukami.

6.5. Budowa mikrokanalizacji WMR

Do budowy mikrokanalizacji należy zastosować prefabrykowane wiązki mikrorur WMR, wykonanej z polietylenu wysokiej gęstości HDPE, wypełnionej wiązką luźną mikrorur cienkościennych w ilości 7 szt. Warstwa wewnętrzna powinna być rowkowana z dodatkiem środka obniżającego współczynnik tarcia.

Poszczególne mikrorury w wiązce powinny być oznaczone unikalnym kolorowym w celu

identyfikacji mikrorury na całej długości projektowanego odcinka. Połączenie mikrokanalizacji należy wykonywać wyłącznie w studniach kablowych za pomocą odpowiednich złączy i obudów. Końce mikrorur w studniach uszczelnić.

6.6. Uwagi końcowe.

Projektowane prace związane z budową kanału technologicznego należy wykonać zgodnie z obowiązującymi prawem oraz Polskimi Normami i normami branżowymi. Przy wykonywaniu prac związanych z budową urządzeń teletechnicznych należy przestrzegać przepisów BHP oraz przepisów bezpieczeństwa w ruchu kołowym na ulicach i drogach publicznych.

Po zakończeniu robót należy dokonać ich komisyjnego odbioru. Komisji odbioru należy przedstawić aktualną dokumentację powykonawczą.

Wszystkie naruszone nawierzchnie doprowadzić do stanu sprzed rozpoczęcia robót.

7. Działki objęte opracowaniem i obszar oddziaływania obiektu

Następujące działki objęte są niniejszym opracowaniem: 6/5, 6/4, 6/1 obręb Skierki i nr 10/3, 7/17 obręb Szaty Wielkie, gmina Barciany.

Obszar oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia zamyka się w obszarze działek na których jest zlokalizowana jezdnia przebudowywanej drogi tj. działki nr 6/5, 6/4, 6/1 obręb Skierki i nr 10/3, 7/17 obręb Szaty Wielkie, gmina Barciany.

Obszar oddziaływania określono na podstawie przepisów:

- 1) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (j. t. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.).
- 2) 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. z 2016 r., poz. 124 z późn. zm.).

8. Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Dla przedmiotowej inwestycji została wydana decyzja Wójta Gminy Barciany o środowiskowych uwarunkowaniach znak: RGKiL.6220.9.2021 z dnia 09.03.2022 r. Zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz ww. decyzją niniejsze przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Podczas wykonywania robót należy przestrzegać wszystkich wymagań określonych ww. decyzji.

9. Zieleń

W obszarze przebudowy drogi nie stwierdzono kolizji z istniejącymi drzewami.

10. Bezpieczeństwo i ochrona zdrowia

Przy realizacji robót należy zwrócić uwagę na zabezpieczenie robót wykonywanych w bliskim sąsiedztwie jezdni oraz oznakowanie strefy robót. Przestrzegać przepisy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie prowadzonych robót budowlanych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120 z 2003 r. poz. 1126).

Wymagania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przy wykonywaniu robót budowlanych określają przepisy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy:

- 1) Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy. Dział dziesiąty. Bezpieczeństwo i higiena pracy. (j. t. Dz. U. z 2014 r., poz. 1502 z późn. zm.)
- 2) Rozporządzenie ministra pracy i polityki socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (j. t. Dz. U. Nr 169 z 2003 r., poz. 1650 z późn. zm.) Dział II i Dział IV - Rozdział 4.
- 3) Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47 z 2003 r., poz. 401)
- 4) Rozporządzenie ministra pracy i polityki społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (Dz. U. Nr 26 z 2000 r., poz. 313 z późn. zm.).

11. Uwagi końcowe

1. Podczas prowadzenia robót drogowych należy bezwzględnie przestrzegać zasad BHP a roboty realizować zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi i sztuką budowlaną oraz ustaleniami wynikającymi z uzgodnień.
2. Całość robót budowlanych podlega dokonaniu zgłoszenia robót dla organu administracji architektoniczno – budowlanej.