

PROJEKT BUDOWLANY

**dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385
w ramach zadania pn.:**

**Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385
w km 26+875 w miejscowości BUDZÓW**

Nr dokument.: **M087-E**

Nr umowy: **NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017 r.**

Inwestor **Dolnośląska Służba Dróg i Kolei**
i Zamawiający: **Ul. Krakowska 28, 52-425 Wrocław**

Obiekt: **Droga, most, przepust, sieć wodociągowa i kanalizacyjna**

Lokalizacja: **Województwo dolnośląskie, powiat ząbkowicki, gmina Stoszowice,
Obręb: Budzów, działki ewidencyjne nr: 383/3, 640, 764, 772, 773, 774, 824,
825
Jednostka ewidencyjna: 022404_2, Stoszowice**

Branża: **MOSTOWA, DROGOWA, SANITARNA**

Kategoria
obiektu: **IV, XXV, XXVI, XXVIII**

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

ZESPÓŁ PROJEKTOWY I SPRAWDZAJĄCY

Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr i zakres uprawnień	Podpis
Projektant branża inżynierska (główny projektant)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża inżynierska	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża drogowa	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Projektant branża sanitarna	mgr inż. Jan Kopec	688/89/UW do projektowania i kierowania robotami w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci sanitarnych	
Sprawdzający branża inżynierska	dr hab. inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Sprawdzający branża drogowa	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	

Oświadczenie

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy „Prawo budowlane” (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami) niżej podpisani oświadczają, że:

PROJEKT BUDOWLANY

**dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385
w ramach zadania pn.:**

**Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 w km 26+875
w miejscowości BUDZÓW**

jest zgodne z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletne i zostało wykonane w zakresie niezbędnym do realizacji celu, któremu ma służyć, zgodnie z umową nr NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017 r.

Zgodnie z art. 36a ust.6 ustawy „Prawo budowlane” (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami) dopuszcza się nieistotne odstępstwa od przedmiotowego projektu budowlanego.

Projektanci:		Sprawdzający:	
mgr inż. Szymon Gruba		mgr inż. Paweł Hawrysz	
mgr inż. Adam Stempniewicz		dr hab. inż. Wojciech Lorenc	
mgr inż. Adam Pawłucki			
mgr inż. Jan Kopeć			

Wrocław, grudzień 2017 r.

Oświadczenie

Wszystkie załączniki stanowiące integralną część niniejszego opracowania potwierdza się za zgodność z oryginałem.

.....
(podpis)

Wrocław, grudzień 2017 r.

Dopuszcza się stosowanie innych materiałów niż podane przykładowo w niniejszym projekcie,
o podobnych parametrach technicznych, spośród materiałów dopuszczonych do obrotu
i powszechnego stosowania w budownictwie mostowym i drogowym
zgodnie z art. 10, ust. 2 ustawy „Prawo budowlane”
(Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami)
pod warunkiem uzgodnienia z projektantem i inspektorem nadzoru.

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI:

A. Strona tytułowa	str. 1-2
B. Oświadczenie	str. 3-4
C. Zawartość dokumentacji	str. 5-8
D. Projekt Zagospodarowania Terenu-część opisowa	str. 9-21
E. Projekt Zagospodarowania Terenu-część rysunkowa	str. 22-23
F. Informacje dotyczące planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	str. 24-27
G. Projekt Architektoniczno-Budowlany - część opisowa	str. 28-39
H. Projekt Architektoniczno-Budowlany - część rysunkowa	str. 40-45
I. Załączniki (dokumenty formalno-prawne i uzgodnienia)	str. 46-90

SPIS TREŚCI

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU CZĘŚĆ OPISOWA.....	9
1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	10
2. PODSTAWY OPRACOWANIA.....	11
2.1 PODSTAWY FORMALNE.....	11
2.2 PODSTAWY TECHNICZNE.....	11
2.3 OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA.....	11
3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	12
3.1 CHARAKTERYSTYKA DROGI I OBIEKTU MOSTOWEGO.....	12
3.2 PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU.....	12
3.3 PARAMETRY GEOMETRYCZNE DROGI.....	13
3.4 OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE.....	13
3.5 SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE REMONTOWANYCH OBIEKTÓW.....	13
3.6 USTALENIE GEOTECHNICZNYCH WARUNKÓW POSADAWIANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ORAZ PODŁOŻE GRUNTOWE.....	13
3.7 ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH.....	14
4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	15
4.1 POWIERZCHNIA TERENU.....	15
4.2 UKŁAD KOMUNIKACYJNY.....	15
4.3 ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH.....	15
4.4 OŚWIETLENIE.....	15
4.5 KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE.....	15
4.6 PROJEKTOWANA ZIELEŃ.....	16
4.7 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI.....	17
4.8 OCHRONA KONSERWATORSKA.....	17
4.9 WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ.....	17
4.10 ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....	18
4.10.1 Emisja hałasu.....	18
4.10.2 Zanieczyszczenie powietrza.....	18
4.10.3 Wody powierzchniowe i podziemne.....	18

4.10.4	Powierzchnia terenu	19
4.10.5	Świat roślinny.....	19
4.10.6	Zabytki kultury materialnej.....	19
4.10.7	Gospodarka odpadami.....	19
4.10.8	Rozwiązania chroniące środowisko	20
4.10.9	Życie i zdrowie ludzi	21
4.11	OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	21
	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU CZĘŚĆ RYSUNKOWA	22
	INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	24
5.	INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	25
5.1	ZAKRES ROBÓT	25
5.2	ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI	25
5.3	PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT	25
5.4	SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW	25
5.5	TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE.....	26
	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY CZĘŚĆ OPISOWA.....	28
6.	STAN PROJEKTOWANY.....	29
6.1	PRACE PRZYGOTOWAWCZE	29
6.2	ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ	29
6.2.1	Opis rozwiązania drogowego.....	29
6.2.2	Przebudowa skrzyżowania	29
6.2.3	Konstrukcja nawierzchni drogi wojewódzkiej.....	30
6.2.4	Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej na skrzyżowaniu	30
6.2.5	Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych	30
6.2.6	Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych.....	30
6.2.7	Konstrukcja nawierzchni poboczy.....	30
6.2.8	Elementy bezpieczeństwa ruchu	30
6.3	PRZEBUDOWA MOSTU	31
6.3.1	Dane ogólne	31
6.3.2	Główne parametry geometryczne	31
6.3.3	Przeznaczenie obiektu	31
6.3.4	Nośność obiektu	31
6.3.5	Forma architektoniczna	31
6.3.6	Kolorystyka.....	31
6.3.7	Konstrukcja mostu	32
6.3.7.1	Prace rozbiórkowe	32
6.3.7.2	Ustrój nośny	32
6.3.7.3	Wyposażenie obiektu.....	32
6.4	PRZEBUDOWA PRZEPUSTU.....	34
6.4.1	Dane ogólne	34
6.4.2	Główne parametry geometryczne	34
6.4.3	Konstrukcja przepustu	34
6.5	PRZEBUDOWA SIECI WODOCIĄGOWEJ	34
6.5.1	Dane ogólne	34
6.5.2	Podstawowe parametry.....	34
6.5.3	Rozwiązanie konstrukcyjne.....	34
6.5.4	Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci.....	35
6.6	BUDOWA KANALIACJI DESZCZOWEJ.....	35

6.6.1	Dane ogólne	35
6.6.2	Zamknięta część kanalizacji deszczowej	35
6.6.3	Ścieki skarpowe.....	36
6.6.4	Ściek liniowy.....	36
6.7	REGULACJA KORYTA CIEKU	36
6.8	PRZEBUDOWA OGRODZEŃ	36
7.	ANALIZA SZEROKOŚCI DROGI MIĘDZY LINIAMI ROZGRANICZAJĄCYMI.....	37
8.	TECHNOLOGIA	39
	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY CZĘŚĆ RYSUNKOWA	40
	ZAŁĄCZNIKI DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA.....	46

WYKAZ RYSUNKÓW**PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala	Nr str.
Z-01	Projekt zagospodarowania terenu	istn. + proj.	1:500	23

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala	Nr str.
M-01	Rysunek ogólny – stan istniejący	istniejący	1:50, 1:100	41
M-02	Profil podłużny układu drogowego	projektowany	1:50/500	42
M-03	Przekroje mostu i przepustu	projektowany	1:50	43
M-04	Przekroje drogowe	projektowany	1:50	44
M-05	Inwentaryzacja zieleni z planem wycinki	projektowany	1:500	45

ZAŁĄCZNIKI**DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA**

Nr	Załączniki	Il. str.	Nr str.
1.	Kopia uprawnień oraz zaświadczenia o przynależności do PIIB projektantów i sprawdzających	14	47-60
2.	Wykaz podmiotów i działań	3	61-63
3.	Pismo nr TD/OWB/OMD/UB/MP/47/2017 r. – Tauron Dystrybucja S.A. - warunki prowadzenia robót	2	64-65
4.	Pismo nr TTIDWA-WB.2110-35016/17.JS z dnia 12.06.2017 r. – Orange Polska S.A. - warunki prowadzenia robót	2	66-67
5.	Pismo nr 209/2017 z dnia 03.07.2017 r. – Wodociągi Srebrnogórskie Sp. z o.o. – warunki prowadzenia robót	1	68
6.	Pismo nr RR.7226.5.2017 z dnia 28.08.2017 r. – Gmina Stoszowice – uzgodnienie przebudowy zjazdów publicznych na dz. nr 764, 829.	2	69-70
7.	Pismo nr DT.0411.81.2017 z dnia 04.09.2017 r. – Zarząd Dróg Powiatowych w Ząbkowicach Śląskich – uzgodnienie przebudowy skrzyżowania	1	71
8.	Pismo nr NZOt-K 4125/69/17 z dnia 15.09.2017 r. RZGW we Wrocławiu, Zarząd Zlewni Nysy Kłodzkiej z/s w Otmuchowie , Nadzór Wodny w Kłodzku Ostateczne uzgodnienie umocnienia cieku – RZGW	2	72-73
9.	Pismo z dnia 03.10.2017 r. – Wodociągi Srebrnogórskie Sp. z o.o. – zatwierdzenie projektu przebudowy sieci wodociągowej	2	74-75
10.	Protokół z narady koordynacyjnej w sprawie nr PODGIK.6630.84.2017 z dnia 09.11.2017r.	6	76-81
11.	Decyzja z dnia 23.11.2017 r. – Wójt Gminy Stoszowice – decyzja stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko	6	82-87
12.	Pozwolenie wodno prawne z dnia 01.12.2017 r. – Wójt Gminy Stoszowice	3	88-90

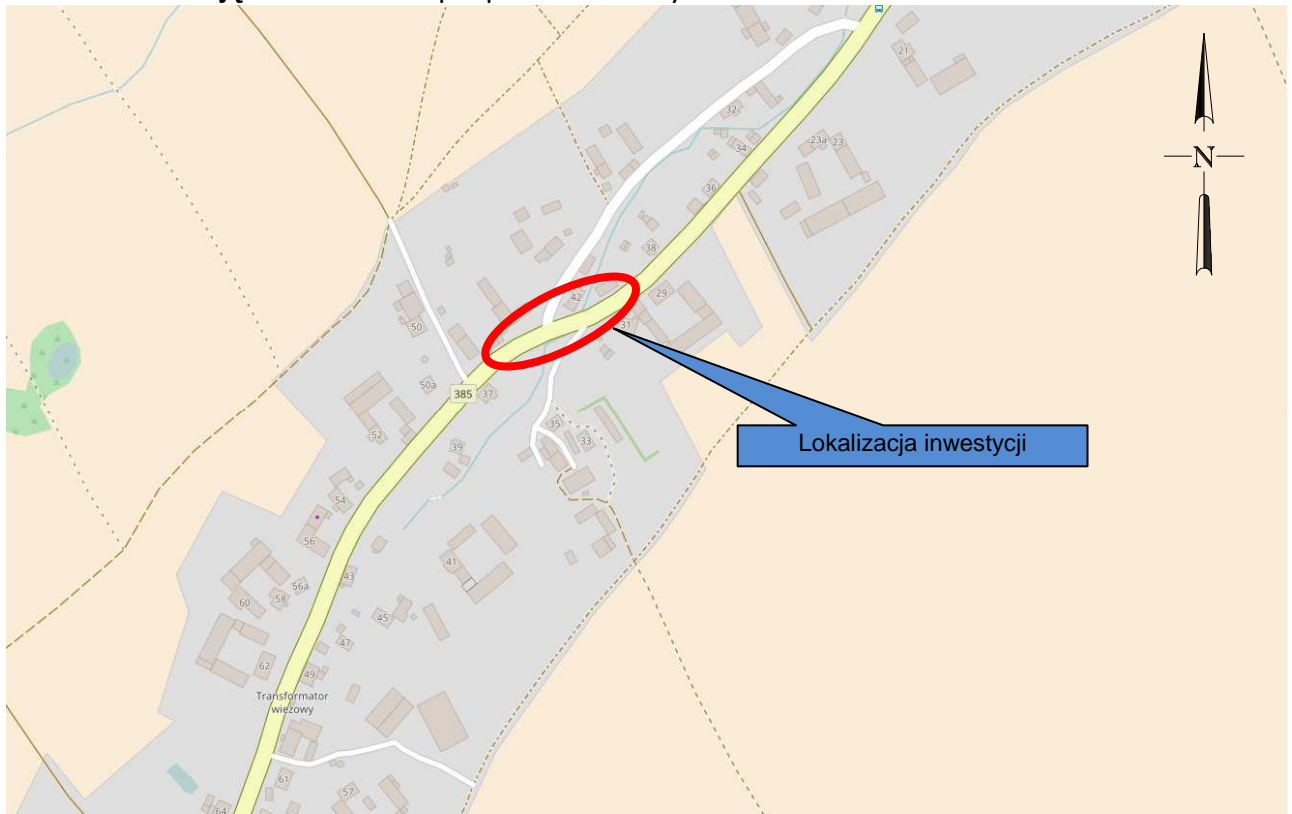
**PROJEKT
ZAGOSPODAROWANIA TERENU
CZĘŚĆ OPISOWA**

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

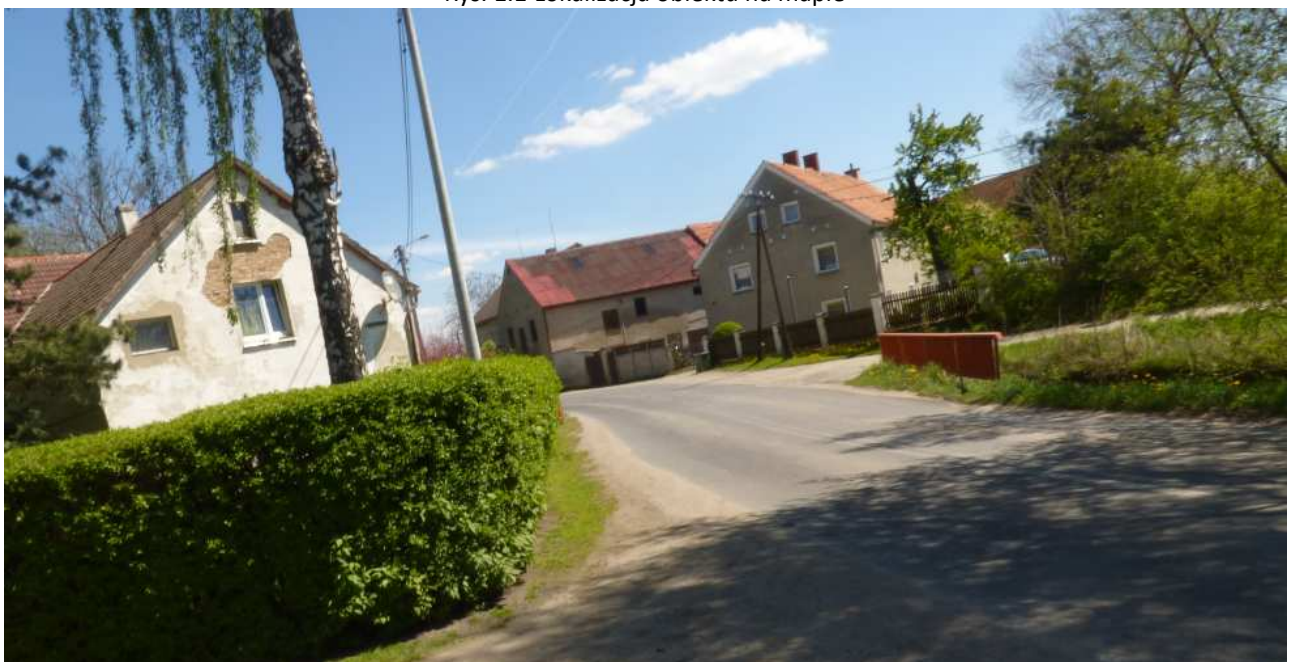
1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest droga wraz mostem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 w km 26+875 w miejscowości Budzów, gmina Stoszowice, pow. ząbkowicki, woj. dolnośląskie. Rozbudowywany odcinek drogi znajduje się na terenie zabudowanym miejscowości Budzów.

Lokalizację obiektu na mapie pokazano na rys. 1.1 i 1.2.



Rys. 1.1 Lokalizacja obiektu na mapie



Rys. 1.2 Widok obiektu w terenie

Celem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu budowlanego rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 wraz z przebudową mostu nad potokiem Węża w miejscowości Budzów, gm. Stoszowice, powiat ząbkowicki, woj. dolnośląskie.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje wykonanie:

- rozbiórkę istniejącego i wbudowanie nowej konstrukcji mostu,
- korekta geometrii drogi wojewódzkiej wraz z wymianą nawierzchni,
- przebudowa zjazdów publicznych i indywidualnych,
- przebudowa przepustu pod drogą wojewódzką,
- regulacja i umocnienie koryta potoku w obrębie mostu,
- uporządkowanie terenu przyległego,
- montaż niezbędnego wyposażenia drogi i mostu,
- budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu oraz zabezpieczenie istniejącej infrastruktury.

2. PODSTAWY OPRAWOWANIA

2.1 PODSTAWY FORMALNE

- Umowa nr NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017r. zawarta pomiędzy Zamawiającym Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei, a Wykonawcą: PBW Inżynieria Sp. z o.o.

2.2 PODSTAWY TECHNICZNE

Pomiary inwentaryzacyjne oraz dokumentacja fotograficzna wykonane w maju i czerwcu 2017r.

2.3 OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA

Dokumentację opracowano stosując wytyczne Inwestora, obowiązujące przepisy, normy oraz zalecenia zawarte w literaturze technicznej.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

3.1 CHARAKTERYSTYKA DROGI I OBIEKTU MOSTOWEGO

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Budzów, gm. Stoszowice, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 Granica Państwa Tłumaczów – granica województwa Jęgielnica. Przebudowywany odcinek drogi ma charakter uliczny o szerokości jezdni ok. 5,0 m ÷ 5,5 m. Wzdłuż drogi nie ma przewidzianych chodników dla pieszych, na niektórych odcinkach wykonane są pobocza gruntowe.

Rozbudowywany odcinek drogi ma przekrój daszkowy z jezdnią o nawierzchni bitumicznej ukształtowana w dwóch łukach kołowych, nieograniczona krawężnikami.

Obiekt mostowy jest jednoprzęsłowym, bezprzegubowym mostem łukowym o ustroju nośnym sklepionym, wykonanym z kamienia nieregularnego z nadsypką, z niewielkim poszerzeniem, płytą żelbetową od WG. Konstrukcję nośną przęsła tworzy klasyczne półkoliste sklepienie kamienne o stałej grubości 45 cm. Ścianki czołowe kamienne o zmiennej wysokości, które połączono z konstrukcją murów oporowych nabrzeża. Od strony wody górnej wykonano poszerzenie obiektu (o zmiennej szerokości 0,80 – 4,0 m) płytą żelbetową o grubości 40 cm z widocznym skrajnym dźwigarem stalowym. W przekroju poprzecznym na moście jest jezdnia bitumiczna o szerokości około 6 m, z wydzielonymi obustronnymi poboczami gruntowymi. Po obu stronach mostu widoczne są belki gzymsowe, w których zakotwiono typowe, stalowe balustrady o wysokości 0,94 m.

Przyczółki mostu kamienne, posadowione (najprawdopodobniej) bezpośrednio, stanowią równocześnie element konstrukcyjny kamiennych ścian oporowych zabezpieczających koryto rzeki. W planie obiekt usytuowany jest w niewielkim skosie rzędu 70°.

Istniejące mury oporowe, zabezpieczające koryto (o wysokości powyżej 3 m), wykonano z kamienia łamanego, nieregularnego i betonu. W rejonie mostu ściany oporowe pełnią rolę przyczółków i są konstrukcją wspólną dla drogi wojewódzkiej nr 385 i cieku. W rejonie mostu widoczne są liczne wyloty przepustów z kręgów betonowych, które przechodzą przez konstrukcje oporowe (wyloty lokalnej kanalizacji). W sąsiedztwie mostu występuje lokalna zabudowa gospodarcza i mieszkaniowa oraz skrzyżowanie z drogą lokalną (od strony wody górnej) – dojazd do okolicznych posesji.

3.2 PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU

- rozpiętość teoretyczna ~ 2,7m,
- światło pionowe ~ 2,2 m,
- szerokość użytkowa jezdni ~ 5,6 m,
- szerokość poboczy 0,7+0,8÷2,13m,
- wysokość konstrukcyjna ~ 0,86 m,
- wysokość balustrady 0,94 m,
- ukos konstrukcji 39°.

3.3 PARAMETRY GEOMETRYCZNE DROGI

- klasa techniczna drogi G,
- szerokość jezdni ok.5,3÷5,7 m,
- spadek poprzeczny drogi na obiekcie daszkowy, jednostronny
- krawężniki brak.

3.4 OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE

W pobliżu projektowanego obiektu znajdują się następujące obiekty i urządzenia stałe:

- a) droga wojewódzka nr 385 Granica Państwa Tłumaczów – granica województwa Jagielnica
- b) konstrukcja istniejącego mostu,
- c) mury oporowe wzdłuż potoku,
- d) przepust pod drogą wojewódzką.

3.5 SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE REMONTOWANYCH OBIEKTÓW

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- a) sieci elektroenergetyczne napowietrzna i podziemna,
- b) sieć teletechniczna napowietrzna,
- c) sieć wodociągowa,
- d) sieć kanalizacyjna,
- e) sieć gazociągowa - nieczynna.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z gestorami poszczególnych sieci.

3.6 USTALENIE GEOTECHNICZNYCH WARUNKÓW POSADAWIANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ORAZ PODŁOŻE GRUNTOWE

W celu ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektu wykonano opracowania geotechniczne, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (poz. 463).

Projektowaną inwestycję wg Rozporządzenia MTBiGM z dnia 25 kwietnia 2012r w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej. Podłoże charakteryzują proste warunki gruntowe.

Poniżej przedstawiono wyciąg z opracowania pn. *Opinia geotechniczna wraz z dokumentacją badań podłoża gruntowego określająca warunki gruntowo-wodne podłoża terenu dla zadania pod nazwą „Przebudowa mostu w ciągu DK 385 km 26+875 w m. Budzów”*.

Na podstawie wierceń, wykonanych dla potrzeb opinii w czerwcu 2017 roku rozpoznano budowę geologiczną obszaru 3 otworami badawczymi do głębokości 5,0 ÷ 10,0 m p.p.t. Otwór O-1 zlokalizowano w obrębie mostu od strony wody dolnej, O-2 od strony wody górnej, natomiast trzeci otwór badawczy O-3 wykonano przy przepuście pod drogą w km 26+819 DW 385. W budowie podłoża biorą udział czwartorzędowe grunty drobnoziarniste (spoiste), gruboziarniste

(niespoiste) oraz grunty kamieniste przykryte od góry warstwą gruntów antropogenicznych (nasyków niebudowlanych), warstwą humusu lub nawierzchniami utwardzonymi (mieszanki bitumiczne).

We wszystkich otworach badawczych bezpośrednio od powierzchni terenu stwierdzono warstwę humusu o miąższości $0,2 \div 0,4$ m.

Na głębokości $0,4 \div 1,8$ m p.p.t. we wszystkich tworach badawczych stwierdzono występowanie gruntów drobnoziarnistych (spoistych) tj.: gliny pylaste (gliny), piaski zailone (gliny piaszczyste ze żwirem) i ility pylaste (gliny pylaste).

W obrębie gruntów drobnoziarnistych (spoistych) w otworach O-1, O-2 rozpoznano występowanie warstw gruntów gruboziarnistych (niespoistych takich jak piaski średnie (piaski gliniaste) piaski grube i piaski grube z kamieniami na głębokości $3,1 \div 7,5$ m p.p.t.

Na głębokości $8,0$ m p.p.t. w otworze O-2 stwierdzono występowanie gruntów kamienistych (rumosz skalny). Spągu warstwy tych gruntów nie stwierdzono do głębokości $8,1$ p.p.t.

Zwierciadło wody podziemnej ma charakter swobodny i napięty. Zostało nawiercone na głębokości $4,5 \div 7,5$ m p.p.t. (tj. na rzędnej $312,10 \div 315,38$ m n.p.m.) i stabilizuje się na głębokości $4,5 \div 4,7$ m p.p.t. (tj. na rzędnej $315,10 \div 315,38$ m n.p.m.). Warstwa wodonośna zbudowana jest z piasków grubych i piasków grubych z kamieniami.

3.7 ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH

Zakres robót rozbiórkowych obejmuje frezowanie warstwy ścieralnej przedmiotowego odcinka drogi oraz pozostałych warstw konstrukcji nawierzchni na projektowanym moście. Konstrukcja sklepienia obiektu mostowego zostanie odkopana i rozkuta w niezbędnym zakresie na drobne elementy i przetransportowana w miejsce utylizacji. Elementy stalowe konstrukcji mostu należy pociąć palnikiem lub piłą do cięcia elementów stalowych na elementy umożliwiające ich transport na złom. W trakcie rozbiórki zabezpieczyć sieci i urządzenia zgodnie z warunkami określonymi przez gestorów sieci.

Przewidywana kolejność robót rozbiórkowych:

- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu,
- rozbiórka infrastruktury drogowej,
- demontaż elementów wyposażenia mostu, tj. balustrad,
- wybranie zasyпки istniejącego obiektu,
- rozkuwanie i usuwanie betonowej i ceglanej części mostu (przed rozpoczęciem rozkucia zakłada się, że zostanie wykonana konstrukcja nowego mostu w tzw. metodzie relingu),
- porządkowanie placu budowy i przygotowywanie do prac budowlanych.

Prace powinny być wykonywane z zachowaniem wszelkich zasad BHP.

4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

4.1 POWIERZCHNIA TERENU

Nie zmienia się funkcji zagospodarowania terenu.

W związku z inwestycją zostanie rozbudowany odcinek drogi i przebudowany most w km 26+875 oraz przepust w km 26+819. W obszarze inwestycji planuje się regulację i umocnienie koryta potoku, ponadto przewiduje się profilację skarp i przebudowę rowu przydrożnego.

Zakres budowy będzie znajdował się na terenie działek ewidencyjnych: 383/3, 640, 764, 772, 773, 774, 824, 825 (województwo dolnośląskie, powiat ząbkowicki, gmina Skoroszyce).

Nie zmienia się funkcji przedmiotowego obszaru. Efektem rozbudowy będzie nowa nawierzchnia drogi o geometrii łuków i spadków dostosowanych do drogi klasy G. Projektowany odcinek drogi zostanie wyposażony w niezbędne elementy bezpieczeństwa tj. bariery ochronne, krawężniki, pobocza oraz chodnik i opaskę na moście. W ramach prac przebudowane zostaną zjazdy indywidualne i publiczne znajdujące się w zakresie inwestycji.

4.2 UKŁAD KOMUNIKACYJNY

W związku z rozbudową drogi oraz przebudową mostu i przepustu nie zmieni się układ komunikacyjny dla ruchu samochodowego w obrębie projektowanego obiektu. W wyniku budowy nowego mostu zostanie wykonany chodnik dla pieszych na moście oraz obustronne pobocza wzdłuż drogi. Na rozbudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej występuje skrzyżowanie z drogą powiatową, zjazdy publiczne oraz indywidualne, które ulegną przebudowie. Parametry jezdni i pozostałych elementów drogi po zakończeniu robót zostaną dostosowane do obowiązujących przepisów.

4.3 ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH

Projektowana nawierzchnia drogi z uwagi na występowanie dwóch łuków kołowych (poziomych) wykształtowana jest głównie w spadku jednostronnym oraz częściowo w spadku daszkowym. Od strony Srebrnej Góry na odcinku ok. 30 m jezdni wody opadowe będą skierowane na pobocza poprzez spadek daszkowy jezdni. Na dalszym odcinku kierując się w stronę Ząbkowic Śląskich jezdni przebiega w spadku jednostronnym ograniczonej krawężnikiem po prawej stronie drogi (zgodnie z kierunkiem DW385). W linii krawężników przewidziano wyloty na ścieki skarpowe, które przekierują ścieki do rowu przydrożnego. Dalszy odcinek drogi, tj. od projektowanego mostu do początku inwestycji (w kierunku Ząbkowic Śląskich) wykształtowany zostanie w spadku dwustronnym daszkowym. Lewa krawędź jezdni ograniczona zostanie krawężnikami z wpustami odbierającymi wody opadowe, natomiast prawa krawędź zostanie zabudowana linią korytek ściekowych z wpustami drogowymi. Wody opadowe z wpustów zostaną przekierowane kolektorami za pośrednictwem studni do potoku wylotem w murze oporowym od strony wody dolnej mostu.

4.4 OŚWIETLENIE

Nie planuje się projektowania nowego oświetlenia na obszarze inwestycji.

4.5 KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć kanalizacyjna,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- sieć wodociągowa,
- sieci elektroenergetyczne nadpowietrzna i podziemna,
- sieć gazociągowa (nieczynna).
- sieć teletechniczna napowietrzna.

W ramach rozbudowy drogi, przewiduje się przebudowę sieci wodociągowej, która docelowo będzie przebiegać poza jezdnią. Ponadto z uwagi na kolizję i zmianę geometrii drogi konieczna jest przebudowa sieci kanalizacyjnej odwodnia drogi. W miejscu przebudowy przepustu przebiega nieczynna sieć gazociągowa, podczas robót zostanie rozebrana, celem usunięcia kolizji z projektowanym przepustem. Gazociąg jest obecnie nieczynny i nie będzie eksploatowany w przyszłości.

Nie przewiduje się ingerencji w pozostałe sieci. Istniejące sieci należy zabezpieczyć zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcą sieci.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcami poszczególnych sieci.

4.6 PROJEKTOWANA ZIELEŃ

Przewiduje się wycinkę drzew w ramach przedmiotowej inwestycji.

Skarpy porośnięte są trawą oraz krzewami i drzewami. Część drzew znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi jest przeznaczonych do wycinki (11 szt.) ze względów na bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz technologię wykonywania robót. Ich zestawienie zostało przedstawione w tabeli poniżej. Wycinkę drzew planuje się wykonać poza sezonem lęgowym, tj. w okresie od 1 września do końca lutego. Nie zmienia się sposobu wykorzystania terenu.

SZCZEGÓŁOWY WYKAZ DENDROLOGICZNY					
L.p	Gatunek drzewa Nazwa polska	Gatunek drzewa Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 130 cm [cm]	Przeznaczenie	Uwagi
1	Śliwa domowa(mirabelka)	Prunus domestica	15	do usunięcia	wys. 4m
2	Olcha czarna	Alnus glutinosa	35	do usunięcia	wys. 8m
3	Olcha czarna	Alnus glutinosa	225	do usunięcia	wys. 15m; obw. korony 10m
4	Wierzba iwa	Salix caprea	3x46;7x<46	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 8m
5	Żywopłot z Ligustrą pospolitego	Ligustrum vulgare	powierzchnia ok. 32m ²	do usunięcia	wys. 1,8m; szer. 1,8m
6	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	72	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m
7	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	40	do pozostawienia	wys. 6m; szer. 1,8m
8	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	77	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

9	Skupisko drzew: Jesion wyniosły, Lilak pospolity, Lipa drobnolistna	Fraxinus excelsior, Syringa vulgaris, Tilia cordata	<25 na obszarze ok.14m ²	do usunięcia	wys. 4m
10	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	38;36;34;3x25	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 4m
11	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	2x74;2x50	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 4m
12	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	55	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 3m
13	Lilak pospolity	Syringa vulgaris	-	do usunięcia	-
14	Świerk pospolity	Picea abies	-	do pozostawienia	wys. 1,8m
15	Skupisko drzew, Jesion wyniosły Klon pospolity	Fraxinus excelsior, Acer platanoides,	<15 na obszarze ok. 64m ²	do usunięcia	wys. 9m; porośnięte białym bzem, dziką różą
16	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	230	do usunięcia	wys. 20m

Planowane przedsięwzięcie nie wpływa na różnorodność biologiczną terenu (m.in.: nie wpływa na liczebność i kondycję populacji gatunków chronionych, nie wpływa na niszę ekologiczną gatunku, nie ma utraty siedliska, nie zaburza funkcji pełnionych przez siedlisko, nie wpływa na ekosystem kluczowy dla gatunku itp.). W wyniku robót poprawi się jakość użytkowania obiektu, który jest obiektem użyteczności publicznej.

Na zakończenie projektowanej inwestycji skarpy nasypów oraz tereny, gdzie prowadzono prace ziemne zostaną obsiane trawą.

4.7 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Rodzaj powierzchni	Ilość	Jm.
Nawierzchnia jezdni na drodze	1600	m ²
Nawierzchnia na zjazdach	270	m ²
Pobocza utwardzone	550	m ²
Chodnik na moście	20	m ²
Profilowane skarp	325	m ²
Profilowanie i umocnienie koryta cieku	350	m ²

4.8 OCHRONA KONSERWATORSKA

Inwestycja nie znajduje się na terenach objętej ochroną konserwatorską.

4.9 WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Nie dotyczy

4.10 ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

4.10.1 Emisja hałasu

Podczas prac budowlanych podstawowym źródłem emisji hałasu będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Przewiduje się realizację robót w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany. Zakłada się, że hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji znajdują się tereny zielone nie będące terenami rekreacyjno-wypoczynkowymi. Dla terenów tych nie został określony dopuszczalny poziom hałasu, zgodnie z Ustawą Prawo ochrony środowiska z dn. 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627, art. 113, ust. 2, pkt 1), zatem nie ma konieczności obliczania poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Oszacowanie emisji hałasu na etapie prac budowlanych jest niemożliwe. Poziom hałasu jest zależny od parametrów technicznych wykorzystywanego sprzętu przez Wykonawcę robót.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji hałasu. Na etapie eksploatacji wystąpienia emisji hałasu wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie. Ze względu na poprawienie parametrów technicznych obiektu ilość emitowanego hałasu przez użytkowników drogi ulegnie zmniejszeniu.

4.10.2 Zanieczyszczenie powietrza

Przebudowa obiektu objętego zakresem dla danej inwestycji wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy, zanika wraz z zakończeniem etapu. Podczas prac związanych z budową ma miejsce emisja gazów spalinowych z maszyn budowlanych oraz pył podczas prac ziemnych.

Oszacowanie ilości emisji spalin na danym etapie jest niemożliwe. Zależy ono od wykorzystywanego przez Wykonawcę sprzętu.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienia emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienie emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie. Rozpraszane w czasie transportu materiały sypkie i płynne to głównie substancje ropopochodne, chemikalia, nawozy, płody rolne.

4.10.3 Wody powierzchniowe i podziemne

W czasie budowy przewiduje się stosowanie tylko takich materiałów, które nie zanieczyszczą wód powierzchniowych i podziemnych.

Żeby zminimalizować ryzyko przedostania się surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych do wód gruntowych (np. powłok malarskich) przestrzeń w obrębie prowadzonych prac zostanie zabezpieczona folią ochronną (rusztowania ze szczelnymi podestami lub namioty ochronne). Ponadto przewiduje się zastosowanie takich materiałów, które nie stanowią zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo – sprzętowej, w miejscach gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów.

4.10.4 Powierzchnia terenu

Stan powierzchni terenu po zakończonych pracach zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Nie przewiduje się żadnej ingerencji w zagospodarowanie terenu poza obszarem inwestycji. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na otaczające środowisko przyrodnicze i powierzchnię terenu.

4.10.5 Świat roślinny

Roślinność w pobliżu projektowanego obiektu zostanie uporządkowana. Konieczne będzie wycięcie drzew kolidujących z budowanym obiektem. Na potrzeby wycinki drzew sporządzona została szczegółowa inwentaryzacja zieleni.

4.10.6 Zabytki kultury materialnej

W bezpośrednim sąsiedztwie zamierzenia budowlanego nie występują zabytki kultury materialnej.

Prace ziemne będą prowadzone tylko w obrębie istniejących nasypów budowlanych i w miejscach, w których wcześniej były już prowadzone prace budowlane, w związku z tym występuje znikome prawdopodobieństwo wystąpienia zabytków archeologicznych na obszarze prowadzonych robót.

Wykonawca, prowadzący roboty budowlane i ziemne, w przypadku natrafienia na przedmioty posiadające cechy zabytku lub mające wartość archeologiczną, obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym Inżyniera, Urząd Gminy oraz właściwego konserwatora zabytków. Jednocześnie Wykonawca jest zobowiązany zabezpieczyć odkryty przedmiot i wstrzymać wszelkie roboty, mogące go uszkodzić lub zniszczyć do czasu wydania przez władze konserwatorskie odpowiednich decyzji. – ustawa z dnia 15.02.1962r. o ochronie dóbr kultury (Dz. U. z 1999r. Nr 98 poz. 1150 z późn. zm.). Wykopaliska i znaleziska archeologiczne stanowią własność Państwa.

4.10.7 Gospodarka odpadami

W zakresie gospodarki odpadami przedsięwzięcie na etapie realizacji będzie się cechowało całkowitym wykorzystaniem wtórnym wszystkich materiałów z rozbiórki nadających się do ponownego wykorzystania. Gruz i drewno zostaną przekazane na składowisko odpadów przeznaczone do tego celu, a ziemia z wykopów do ponownego wykorzystania na nasypy. Podczas rzeczowej realizacji przedsięwzięcia zostanie utworzone tymczasowe, zabezpieczone miejsce magazynowania odpadów z rozbiórki, tam nastąpi ich wstępna segregacja, a odpady będą niezwłocznie przekazywane na wysypisko.

Podczas wykonywania prac związanych z rozbudową przedmiotowego obiektu wystąpią odpady budowlane w postaci:

Kod	Opis odpadu i sposób gospodarowania tymi odpadami	Orientacyjna ilość
17 03 02	Asfalt niezawierający smoły – wywóz na składowisko	3,5 t
20 03 99	Odpady komunalne nie wymienione w innych podgrupach – do utylizacji	zależne od zużycia na budowie
17 02 03	Tworzywa sztuczne – do utylizacji	zależne od zużycia na budowie
17 03 80	Odpadowa papa – do utylizacji	0,5 t

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie zakłada się powstawania jakichkolwiek odpadów – most i droga są elementami nietworzącymi odpadów. Odpady powstaną w momencie kolejnego remontu bądź rozbudowy na etapie prac rozbiórkowych.

4.10.8 Rozwiązania chroniące środowisko

Podczas realizacji przedsięwzięcia zakłada się ochronę środowiska w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia poprzez zastosowanie:

- ograniczania czasu pracy sprzętu bez użycia w celu zminimalizowania emisji niezorganizowanych,
- zachowania należytego porządku na placu budowy i sukcesywnym sprzątaniu odpadów poddawanych recyklingowi lub wtórnemu wykorzystaniu (nieliczne opakowania, palety itp.),
- wyłącznie sprawnych technicznie sprzętu i maszyn budowlanych oraz regularnej kontroli ich stanu technicznego,
- zastosowane będą materiały budowlane posiadające atesty i aprobaty zgodności z obowiązującymi normami budowlanymi,
- maksymalnego wykorzystania odpadów sypkich powstających w trakcie realizacji przedsięwzięcia,
- odpady będą gromadzone w sposób selektywny i na bieżąco przekazywane uprawnionym firmom wywozowym,
- przyjęcia takiego harmonogramu prac, aby nie nakładały i nie sumowały się uciążliwości pochodzące z kilku źródeł,
- ochronę istniejącej zieleni, a nie planowanej do usunięcia lub karczowania (drzew) narażonej na ewentualne uszkodzenia na czas prowadzenia robót, poprzez osłonięcie drewnianymi deskami,
- wyposażenie zaplecza budowlanego w sanitariaty gromadzących ścieki bytowe w zbiornikach bezodpływowych i ich regularne wywożenie do najbliższej oczyszczalni,
- zabezpieczenie i właściwe oznakowanie placu budowy i wyjazdów z niego,
- na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo – sprzętowej, w miejscach gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów.

Pojazdy samochodowe związane z obsługą budowy oraz maszyny budowlane przemieszczać się będą po wyznaczonych drogach technologicznych. O ile zachodzi taka potrzeba, przewiduje się zabezpieczenie pojedynczo występujących drzew na terenie budowy, opaską

z desek. Natomiast po zakończeniu budowy przewiduje się obsianie terenu trawą w miejscach, gdzie były wykonywane roboty ziemne.

Nie przewiduje się niekorzystnego wpływu inwestycji (zarówno w fazie realizacji, jak i użytkowania) na świat zwierzęcy, gdyż teren objęty wnioskiem nie stanowi ciągu migracji dla zwierząt.

4.10.9 Życie i zdrowie ludzi

Aby uniknąć zagrożeń życia i zdrowia ludzi, w czasie budowy należy odpowiednio oznakować i zabezpieczyć wykopy. Teren powinien być oświetlony. Wszystkie prace należy wykonywać zachowując warunki BHP.

4.11 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 306 z późn. zmianami) oraz rozporządzeniem MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735), obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany i nie wykracza poza granice oddziaływania przedsięwzięcia zaznaczone na rysunku Projekt Zagospodarowania Terenu.

**PROJEKT
ZAGOSPODAROWANIA TERENU
CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys Z-01

INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

**dla rozbudowy drogi w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu DW 385 w km 26+875
w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej**

<u>Inwestor</u>	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei
<u>i Zamawiający:</u>	ul. Krakowska 28, 52-425 Wrocław
<u>Obiekt:</u>	Droga, most, przepust, sieć wodociągowa i kanalizacyjna
<u>Imię i nazwisko</u>	Szymon Gruba
<u>oraz adres</u>	ul. Prusa 22/5
<u>Projektanta:</u>	50-319 Wrocław

.....
(podpis Projektanta)

5. INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Podczas realizacji robót w ramach niniejszego opracowania występują roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi w rozumieniu: „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie **informacji** dotyczącej planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. z 2003 r., Nr 120, poz. 1126 z późniejszymi zmianami). W związku z powyższym **przed przystąpieniem do robót wg niniejszego projektu, kierownik budowy zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia** zwany „planem bioz”.

5.1 ZAKRES ROBÓT

Szczegółowy zakres robót dla całego zadania został zamieszczony w punkcie *Stan projektowany*. Wyszczególnia się podstawowe grupy robót:

- rozbiórkę części istniejącego mostu i budowa nowego,
- przebudowa przepustu,
- rozbudowa drogi na dojazdach do mostu oraz budowa chodnika na moście,
- reprofiliacja skarp oraz umocnienie dna i skarp cieku.

5.2 ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

- droga, most i przepust w rejonie przedmiotowej inwestycji,
- sieci uzbrojenia terenu,
- sieć drogowa i cała infrastruktura z nią związana.

5.3 PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT

Do robót wyszczególnionych w §6 ustawy, jako roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi występujących w ramach niniejszego opracowania projektowego, zalicza się:

- wykonywanie wykopów o ścianach pionowych bez rozparcia o głębokości większej niż 1.5 m oraz wykopów o bezpiecznym nachyleniu ścian o głębokości większej niż 3.0 m (ust 1, lit. a),
- montaż elementów konstrukcyjnych obiektów mostowych (ust 1, lit. h),
- roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych (ust 1, lit. k).

5.4 SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW

Szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, przeprowadza się jako:

- szkolenie wstępne,
- szkolenie okresowe.

Szkolenia te przeprowadzane są w oparciu o programy poszczególnych rodzajów szkolenia.

Szkolenia wstępne ogólne („instruktaż ogólny”) przechodzą wszyscy nowo zatrudniani pracownicy przed dopuszczeniem do wykonywania pracy. Obejmuje ono zapoznanie pracowników z podstawowymi przepisami bhp zawartymi w Kodeksie pracy, w układach zbiorowych pracy

i regulaminach pracy, zasadami bhp obowiązującymi w danym zakładzie pracy oraz zasadami udzielania pierwszej pomocy.

Osoba prowadząca szkolenie wstępne na stanowisku pracy („Instruktaż stanowiskowy”) powinna zapoznać pracowników z zagrożeniami występującymi na określonym stanowisku pracy, sposobami ochrony przed zagrożeniami, oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tym stanowisku.

Pracownicy przed przystąpieniem do pracy, powinni być zapoznani z ryzykiem zawodowym związanym z pracą na danym stanowisku pracy.

Fakt odbycia przez pracownika szkolenia wstępnego ogólnego, szkolenia wstępnego na stanowisku pracy oraz zapoznania z ryzykiem zawodowym, powinien być potwierdzony przez pracownika na piśmie oraz odnotowany w aktach osobowych pracownika.

Szkolenia wstępne podstawowe w zakresie bhp, powinny być przeprowadzone w okresie nie dłuższym niż 6 – miesięcy od rozpoczęcia pracy na określonym stanowisku pracy.

Szkolenia okresowe w zakresie bhp dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, powinny być przeprowadzane w formie instruktażu nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach pracy, na których występują szczególne zagrożenia dla zdrowia lub życia oraz zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach operatorów żurawi, maszyn budowlanych i innych maszyn o napędzie silnikowym powinni posiadać wymagane kwalifikacje.

Na placu budowy powinny być udostępnione pracownikom do stałego korzystania, aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące:

- wykonywania prac związanych z zagrożeniami wypadkowymi lub zagrożeniami zdrowia pracowników,
- obsługi maszyn i innych urządzeń technicznych,
- postępowania z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi,
- udzielania pierwszej pomocy.

Powyższe instrukcje powinny określać czynności do wykonywania przed rozpoczęciem danej pracy, zasady i sposoby bezpiecznego wykonywania danej pracy, czynności do wykonywania po jej zakończeniu oraz zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników.

Nie wolno dopuścić pracownika do pracy, do której wykonywania nie posiada wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad BHP.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót) oraz mistrz budowlany, stosownie do zakresu obowiązków.

5.5 TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE

Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia, a także sposoby zapobiegania tym zagrożeniom („plan bioz”) opracuje kierownik budowy lub inny podmiot w okresie przygotowania do prac budowlanych.

Należy tam zwrócić szczególną uwagę na:

- ustalenia sprawnej struktury bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- prawidłową organizację budowy z zapewnieniem bezpiecznej i sprawnej komunikacji umożliwiającej szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń,
- prawidłowe oznakowanie terenu budowy, zabezpieczenia wykopów, oświetlenia terenu, wydzielenia i oznakowania stref zagrożenia itp.,
- przy robotach wykonywanych w strefie czynnych dróg,
- rozmieszczenie sprzętu ratunkowego.

Wszystkie roboty rozbiórkowe i budowlano-montażowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, przepisami bhp i p.poż.

W przypadku stwierdzenia podczas wykonywania robót budowlanych istotnych rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a dokumentacją należy o tym fakcie poinformować projektanta.

**PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
CZĘŚĆ OPISOWA**

6. STAN PROJEKTOWANY

6.1 PRACE PRZYGOTOWAWCZE

Przed przystąpieniem do prac budowlanych należy najpierw wprowadzić czasową organizację ruchu oraz przygotować plac budowy. Istniejące oznakowanie pionowe kolidujące z przedmiotową inwestycją, a nie przewidziane do usunięcia, należy rozebrać i zabezpieczyć, a po wykonaniu robót budowlanych ponownie zamontować zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu. Prace budowlane będą prowadzone zgodnie z przyjętym etapowaniem inwestycji i opracowaną, czasową organizacją ruchu.

6.2 ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ

6.2.1 Opis rozwiązania drogowego

Długość przebudowanego odcinka drogi wynosi $L=211,83$ m. Zaprojektowano nieznaczną korektę osi drogi w planie. Przedmiotowy odcinek drogi wyprofilowany jest w dwóch łukach kołowych poziomych. Maksymalna prędkość ograniczona znakami na danym odcinku wynosi $V_0 = 40$ km/h, co w połączeniu z występowaniem krawężników daje prędkość miarodajną o wartości $V_m = V_0 + 10$ km/h = 50 km/h. Droga będzie wyposażona w utwardzone pobocza.

Projektowana droga posiadać będzie następujące parametry:

- klasa techniczna drogi G,
- prędkość ograniczenia V_0 40km/h,
- prędkość miarodajna V_m 50km/h,
- szerokość pobocza 1,25 m,
- łuk poziomy: łuk 1
 - promień łuku 220 m,
 - szerokość jezdni $2 \times 3,7 = 7,4$ m,
 - poszerzenie na łuku (dla jednego pasa) 0,20 m,
 - spadek poprzeczny 2%-daszkowy,
 - ograniczenie jezdni krawężnikiem jednostronne,
- łuk poziomy: łuk 2
 - promień łuku 120 m,
 - szerokość jezdni $2 \times 3,85 = 7,7$ m,
 - poszerzenie na łuku (dla jednego pasa) 0,35 m,
 - spadek poprzeczny 3%-jednostronny,
 - ograniczenie jezdni krawężnikiem jednostronne.

Zastosowano pomiędzy spadkiem dwustronnym a jednostronnym krzywą przejściową.

6.2.2 Przebudowa skrzyżowania

Na długości rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej występuje skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3135D o klasie technicznej Z w km 26+790 DW 385, które przewidziane jest do przebudowy. Parametry drogi powiatowej przyjęto jak dla drogi klasy L, zgodnie z art. 4 ust. 3, przy przebudowie drogi dopuszcza się przyjęcie klasy o jeden poziom niżej.

Parametry drogi powiatowej:

- klasa techniczna drogi Z o parametrach klasy L,
- szerokość jezdni 5,0 m,
- szerokość poboczy 0,75 m,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- promienie łuków wyokrąglenia 6,0 m.

6.2.3 Konstrukcja nawierzchni drogi wojewódzkiej

Przewiduje się wymianę warstwy ścieralnej nawierzchni drogi, natomiast na nowych fragmentach drogi (z uwagi na poszerzenie i przesunięcie osi drogi) zaprojektowano nową konstrukcję nawierzchni drogowej.

DANE WYJŚCIOWE		
Klasa drogi	droga wojewódzka	nr 385
Grupa nośności podłoża	G	G1
Naciski na oś	kN/oś	>115
Kategoria ruchu	KR	KR4
Strefa przemarzania	I	0,80 m
Min. grubość warstw konstr.	hz=0,55	0,55*0,80=0,44 m

- warstwa ścieralna z SMA11 PMB 45/80-5 – 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 – 6 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P 35/50 – 10 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm,
- podbudowa pomocnicza - mieszanka związana z cementem C3/4 – 18 cm,
- warstwa ulepszonych podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR≥20% – 40 cm.

6.2.4 Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej na skrzyżowaniu

- warstwa ścieralna z SMA11 PMB 45/80-5 – 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 – 8 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.5 Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm,
- kruszywo C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.6 Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm,
- kruszywo C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.7 Konstrukcja nawierzchni poboczy

- pobocze utwardzone destruktem asfaltowym – 10 cm.

6.2.8 Elementy bezpieczeństwa ruchu

Część krawędzi drogi z uwagi na łuki poziome i sposób odwodnienia jezdni będzie ograniczona linią krawężników betonowych wyniesionych, posadowionych na ławie z oporem.

Nawierzchnia z kostki betonowej będzie ograniczona obrzeżem betonowym na ławie z oporem.

Na niewielkim odcinku prawa krawędź drogi przy obiekcie będzie wyposażona w barierę ochronną kotwioną w gruncie, która powinna stanowić przedłużenie bariery H2W1B kotwionej do kapy chodnikowej i zwieńczenia ścian oporowych przy moście.

6.3 PRZEBUDOWA MOSTU

6.3.1 Dane ogólne

Przewiduję się wykonanie nowej konstrukcji mostu nad potokiem Węża w km 4+660 ciek, w ciągu drogi wojewódzkiej DW 385 w km 26+875. Projektowany jest ustrój stalowy o przekroju łukowym z blachy falistej. Wlot i wylot przewiduje się jako elementy żelbetowe. Z uwagi na korektę geometrii drogi na dojazdach, projektowany most będzie znacznie poszerzony i wyposażony w elementy bezpieczeństwa oraz chodnik dla pieszych na moście.

6.3.2 Główne parametry geometryczne

Projektowany most posiadać będzie następujące parametry:

- klasa obciążenia A
- klasa drogi G,
- światło pionowe (w kluczu) 2,10 m,
- światło poziome (do wys. 1,0 m) 2,49 m,
- szerokość mostu (mierzona po osi ciek) 24,8 m,
- kąt skrzyż. osi mostu z osią przeszkody 35°.

6.3.3 Przeznaczenie obiektu

Obiekt umożliwi przekroczenie przeszkody jaką jest potok Węża.

6.3.4 Nośność obiektu

Nowy obiekt został zaprojektowany na obciążenia klasy A wg. PN-85/S-10030.

6.3.5 Forma architektoniczna

Głównym czynnikiem wpływającym na formę architektoniczną i ukształtowanie w planie jest funkcja obiektu. Konstrukcja obiektu została dobrana tak, aby kształtem się wkomponowała w istniejące sklepienie.

Przebudowany most charakteryzuje się prostą formą architektoniczną. Budowla nie zawiera w sobie elementów ozdobnych, na jej kolorystykę składają się barwy stonowane oraz posiada niewielką wysokość konstrukcyjną. Wszystkie te elementy poprawiają odbiór estetyczny, umożliwiają dopasowanie do krajobrazu oraz harmonijne wpisanie się obiektu w otaczającą zabudowę.

6.3.6 Kolorystyka

Przewiduje się następującą kolorystykę:

- nawierzchnia jezdni: naturalny kolor jezdni asfaltowej,
- nawierzchnia chodnika: szara,
- bariero-poręczce: szary,
- deski gzymsowe: do ustalenia z Inwestorem,

- elementy betonowe: kolor odpowiadający kolorystyce naturalnego betonu.

6.3.7 Konstrukcja mostu

6.3.7.1 Prace rozbiórkowe

Przewiduje się połówkowe prowadzenie prac przy wahadłowym ruchu samochodowym. Zakłada się montaż nowej konstrukcji mostu, która będzie stanowić zabezpieczenie koryta cieku przed przedostaniem się elementów rozbiórkowych do wody. Po wbudowanie stalowego przekroju z blachy falistej, przystąpi się do demontaż wyposażenia mostu i nawierzchni drogowej na obiekcie oraz wybranie zasypki sklepienia i docelowo rozbiórka sklepienia.

Przewidywana kolejność robót rozbiórkowych mostu:

- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu,
- wbudowanie nowej konstrukcji,
- rozbiórka nawierzchni jezdni na obiekcie wraz z izolacją,
- demontaż elementów wyposażenia mostu, tj. balustrad, gzymsów,
- rozbiórka elementów konstrukcji obiektu istniejącego.

Przy prowadzeniu prac rozbiórkowych należy zadbać o to, by żadne odpady nie przedostały się do wód płynących pod obiektem zgodnie z wydanymi warunkami Zarządcy cieku. Wybór sposobu zabezpieczenia należy do Wykonawcy robót. Wykonanie projektu technologicznego rozbiórki istniejącego obiektu należy do obowiązków Wykonawcy robót. Prace powinny być wykonywane z zachowaniem wszelkich zasad BHP.

6.3.7.2 Ustrój nośny

Projektuje się wykonanie nowej konstrukcji kształtem dostosowanej do istniejącego obiektu. Do koryta cieku pod istniejącym obiektem planuje się wprowadzenie stalowej powłoki (z blachy falistej). Niewielka przestrzeń między powłoką a istniejącą konstrukcją zostanie wypełniona mieszanką betonową pod ciśnieniem. Jako posadowienie powłoki projektuje się wykonanie fundamentu żelbetowego z gniazdem montażowym na blachę. Ustrój nośny zostanie pokryty zasypką, a następnie konstrukcjami nawierzchni drogowej. Na wlocie i wylocie zostaną wykonstruowane żelbetowe oczepy, a od strony wody górnej dodatkowo ściany oporowe posadowione bezpośrednio.

6.3.7.3 Wyposażenie obiektu

Nawierzchnia jezdni na obiekcie

Nawierzchnię jezdni na moście przewiduje się taką analogiczną jak na odcinkach drogi poza obiektem w pkt. 6.2.3 Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Hydroizolacja i odwodnienie

Konstrukcja stalowa przed montażem powinna być zabezpieczona antykorozyjnie.

Powłokę należy zabezpieczyć antykorozyjnie przy użyciu powłoki cynkowej, spełniającej wymagania normy PN-EN ISO 1461 oraz dodatkowo od wewnątrz przy użyciu epoksydowo-poliuretanowej powłoki malarskiej grubości 200 µm (120 µm EPO + 80 µm PUR). Wszystkie powierzchnie żelbetowe narażone na działanie czynników atmosferycznych powinny zostać pokryte malarską powłoką antykarbonatyzacyjną. Elementy żelbetowe od strony gruntu powinny zostać zabezpieczone powłokami hydroizolacyjnymi.

Odwodnienie jezdni na moście oraz na skrzyżowaniu odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Woda opadowa i roztopowa kierowana będzie do wpustów drogowych, skąd odprowadzona zostanie do koryta cieku.

Elementy wyposażenia obiektu

Zaprojektowano ściany czołowej C30/37, wykonywane na miejscu wybudowania. Na krawędziach ścian zostaną zamocowane polimerobetonowe deski gzymsowe gr. ok. 4 cm, barwione w masie i odporne na promieniowanie UV.

Zastosowano krawężniki betonowe, kotwione w ścianie czołowej ścian oporowych i kapie chodnikowej za pomocą wklejanych stalowych prętów, układane na podlewce z modyfikowanej zaprawy cementowej.

Zaprojektowano na krawędzi obiektu obustronnie barieroporęczne H2W1A kotwione w żelbetowej konstrukcji ścian czołowych i kap chodnikowych.

Kanały technologiczne

Na moście przewiduje się wykonanie po 4 kanały kablowe o średnicy 110 mm w kapie chodnikowej od strony wody dolnej.

Otoczenie obiektu

Projektuje się niezbędną replofilację i umocnienie skarp przy obiekcie, związaną z regulacją koryta potoku i budową ścian oporowych od strony wody górnej mostu.

Na projektowanym moście przewidziano początek przebudowywanego zjazdu publicznego na działkę nr 829. Geometria zjazdu została dostosowana do obowiązujących wymogów, a nawierzchnie przewidziano jako utwardzoną o konstrukcji jak w pkt. 6.2.5 Konstrukcja zjazdów publicznych.

Urządzenia obce

W ramach przebudowy projektuje się przebudowę kolidującej sieci wodociągowej. Ponadto w części przelotowej przewiduje się pozostawienie istniejącego wylotu z kanalizacji deszczowej w niezmienionej lokalizacji.

6.4 PRZEBUDOWA PRZEPUSTU

6.4.1 Dane ogólne

Przewiduję się wykonanie nowej przepustu nad rowem w km 26+819 DW 385, nie zmieniając przebiegu osi obiektu. Nowa konstrukcja o przekroju rurowym umożliwi przeprowadzenie wód opadowych w rowie na drugą stronę drogi, skąd trafią do ujścia.

6.4.2 Główne parametry geometryczne

Projektowany przepust posiadać będzie następujące parametry:

- klasa obciążenia A
- klasa drogi G,
- średnica 80 cm,
- długość przepustu (po krawędzi dolnej) 18,65 m,
- kąt skrzyż. osi przepustu z osią drogi 45°.

6.4.3 Konstrukcja przepustu

Po rozbiórce istniejącej, kamiennej konstrukcji przepustu, zostanie wbudowany nowy przepust przewidziany jako rura stalowa, spiralnie karbowana o gr. 2 mm na fundamencie kruszywowym. Stalowa część przelotowa powinna być zabezpieczona antykorozyjnie przy użyciu powłoki cynkowej. Po wykonaniu zasypki rury, zostanie wykonana nawierzchnia drogowa jak w pkt. 6.2.3 Nawierzchnia konstrukcji jezdni. Wlot i wylot rury zostanie dostosowany do nachylenia skarp poprzez odpowiedni kąt ścięcia i umocniony płytami betonowymi ażurowymi.

6.5 PRZEBUDOWA SIECI WODOCIĄGOWEJ

6.5.1 Dane ogólne

W miejscowości Budzów, na przedmiotowym odcinku drogi przebiega sieć wodociągowa. W związku z tym, że w dużym stopniu koliduje z planowanymi robotami budowlanymi zaszła konieczność przebudowy fragmentu sieci. Istniejący wodociąg zostanie zlikwidowany, a nowy poprowadzony poza jezdnią, nie kolidując z pozostałą infrastrukturą drogową.

6.5.2 Podstawowe parametry

Projektowany wodociąg posiadać będzie następujące parametry:

- długość likwidowanej sieci 235 m,
- długość projektowanej sieci 240 m,
- średnica 125 mm,
- materiał PEHD,
- liczba przyłączy do przełączenia 6 szt.

6.5.3 Rozwiązanie konstrukcyjne

Projektuje się sieć wodociągową \varnothing 125 mm PEHD od istniejącego wodociągu \varnothing 125 mm przebiegającego w działce nr 383/3 w miejscowości Budzów. Wpięcie do istniejącego wodociągu należy wykonać poprzez rozcięcie rurociągu i połączenie poprzez łącznik rurowo-rurowy DN125 / DN125 z wkładką/pierścieniem antypoślizgowym. Wodociąg należy wpiąć do wyłączanej sieci wodociągowej w obecności przedstawiciela dostawcy wody. Wodociąg należy prowadzić od wpięcia wzdłuż działki 383/3 w poboczu drogi wojewódzkiej i na wysokości zjazdu na dz. nr 821

przejsć na drugą stronę drogi i prowadzić wodociąg w poboczu, dalej na wysokości dz. nr 820 przejsć pod drogą i połączyć z istniejącym wodociągiem \varnothing 125 mm. Wpięcie do istniejącego wodociągu należy wykonać j.w. poprzez rozcięcie rurociągu i połączenie poprzez łącznik rurowo-rurowy DN125 / DN125 z wkładką/pierścieniem antypoślizgowym.

Rury PE-HD powinny być łączone poprzez zgrzewanie elektrooporowe. Przewód ułożyć w odwodnionym wykopie na podsypce z piasku grubości 15 cm oraz w zasypce do wysokości 30 cm ponad wierzch rury z ubiciem zasypki po bokach. Nad przewodem wodociągowym na wysokości 30 cm ułożyć taśmę sygnalizacyjną z wtopioną wkładką metaliczną. Pod armaturę należy wykonać bloki oporowe. Wykonany wodociąg przed zasypaniem poddać próbie szczelności przy przedstawicielu dostawcy wody na ciśnienie 1,0 MPa. Przed zasypaniem rurociągu należy zgłosić go do pomiaru geodezyjnego. Do zasypania wykopu użyć gruntu wolnego od kamieni i gruzu oraz innych odpadów budowlanych. Nie dopuścić do zasypywania gruntem zamrażającym. Oznakowanie uzbrojenia wykonać zgodnie z PN-86/B-09700. Przed włączeniem do sieci przeprowadzić płukanie wstępne, dezynfekcję i płukanie wtórne.

6.5.4 Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci

Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci jest uzyskanie pozytywnej próby bakteriologicznej i fizykochemicznej wykonanej przez Powiatową lub Wojewódzką Stację Sanitarno-Epidemiologiczną. Wodę do powyższych badań po dezynfekcji i płukaniu pobiera upoważniony pracownik SANEPIDU. Koniecznym warunkiem jest również uzyskanie decyzji – zgody właściwego państwowego powiatowego inspektora sanitarnego (wydanej na podstawie atestu higienicznego Państwowego Zakładu Higieny) na wpięcie oraz każdy zastosowany materiał, wyrób i preparat, w tym dezynfekujący, użyty w instalacjach i urządzeniach służących do uzdatniania i przesyłania wody – zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 19 listopada 2002 r. w sprawie wymagań dotyczących jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi Dz.U. z dnia 5 grudnia 2002r.

6.6 BUDOWA KANALIZACJI DESZCZOWEJ

6.6.1 Dane ogólne

Rozbudowywany odcinek drogi będzie wyposażony w system kanalizacji deszczowej, który będzie miał za zadanie odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z drogi. Plan odbioru wód opadowych opisano w pkt. 4.3. Odwodnienie i odprowadzenie wód opadowych. Natomiast rozmieszczenie projektowanych elementów przedstawiono na rysunku Planu zagospodarowanie terenu Z-01.

System kanalizacji deszczowej będzie zbudowany z takich elementów jak:

- wpusty drogowe,
- kolektory odwodnieniowe,
- studnie rewizyjne,
- korytka ściekowe (typu płytkiego i trapezowe).

6.6.2 Zamknięta część kanalizacji deszczowej

Projektowane wpusty drogowe będą umieszczone w kieszeniach krawężnikowych oraz na liniowym ścieku wzdłuż jezdni. Wody opadowe i roztopowe odebrane przez wpusty, podczyszczone zostaną przekierowane kolektorem odwodnieniowym o średnicy 200 mm do wylotu przewidzianego w murze oporowym znajdującym się po stronie wody dolnej mostu,

po prawej stronie koryta cieku. We wszystkich punktach załamania oraz w miejscach wpięcia innych przewodów kanalizacji przewiduje się wbudowanie studni wyrównawczych z osadnikiem o średnicy 600 mm.

6.6.3 Ścieki skarpowe

W linii krawężników przewidziane wykształtowanie kieszeni prowadzących wody opadowe na ścieki skarpowe zbudowane z betonowych korytach trapezowych. Ze ścieku wody trafią do rowu przebiegającego wzdłuż skarpy. W miejscu wylotu z korytek przewiduje się wykonanie zabezpieczenia dna rowu przed rozmyciem poprzez ułożenie betonowych płyt ażurowych.

6.6.4 Ściek liniowy

Z uwagi na daszkowy spadek poprzeczny jezdni, wzdłuż prawej krawędzi fragmentu drogi przewiduje się wykonanie ścieku z betonowych korytek typu płytkiego. Wody opadowe trafiające do ścieku zostaną przekierowane do dwóch wpustów drogowych.

6.7 REGULACJA KORYTA CIEKU

W ramach porządkowania terenu na działce wód płynących, planuje się korektę przebiegu potoku, wynikiem czego będą łagodniejsze łuki koryta. Zabieg ten zmniejszy ryzyko przepływania pod projektowanym mostem wzburzonych wód potoku oraz umożliwi wykonstruowanie łagodnych skarp przy przebiegającej obok drodze.

Ponadto projektuje się umocnienie dna i skarp potoku Węża na odcinku 9,0 m od strony wody górnej, na długości mostu tj. ok. 25 m oraz na odcinku 20 m od strony wody dolnej. Koryto o przekroju trapezowym umocnione zostanie poprzez kamień łamany zatopiony w betonie wraz ze spoinowaniem.

Po stronie wody dolnej mostu koryto cieku wytyczone jest kamiennymi murami oporowymi. Przewidziano prace naprawcze ścian na długości umocnienia poprzez uzupełnienie brakujących elementów muru i spoinowanie powierzchni.

6.8 PRZEBUDOWA OGRODZEŃ

Przedmiotowa inwestycja przewiduje wydzielenie fragmentów nieruchomości na rzecz pasa drogowego. W związku z tym zachodzi konieczność przebudowy ogrodzeń przy posesjach.

Ogrodzenie działki nr 772

Istniejące ogrodzenie na działce nr 772 (posesja nr 42) stanowią drewniane, pojedyncze przeszło złożone z drewnianych sztachet oraz stalowa furtki przymocowane do masywnych betonowych słupków. W wyniku podziału działki nr 772 należy w czasie robót istniejące ogrodzenie zdemontować a następnie ponownie zabudować na granicy działek powstałych w wyniku podziału na koszt Inwestora. Po wykonaniu ogrodzenie przechodzi na własność właściciela działki nr 772

Ogrodzenie działki nr 825

Istniejące ogrodzenie na działce nr 825 (posesja nr 37) stanowi siatka ogrodzeniowa przymocowana do stalowych słupków na betonowej podmurówce. Istniejącą panelową furtkę z ocynkowanej siatki należy zdemontować w umieścić w docelowym miejscu ogrodzenia. W wyniku podziału działki nr 825 należy w czasie robót istniejące ogrodzenie zdemontować

a następnie ponownie zabudować na granicy działek powstałych w wyniku podziału na koszt Inwestora. Po wykonaniu ogrodzenie przechodzi na własność właściciela działki nr 825.

7. ANALIZA SZEROKOŚCI DROGI MIĘDZY LINIAMI ROZGRANICZAJĄCYMI

Projektuje się rozbudowę drogi klasy g, wobec czego szerokość między linii rozgraniczającymi wynosi 25 m (zgodnie z §7 ust. 1. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Szerokość w liniach rozgraniczających inwestycję wynosi od 12 do 17 m. Z uwagi na istniejące zabudowanie i konieczność zachowania odległości co najmniej 4 m między granicą działki a ścianą budynku z otworami okiennymi (zgodnie z §12 ust. 3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki oraz ich usytuowanie) szerokość działki drogowej została zwężona w pobliżu istniejących budynków. Powołując się na §7 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zgodnie z którym:

„W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, dopuszcza się przyjęcie mniejszych szerokości ulic niż podane w ust. 1, jednak pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w § 6. Przyjęcie mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy obejmującej:

- 1)wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych,
- 2)spół sposób etapowego i docelowego odwodnienia,
- 3)spół sposób wysokościowego rozwiązania ulicy,
- 4)wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia,
- 5)podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych,
- 6)podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza.”

W niniejszym przypadku przeprowadzono wymaganą ww. rozporządzeniem analizę sześciu nadmienionych punktów. Poniżej opisano wnioski z analizy:

- Ad.1. Mimo zwężenia pasa drogowego na odcinku ok. 215 m do szerokości 12-17 m istnieje możliwość odpowiedniego rozmieszczenia elementów infrastruktury technicznej oraz projektowanych elementów drogi.
- Ad.2. Istnieje możliwość na analizowanym odcinku wykonania prawidłowego etapowego i docelowego odwodnienia rozbudowywanej drogi.
- Ad.3. Przyjęte ukształtowanie drogi jest zgodne z obowiązującymi przepisami. Jezdnia jest zaprojektowana w spadkach poprzeczne i podłużne, odprowadzające wodę opadową do projektowanych elementów kanalizacji deszczowej. Przekrój poprzeczny jezdni na projektowanej drodze jest zmienny (daszkowy, jednostronny) z uwagi na występowanie łuków poziomych..
- Ad.4. W obrębie analizowanego odcinka nie występuje żadne zadrzewienie o wartościowym charakterze.
- Ad.5. Podłoże gruntowe na analizowanym odcinku kwalifikuje się do warunków złożonych, a planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Ad.6. Niniejsza inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko, co wynika z postanowienia RR.6220.4.5.2017 z dnia 06.10.2017 r. Podstawowym źródłem emisji hałasu w czasie budowy będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki, walce itp. oraz ruch pojazdów samochodowych. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. krótkotrwała praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Przewiduje się realizację robót w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany. Tak więc hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie.

Na podstawie powyższej analizy stwierdza się, że istnieje możliwość zmniejszenia szerokości pasa drogowego na przedmiotowym odcinku.

8. TECHNOLOGIA

Prace budowlane będą prowadzone przy wahadłowym systemie organizacji ruchu. Ponieważ montaż nowej konstrukcji mostu i rozbiórka istniejącego będzie prowadzona połówkowo, pozwoli to na uniknięcie wprowadzenia objazdów dla ruchu kołowego. Pozostałe roboty drogowe będą również realizowane połówkowo. Profilacja skarp, rowu oraz cieku będą mogły być wykonywane równoległe, ponieważ nie kolidują z ruchem samochodowym. Jednak należy zadbać o to, by był zapewniony ciągły przepływ wód płynących w korycie potoku oraz odpływ wód opadowych z drogi.

Wykonanie rzeczywistego harmonogramu robót należało będzie do obowiązków Wykonawcy przed przystąpieniem do robót.

Do podstawowych prac budowlanych należą:

- a) Wprowadzenie czasowej organizacji ruchu.
- b) Organizacja placu budowy.
- c) Montaż nowej konstrukcji mostu wraz ze ścianami czołowymi i oporowymi.
- d) Wykonanie prac rozbiórkowych mostu i ścian oporowych.
- e) Wykonanie zasypki nowej konstrukcji.
- f) Rozbiórka istniejącego i montaż nowego przepustu.
- g) Przebudowa sieci wodociągowej.
- h) Budowa systemu kanalizacji deszczowej.
- i) Wykonanie poszerzeń projektowanej drogi, ustawienie krawężników.
- j) Wykonanie projektowanej nawierzchni jezdni i zjazdów.
- k) Montaż wyposażenie mostu tj.: desek gzymsowych, ustawienie krawężników i wykonanie kap chodnikowych, barier ochronnych.
- l) Prace przy formowaniu skarp.
- m) Naprawa muru oporowego.
- n) Wykonanie profilacji i umocnienia koryta cieku.
- o) Przebudowa ogrodzeń.
- p) Przywrócenie docelowej organizacji ruchu.
- q) Uporządkowanie terenu budowy.

PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
CZĘŚĆ RYSUNKOWA

M-01

M-02

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

M-03

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

M-04

M-05

ZAŁĄCZNIKI

DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA

PROJEKT BUDOWLANY

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385
w ramach zadania pn.:

**Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385
w km 26+875 w miejscowości BUDZÓW**

Nr dokument.: **M087-E**

Nr umowy: **NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017 r.**

Inwestor
i Zamawiający: **Dolnośląska Służba Dróg i Kolei
Ul. Krakowska 28, 52-425 Wrocław**

Obiekt: **Droga, most, przepust, sieć wodociągowa i kanalizacyjna**

Lokalizacja: **Województwo dolnośląskie, powiat ząbkowicki, gmina Stoszowice,
Obręb: Budzów, działki ewidencyjne nr: 383/3, 640, 764, 772, 773, 774, 824,
825
Jednostka ewidencyjna: 022404_2, Stoszowice**

Branża: **MOSTOWA, DROGOWA, SANITARNA**

Kategoria
obiektu: **IV, XXV, XXVI, XXVIII**

Egzemplarz nr

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

ZESPÓŁ PROJEKTOWY I SPRAWDZAJĄCY

Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr i zakres uprawnień	Podpis
Projektant branża inżynierska (główny projektant)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża inżynierska	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża drogowa	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Projektant branża sanitarna	mgr inż. Jan Kopec	688/89/UW do projektowania i kierowania robotami w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci sanitarnych	
Sprawdzający branża inżynierska	dr hab. inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Sprawdzający branża drogowa	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	

Oświadczenie

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy „Prawo budowlane” (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami) niżej podpisani oświadczają, że:

PROJEKT BUDOWLANY

**dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385
w ramach zadania pn.:**

**Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 w km 26+875
w miejscowości BUDZÓW**

jest zgodne z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletne i zostało wykonane w zakresie niezbędnym do realizacji celu, któremu ma służyć, zgodnie z umową nr NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017 r.

Zgodnie z art. 36a ust.6 ustawy „Prawo budowlane” (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami) dopuszcza się nieistotne odstępstwa od przedmiotowego projektu budowlanego.

Projektanci:		Sprawdzający:	
mgr inż. Szymon Gruba		mgr inż. Paweł Hawrysz	
mgr inż. Adam Stempniewicz		dr hab. inż. Wojciech Lorenc	
mgr inż. Adam Pawłucki			
mgr inż. Jan Kopeć			

Wrocław, grudzień 2017 r.

Oświadczenie

Wszystkie załączniki stanowiące integralną część niniejszego opracowania potwierdza się za zgodność z oryginałem.

.....
(podpis)

Wrocław, grudzień 2017 r.

Dopuszcza się stosowanie innych materiałów niż podane przykładowo w niniejszym projekcie,
o podobnych parametrach technicznych, spośród materiałów dopuszczonych do obrotu
i powszechnego stosowania w budownictwie mostowym i drogowym
zgodnie z art. 10, ust. 2 ustawy „Prawo budowlane”
(Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami)
pod warunkiem uzgodnienia z projektantem i inspektorem nadzoru.

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI:

A. Strona tytułowa	str. 1-2
B. Oświadczenie	str. 3-4
C. Zawartość dokumentacji	str. 5-8
D. Projekt Zagospodarowania Terenu-część opisowa	str. 9-21
E. Projekt Zagospodarowania Terenu-część rysunkowa	str. 22-23
F. Informacje dotyczące planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	str. 24-27
G. Projekt Architektoniczno-Budowlany - część opisowa	str. 28-39
H. Projekt Architektoniczno-Budowlany - część rysunkowa	str. 40-45
I. Załączniki (dokumenty formalno-prawne i uzgodnienia)	str. 46-90

SPIS TREŚCI

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU CZĘŚĆ OPISOWA.....	9
1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	10
2. PODSTAWY OPRACOWANIA.....	11
2.1 PODSTAWY FORMALNE.....	11
2.2 PODSTAWY TECHNICZNE.....	11
2.3 OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA.....	11
3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	12
3.1 CHARAKTERYSTYKA DROGI I OBIEKTU MOSTOWEGO.....	12
3.2 PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU.....	12
3.3 PARAMETRY GEOMETRYCZNE DROGI.....	13
3.4 OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE.....	13
3.5 SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE REMONTOWANYCH OBIEKTÓW.....	13
3.6 USTALENIE GEOTECHNICZNYCH WARUNKÓW POSADAWIANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ORAZ PODŁOŻE GRUNTOWE.....	13
3.7 ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH.....	14
4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	15
4.1 POWIERZCHNIA TERENU.....	15
4.2 UKŁAD KOMUNIKACYJNY.....	15
4.3 ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH.....	15
4.4 OŚWIETLENIE.....	15
4.5 KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE.....	15
4.6 PROJEKTOWANA ZIELEŃ.....	16
4.7 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI.....	17
4.8 OCHRONA KONSERWATORSKA.....	17
4.9 WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ.....	17
4.10 ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....	18
4.10.1 Emisja hałasu.....	18
4.10.2 Zanieczyszczenie powietrza.....	18
4.10.3 Wody powierzchniowe i podziemne.....	18

4.10.4	Powierzchnia terenu	19
4.10.5	Świat roślinny	19
4.10.6	Zabytki kultury materialnej	19
4.10.7	Gospodarka odpadami	19
4.10.8	Rozwiązania chroniące środowisko	20
4.10.9	Życie i zdrowie ludzi	21
4.11	OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	21
	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU CZĘŚĆ RYSUNKOWA	22
	INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA	24
5.	INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA	25
5.1	ZAKRES ROBÓT	25
5.2	ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI	25
5.3	PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT	25
5.4	SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW	25
5.5	TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE	26
	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY CZĘŚĆ OPISOWA	28
6.	STAN PROJEKTOWANY	29
6.1	PRACE PRZYGOTOWAWCZE	29
6.2	ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ	29
6.2.1	Opis rozwiązania drogowego	29
6.2.2	Przebudowa skrzyżowania	29
6.2.3	Konstrukcja nawierzchni drogi wojewódzkiej	30
6.2.4	Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej na skrzyżowaniu	30
6.2.5	Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych	30
6.2.6	Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych	30
6.2.7	Konstrukcja nawierzchni poboczy	30
6.2.8	Elementy bezpieczeństwa ruchu	30
6.3	PRZEBUDOWA MOSTU	31
6.3.1	Dane ogólne	31
6.3.2	Główne parametry geometryczne	31
6.3.3	Przeznaczenie obiektu	31
6.3.4	Nośność obiektu	31
6.3.5	Forma architektoniczna	31
6.3.6	Kolorystyka	31
6.3.7	Konstrukcja mostu	32
6.3.7.1	Prace rozbiórkowe	32
6.3.7.2	Ustrój nośny	32
6.3.7.3	Wyposażenie obiektu	32
6.4	PRZEBUDOWA PRZEPUSTU	34
6.4.1	Dane ogólne	34
6.4.2	Główne parametry geometryczne	34
6.4.3	Konstrukcja przepustu	34
6.5	PRZEBUDOWA SIECI WODOCIĄGOWEJ	34
6.5.1	Dane ogólne	34
6.5.2	Podstawowe parametry	34
6.5.3	Rozwiązanie konstrukcyjne	34
6.5.4	Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci	35
6.6	BUDOWA KANALIACJI DESZCZOWEJ	35

6.6.1	Dane ogólne	35
6.6.2	Zamknięta część kanalizacji deszczowej	35
6.6.3	Ścieki skarpowe.....	36
6.6.4	Ściek liniowy.....	36
6.7	REGULACJA KORYTA CIEKU	36
6.8	PRZEBUDOWA OGRODZEŃ	36
7.	ANALIZA SZEROKOŚCI DROGI MIĘDZY LINIAMI ROZGRANICZAJĄCYMI.....	37
8.	TECHNOLOGIA	39
	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY CZĘŚĆ RYSUNKOWA	40
	ZAŁĄCZNIKI DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA.....	46

WYKAZ RYSUNKÓW**PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala	Nr str.
Z-01	Projekt zagospodarowania terenu	istn. + proj.	1:500	23

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala	Nr str.
M-01	Rysunek ogólny – stan istniejący	istniejący	1:50, 1:100	41
M-02	Profil podłużny układu drogowego	projektowany	1:50/500	42
M-03	Przekroje mostu i przepustu	projektowany	1:50	43
M-04	Przekroje drogowe	projektowany	1:50	44
M-05	Inwentaryzacja zieleni z planem wycinki	projektowany	1:500	45

ZAŁĄCZNIKI**DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA**

Nr	Załączniki	Il. str.	Nr str.
1.	Kopia uprawnień oraz zaświadczenia o przynależności do PIIB projektantów i sprawdzających	14	47-60
2.	Wykaz podmiotów i działań	3	61-63
3.	Pismo nr TD/OWB/OMD/UB/MP/47/2017 r. – Tauron Dystrybucja S.A. - warunki prowadzenia robót	2	64-65
4.	Pismo nr TTIDWA-WB.2110-35016/17.JS z dnia 12.06.2017 r. – Orange Polska S.A. - warunki prowadzenia robót	2	66-67
5.	Pismo nr 209/2017 z dnia 03.07.2017 r. – Wodociągi Srebrnogórskie Sp. z o.o. – warunki prowadzenia robót	1	68
6.	Pismo nr RR.7226.5.2017 z dnia 28.08.2017 r. – Gmina Stoszowice – uzgodnienie przebudowy zjazdów publicznych na dz. nr 764, 829.	2	69-70
7.	Pismo nr DT.0411.81.2017 z dnia 04.09.2017 r. – Zarząd Dróg Powiatowych w Ząbkowicach Śląskich – uzgodnienie przebudowy skrzyżowania	1	71
8.	Pismo nr NZOt-K 4125/69/17 z dnia 15.09.2017 r. RZGW we Wrocławiu, Zarząd Zlewni Nysy Kłodzkiej z/s w Otmuchowie , Nadzór Wodny w Kłodzku Ostateczne uzgodnienie umocnienia cieku – RZGW	2	72-73
9.	Pismo z dnia 03.10.2017 r. – Wodociągi Srebrnogórskie Sp. z o.o. – zatwierdzenie projektu przebudowy sieci wodociągowej	2	74-75
10.	Protokół z narady koordynacyjnej w sprawie nr PODGIK.6630.84.2017 z dnia 09.11.2017r.	6	76-81
11.	Decyzja z dnia 23.11.2017 r. – Wójt Gminy Stoszowice – decyzja stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko	6	82-87
12.	Pozwolenie wodno prawne z dnia 01.12.2017 r. – Wójt Gminy Stoszowice	3	88-90

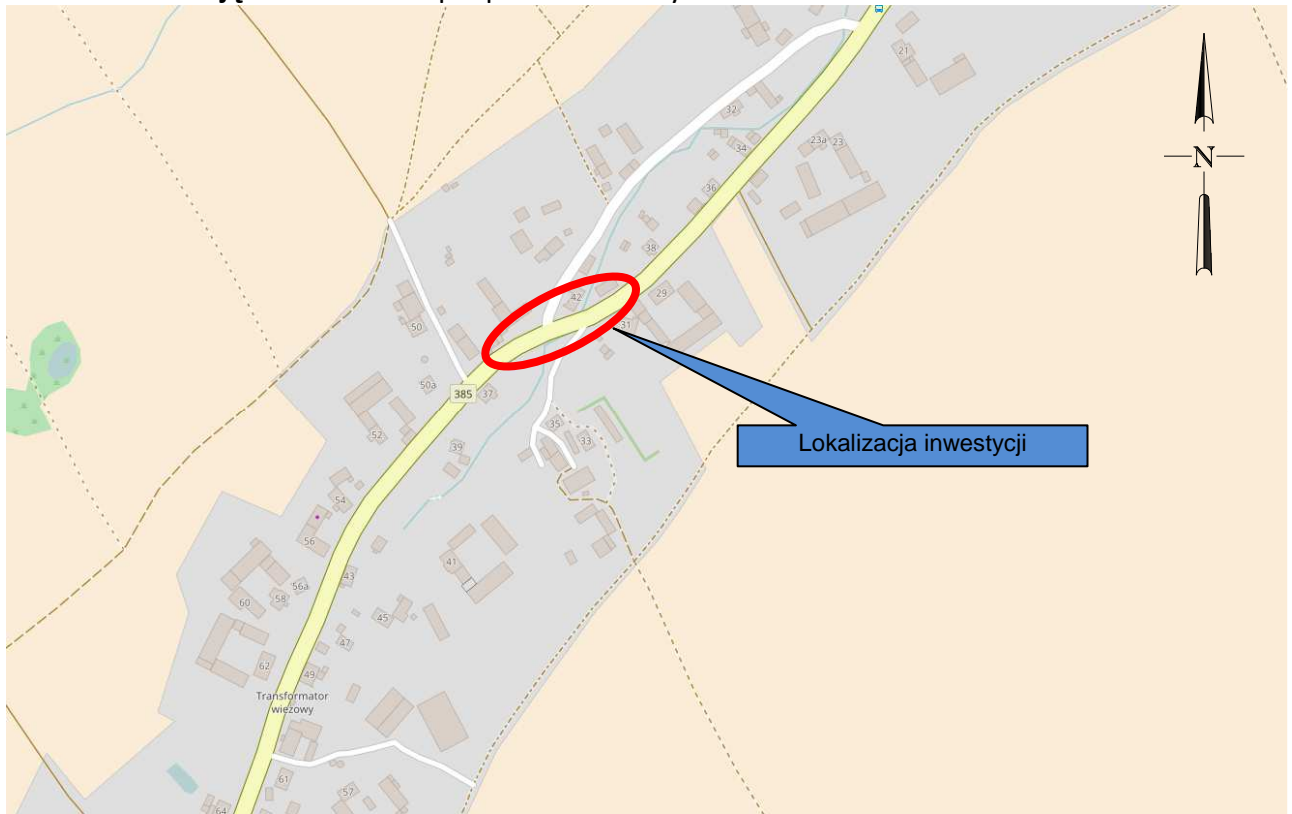
**PROJEKT
ZAGOSPODAROWANIA TERENU
CZĘŚĆ OPISOWA**

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

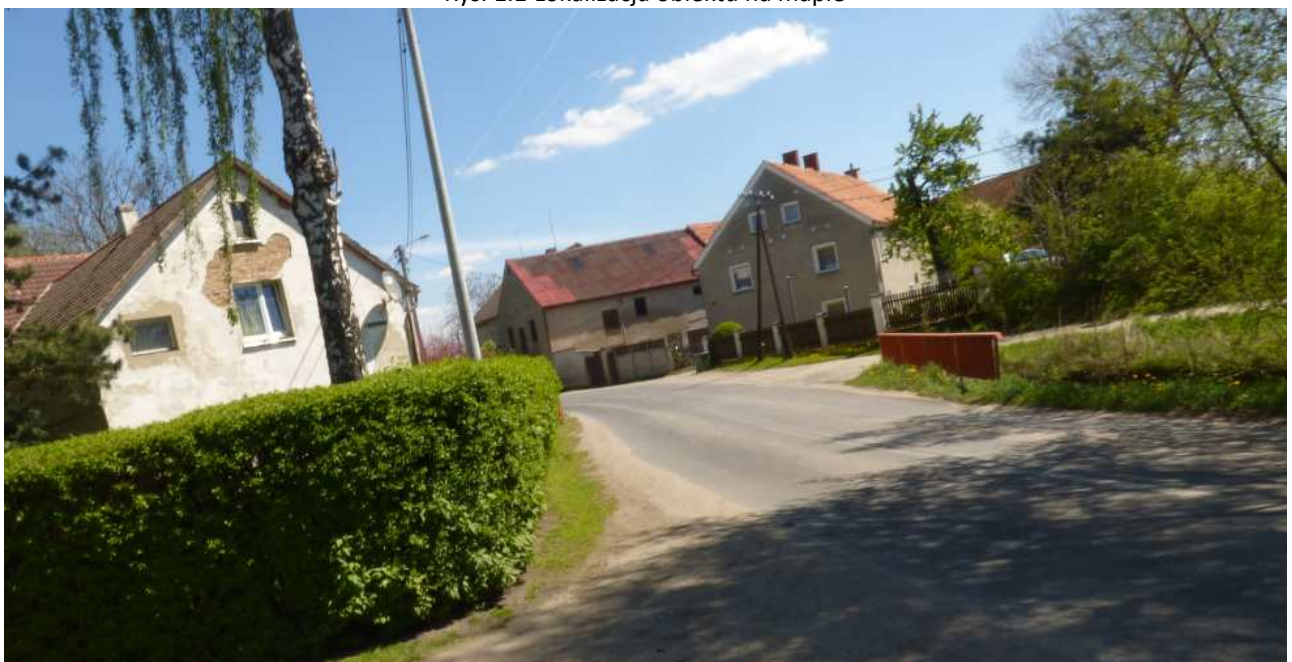
1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest droga wraz mostem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 w km 26+875 w miejscowości Budzów, gmina Stoszowice, pow. ząbkowicki, woj. dolnośląskie. Rozbudowywany odcinek drogi znajduje się na terenie zabudowanym miejscowości Budzów.

Lokalizację obiektu na mapie pokazano na rys. 1.1 i 1.2.



Rys. 1.1 Lokalizacja obiektu na mapie



Rys. 1.2 Widok obiektu w terenie

Celem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu budowlanego rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 wraz z przebudową mostu nad potokiem Węża w miejscowości Budzów, gm. Stoszowice, powiat ząbkowicki, woj. dolnośląskie.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje wykonanie:

- rozbiórkę istniejącego i wbudowanie nowej konstrukcji mostu,
- korekta geometrii drogi wojewódzkiej wraz z wymianą nawierzchni,
- przebudowa zjazdów publicznych i indywidualnych,
- przebudowa przepustu pod drogą wojewódzką,
- regulacja i umocnienie koryta potoku w obrębie mostu,
- uporządkowanie terenu przyległego,
- montaż niezbędnego wyposażenia drogi i mostu,
- budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu oraz zabezpieczenie istniejącej infrastruktury.

2. PODSTAWY OPRAWOWANIA

2.1 PODSTAWY FORMALNE

- Umowa nr NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017r. zawarta pomiędzy Zamawiającym Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei, a Wykonawcą: PBW Inżynieria Sp. z o.o.

2.2 PODSTAWY TECHNICZNE

Pomiary inwentaryzacyjne oraz dokumentacja fotograficzna wykonane w maju i czerwcu 2017r.

2.3 OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA

Dokumentację opracowano stosując wytyczne Inwestora, obowiązujące przepisy, normy oraz zalecenia zawarte w literaturze technicznej.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

3.1 CHARAKTERYSTYKA DROGI I OBIEKTU MOSTOWEGO

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Budzów, gm. Stoszowice, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 Granica Państwa Tłumaczów – granica województwa Jęgielnica. Przebudowywany odcinek drogi ma charakter uliczny o szerokości jezdni ok. $5,0\text{ m} \div 5,5\text{ m}$. Wzdłuż drogi nie ma przewidzianych chodników dla pieszych, na niektórych odcinkach wykonane są pobocza gruntowe.

Rozbudowywany odcinek drogi ma przekrój daszkowy z jezdnią o nawierzchni bitumicznej ukształtowana w dwóch łukach kołowych, nieograniczona krawężnikami.

Obiekt mostowy jest jednoprzęsłowym, bezprzegubowym mostem łukowym o ustroju nośnym sklepionym, wykonanym z kamienia nieregularnego z nadsypką, z niewielkim poszerzeniem, płytą żelbetową od WG. Konstrukcję nośną przęsła tworzy klasyczne półkoliste sklepienie kamienne o stałej grubości 45 cm. Ścianki czołowe kamienne o zmiennej wysokości, które połączono z konstrukcją murów oporowych nabrzeża. Od strony wody górnej wykonano poszerzenie obiektu (o zmiennej szerokości 0,80 – 4,0 m) płytą żelbetową o grubości 40 cm z widocznym skrajnym dźwigarem stalowym. W przekroju poprzecznym na moście jest jezdnia bitumiczna o szerokości około 6 m, z wydzielonymi obustronnymi poboczami gruntowymi. Po obu stronach mostu widoczne są belki gzymsowe, w których zakotwiono typowe, stalowe balustrady o wysokości 0,94 m.

Przyczółki mostu kamienne, posadowione (najprawdopodobniej) bezpośrednio, stanowią równocześnie element konstrukcyjny kamiennych ścian oporowych zabezpieczających koryto rzeki. W planie obiekt usytuowany jest w niewielkim skosie rzędu 70° .

Istniejące mury oporowe, zabezpieczające koryto (o wysokości powyżej 3 m), wykonano z kamienia łamanego, nieregularnego i betonu. W rejonie mostu ściany oporowe pełnią rolę przyczółków i są konstrukcją wspólną dla drogi wojewódzkiej nr 385 i cieku. W rejonie mostu widoczne są liczne wyloty przepustów z kręgów betonowych, które przechodzą przez konstrukcje oporowe (wyloty lokalnej kanalizacji). W sąsiedztwie mostu występuje lokalna zabudowa gospodarcza i mieszkaniowa oraz skrzyżowanie z drogą lokalną (od strony wody górnej) – dojazd do okolicznych posesji.

3.2 PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU

- rozpiętość teoretyczna ~ 2,7m,
- światło pionowe ~ 2,2 m,
- szerokość użytkowa jezdni ~ 5,6 m,
- szerokość poboczy $0,7+0,8 \div 2,13\text{m}$,
- wysokość konstrukcyjna ~ 0,86 m,
- wysokość balustrady 0,94 m,
- ukos konstrukcji 39° .

3.3 PARAMETRY GEOMETRYCZNE DROGI

- klasa techniczna drogi G,
- szerokość jezdni ok.5,3÷5,7 m,
- spadek poprzeczny drogi na obiekcie daszkowy, jednostronny
- krawężniki brak.

3.4 OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE

W pobliżu projektowanego obiektu znajdują się następujące obiekty i urządzenia stałe:

- a) droga wojewódzka nr 385 Granica Państwa Tłumaczów – granica województwa Jagielnica
- b) konstrukcja istniejącego mostu,
- c) mury oporowe wzdłuż potoku,
- d) przepust pod drogą wojewódzką.

3.5 SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE REMONTOWANYCH OBIEKTÓW

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- a) sieci elektroenergetyczne napowietrzna i podziemna,
- b) sieć teletechniczna napowietrzna,
- c) sieć wodociągowa,
- d) sieć kanalizacyjna,
- e) sieć gazociągowa - nieczynna.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z gestorami poszczególnych sieci.

3.6 USTALENIE GEOTECHNICZNYCH WARUNKÓW POSADAWIANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ORAZ PODŁOŻE GRUNTOWE

W celu ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektu wykonano opracowania geotechniczne, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (poz. 463).

Projektowaną inwestycję wg Rozporządzenia MTBiGM z dnia 25 kwietnia 2012r w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej. Podłoże charakteryzują proste warunki gruntowe.

Poniżej przedstawiono wyciąg z opracowania pn. *Opinia geotechniczna wraz z dokumentacją badań podłoża gruntowego określająca warunki gruntowo-wodne podłoża terenu dla zadania pod nazwą „Przebudowa mostu w ciągu DK 385 km 26+875 w m. Budzów”*.

Na podstawie wierceń, wykonanych dla potrzeb opinii w czerwcu 2017 roku rozpoznano budowę geologiczną obszaru 3 otworami badawczymi do głębokości 5,0 ÷ 10,0 m p.p.t. Otwór O-1 zlokalizowano w obrębie mostu od strony wody dolnej, O-2 od strony wody górnej, natomiast trzeci otwór badawczy O-3 wykonano przy przepuście pod drogą w km 26+819 DW 385. W budowie podłoża biorą udział czwartorzędowe grunty drobnoziarniste (spoiste), gruboziarniste

(niespoiste) oraz grunty kamieniste przykryte od góry warstwą gruntów antropogenicznych (nasyków niebudowlanych), warstwą humusu lub nawierzchniami utwardzonymi (mieszanki bitumiczne).

We wszystkich otworach badawczych bezpośrednio od powierzchni terenu stwierdzono warstwę humusu o miąższości 0,2 ÷ 0,4 m.

Na głębokości 0,4 ÷ 1,8 m p.p.t. we wszystkich tworach badawczych stwierdzono występowanie gruntów drobnoziarnistych (spoistych) tj.: gliny pylaste (gliny), piaski zailone (gliny piaszczyste ze żwirem) i ility pylaste (gliny pylaste).

W obrębie gruntów drobnoziarnistych (spoistych) w otworach O-1, O-2 rozpoznano występowanie warstw gruntów gruboziarnistych (niespoistych takich jak piaski średnie (piaski gliniaste) piaski grube i piaski grube z kamieniami na głębokości 3,1 ÷ 7,5 m p.p.t.

Na głębokości 8,0 m p.p.t. w otworze O-2 stwierdzono występowanie gruntów kamienistych (rumosz skalny). Spągu warstwy tych gruntów nie stwierdzono do głębokości 8,1 p.p.t.

Zwierciadło wody podziemnej ma charakter swobodny i napięty. Zostało nawiercone na głębokości 4,5 ÷ 7,5 m p.p.t. (tj. na rzędnej 312,10 ÷ 315,38 m n.p.m.) i stabilizuje się na głębokości 4,5 ÷ 4,7 m p.p.t. (tj. na rzędnej 315,10 ÷ 315,38 m n.p.m.). Warstwa wodonośna zbudowana jest z piasków grubych i piasków grubych z kamieniami.

3.7 ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH

Zakres robót rozbiórkowych obejmuje frezowanie warstwy ścieralnej przedmiotowego odcinka drogi oraz pozostałych warstw konstrukcji nawierzchni na projektowanym moście. Konstrukcja sklepienia obiektu mostowego zostanie odkopana i rozkuta w niezbędnym zakresie na drobne elementy i przetransportowana w miejsce utylizacji. Elementy stalowe konstrukcji mostu należy pociąć palnikiem lub piłą do cięcia elementów stalowych na elementy umożliwiające ich transport na złom. W trakcie rozbiórki zabezpieczyć sieci i urządzenia zgodnie z warunkami określonymi przez gestorów sieci.

Przewidywana kolejność robót rozbiórkowych:

- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu,
- rozbiórka infrastruktury drogowej,
- demontaż elementów wyposażenia mostu, tj. balustrad,
- wybranie zasyпки istniejącego obiektu,
- rozkuwanie i usuwanie betonowej i ceglanej części mostu (przed rozpoczęciem rozkucia zakłada się, że zostanie wykonana konstrukcja nowego mostu w tzw. metodzie relingu),
- porządkowanie placu budowy i przygotowywanie do prac budowlanych.

Prace powinny być wykonywane z zachowaniem wszelkich zasad BHP.

4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

4.1 POWIERZCHNIA TERENU

Nie zmienia się funkcji zagospodarowania terenu.

W związku z inwestycją zostanie rozbudowany odcinek drogi i przebudowany most w km 26+875 oraz przepust w km 26+819. W obszarze inwestycji planuje się regulację i umocnienie koryta potoku, ponadto przewiduje się profilację skarp i przebudowę rowu przydrożnego.

Zakres budowy będzie znajdował się na terenie działek ewidencyjnych: 383/3, 640, 764, 772, 773, 774, 824, 825 (województwo dolnośląskie, powiat ząbkowicki, gmina Skoroszyce).

Nie zmienia się funkcji przedmiotowego obszaru. Efektem rozbudowy będzie nowa nawierzchnia drogi o geometrii łuków i spadków dostosowanych do drogi klasy G. Projektowany odcinek drogi zostanie wyposażony w niezbędne elementy bezpieczeństwa tj. bariery ochronne, krawężniki, pobocza oraz chodnik i opaskę na moście. W ramach prac przebudowane zostaną zjazdy indywidualne i publiczne znajdujące się w zakresie inwestycji.

4.2 UKŁAD KOMUNIKACYJNY

W związku z rozbudową drogi oraz przebudową mostu i przepustu nie zmieni się układ komunikacyjny dla ruchu samochodowego w obrębie projektowanego obiektu. W wyniku budowy nowego mostu zostanie wykonany chodnik dla pieszych na moście oraz obustronne pobocza wzdłuż drogi. Na rozbudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej występuje skrzyżowanie z drogą powiatową, zjazdy publiczne oraz indywidualne, które ulegną przebudowie. Parametry jezdni i pozostałych elementów drogi po zakończeniu robót zostaną dostosowane do obowiązujących przepisów.

4.3 ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH

Projektowana nawierzchnia drogi z uwagi na występowanie dwóch łuków kołowych (poziomych) wykształtowana jest głównie w spadku jednostronnym oraz częściowo w spadku daszkowym. Od strony Srebrnej Góry na odcinku ok. 30 m jezdni wody opadowe będą skierowane na pobocza poprzez spadek daszkowy jezdni. Na dalszym odcinku kierując się w stronę Ząbkowic Śląskich jezdni przebiega w spadku jednostronnym ograniczonej krawężnikiem po prawej stronie drogi (zgodnie z kierunkiem DW385). W linii krawężników przewidziano wyloty na ścieki skarpowe, które przekierują ścieki do rowu przydrożnego. Dalszy odcinek drogi, tj. od projektowanego mostu do początku inwestycji (w kierunku Ząbkowic Śląskich) wykształtowany zostanie w spadku dwustronnym daszkowym. Lewa krawędź jezdni ograniczona zostanie krawężnikami z wpustami odbierającymi wody opadowe, natomiast prawa krawędź zostanie zabudowana linią korytek ściekowych z wpustami drogowymi. Wody opadowe z wpustów zostaną przekierowane kolektorami za pośrednictwem studni do potoku wylotem w murze oporowym od strony wody dolnej mostu.

4.4 OŚWIETLENIE

Nie planuje się projektowania nowego oświetlenia na obszarze inwestycji.

4.5 KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć kanalizacyjna,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- sieć wodociągowa,
- sieci elektroenergetyczne nadpowietrzna i podziemna,
- sieć gazociągowa (nieczynna).
- sieć teletechniczna napowietrzna.

W ramach rozbudowy drogi, przewiduje się przebudowę sieci wodociągowej, która docelowo będzie przebiegać poza jezdnią. Ponadto z uwagi na kolizję i zmianę geometrii drogi konieczna jest przebudowa sieci kanalizacyjnej odwodnia drogi. W miejscu przebudowy przepustu przebiega nieczynna sieć gazociągowa, podczas robót zostanie rozebrana, celem usunięcia kolizji z projektowanym przepustem. Gazociąg jest obecnie nieczynny i nie będzie eksploatowany w przyszłości.

Nie przewiduje się ingerencji w pozostałe sieci. Istniejące sieci należy zabezpieczyć zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcą sieci.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcami poszczególnych sieci.

4.6 PROJEKTOWANA ZIELEŃ

Przewiduje się wycinkę drzew w ramach przedmiotowej inwestycji.

Skarpy porośnięte są trawą oraz krzewami i drzewami. Część drzew znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi jest przeznaczonych do wycinki (11 szt.) ze względów na bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz technologię wykonywania robót. Ich zestawienie zostało przedstawione w tabeli poniżej. Wycinkę drzew planuje się wykonać poza sezonem lęgowym, tj. w okresie od 1 września do końca lutego. Nie zmienia się sposobu wykorzystania terenu.

SZCZEGÓŁOWY WYKAZ DENDROLOGICZNY					
L.p	Gatunek drzewa Nazwa polska	Gatunek drzewa Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 130 cm [cm]	Przeznaczenie	Uwagi
1	Śliwa domowa(mirabelka)	Prunus domestica	15	do usunięcia	wys. 4m
2	Olcha czarna	Alnus glutinosa	35	do usunięcia	wys. 8m
3	Olcha czarna	Alnus glutinosa	225	do usunięcia	wys. 15m; obw. korony 10m
4	Wierzba iwa	Salix caprea	3x46;7x<46	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 8m
5	Żywopłot z Ligustrą pospolitego	Ligustrum vulgare	powierzchnia ok. 32m ²	do usunięcia	wys. 1,8m; szer. 1,8m
6	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	72	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m
7	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	40	do pozostawienia	wys. 6m; szer. 1,8m
8	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	77	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

9	Skupisko drzew: Jesion wyniosły, Lilak pospolity, Lipa drobnolistna	Fraxinus excelsior, Syringa vulgaris, Tilia cordata	<25 na obszarze ok.14m ²	do usunięcia	wys. 4m
10	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	38;36;34;3x25	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 4m
11	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	2x74;2x50	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 4m
12	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	55	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 3m
13	Lilak pospolity	Syringa vulgaris	-	do usunięcia	-
14	Świerk pospolity	Picea abies	-	do pozostawienia	wys. 1,8m
15	Skupisko drzew, Jesion wyniosły Klon pospolity	Fraxinus excelsior, Acer platanoides,	<15 na obszarze ok. 64m ²	do usunięcia	wys. 9m; porośnięte białym bzem, dziką różą
16	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	230	do usunięcia	wys. 20m

Planowane przedsięwzięcie nie wpływa na różnorodność biologiczną terenu (m.in.: nie wpływa na liczebność i kondycję populacji gatunków chronionych, nie wpływa na niszę ekologiczną gatunku, nie ma utraty siedliska, nie zaburza funkcji pełnionych przez siedlisko, nie wpływa na ekosystem kluczowy dla gatunku itp.). W wyniku robót poprawi się jakość użytkowania obiektu, który jest obiektem użyteczności publicznej.

Na zakończenie projektowanej inwestycji skarpy nasypów oraz tereny, gdzie prowadzono prace ziemne zostaną obsiane trawą.

4.7 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Rodzaj powierzchni	Ilość	Jm.
Nawierzchnia jezdni na drodze	1600	m ²
Nawierzchnia na zjazdach	270	m ²
Pobocza utwardzone	550	m ²
Chodnik na moście	20	m ²
Profilowane skarp	325	m ²
Profilowanie i umocnienie koryta cieku	350	m ²

4.8 OCHRONA KONSERWATORSKA

Inwestycja nie znajduje się na terenach objętą ochroną konserwatorską.

4.9 WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Nie dotyczy

4.10 ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

4.10.1 Emisja hałasu

Podczas prac budowlanych podstawowym źródłem emisji hałasu będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Przewiduje się realizację robót w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany. Zakłada się, że hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji znajdują się tereny zielone nie będące terenami rekreacyjno-wypoczynkowymi. Dla terenów tych nie został określony dopuszczalny poziom hałasu, zgodnie z Ustawą Prawo ochrony środowiska z dn. 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627, art. 113, ust. 2, pkt 1), zatem nie ma konieczności obliczania poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Oszacowanie emisji hałasu na etapie prac budowlanych jest niemożliwe. Poziom hałasu jest zależny od parametrów technicznych wykorzystywanego sprzętu przez Wykonawcę robót.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji hałasu. Na etapie eksploatacji wystąpienia emisji hałasu wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie. Ze względu na poprawienie parametrów technicznych obiektu ilość emitowanego hałasu przez użytkowników drogi ulegnie zmniejszeniu.

4.10.2 Zanieczyszczenie powietrza

Przebudowa obiektu objętego zakresem dla danej inwestycji wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy, zanika wraz z zakończeniem etapu. Podczas prac związanych z budową ma miejsce emisja gazów spalinowych z maszyn budowlanych oraz pył podczas prac ziemnych.

Oszacowanie ilości emisji spalin na danym etapie jest niemożliwe. Zależy ono od wykorzystywanego przez Wykonawcę sprzętu.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienia emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienie emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie. Rozpraszane w czasie transportu materiały sypkie i płynne to głównie substancje ropopochodne, chemikalia, nawozy, płody rolne.

4.10.3 Wody powierzchniowe i podziemne

W czasie budowy przewiduje się stosowanie tylko takich materiałów, które nie zanieczyszczą wód powierzchniowych i podziemnych.

Żeby zminimalizować ryzyko przedostania się surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych do wód gruntowych (np. powłok malarskich) przestrzeń w obrębie prowadzonych prac zostanie zabezpieczona folią ochronną (rusztowania ze szczelnymi podestami lub namioty ochronne). Ponadto przewiduje się zastosowanie takich materiałów, które nie stanowią zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo – sprzętowej, w miejscach gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów.

4.10.4 Powierzchnia terenu

Stan powierzchni terenu po zakończonych pracach zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Nie przewiduje się żadnej ingerencji w zagospodarowanie terenu poza obszarem inwestycji. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na otaczające środowisko przyrodnicze i powierzchnię terenu.

4.10.5 Świat roślinny

Roślinność w pobliżu projektowanego obiektu zostanie uporządkowana. Konieczne będzie wycięcie drzew kolidujących z budowanym obiektem. Na potrzeby wycinki drzew sporządzona została szczegółowa inwentaryzacja zieleni.

4.10.6 Zabytki kultury materialnej

W bezpośrednim sąsiedztwie zamierzenia budowlanego nie występują zabytki kultury materialnej.

Prace ziemne będą prowadzone tylko w obrębie istniejących nasypów budowlanych i w miejscach, w których wcześniej były już prowadzone prace budowlane, w związku z tym występuje znikome prawdopodobieństwo wystąpienia zabytków archeologicznych na obszarze prowadzonych robót.

Wykonawca, prowadzący roboty budowlane i ziemne, w przypadku natrafienia na przedmioty posiadające cechy zabytku lub mające wartość archeologiczną, obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym Inżyniera, Urząd Gminy oraz właściwego konserwatora zabytków. Jednocześnie Wykonawca jest zobowiązany zabezpieczyć odkryty przedmiot i wstrzymać wszelkie roboty, mogące go uszkodzić lub zniszczyć do czasu wydania przez władze konserwatorskie odpowiednich decyzji. – ustawa z dnia 15.02.1962r. o ochronie dóbr kultury (Dz. U. z 1999r. Nr 98 poz. 1150 z późn. zm.). Wykopaliska i znaleziska archeologiczne stanowią własność Państwa.

4.10.7 Gospodarka odpadami

W zakresie gospodarki odpadami przedsięwzięcie na etapie realizacji będzie się cechowało całkowitym wykorzystaniem wtórnym wszystkich materiałów z rozbiórki nadającymi się do ponownego wykorzystania. Gruz i drewno zostaną przekazane na składowisko odpadów przeznaczone do tego celu, a ziemia z wykopów do ponownego wykorzystania na nasypy. Podczas rzeczowej realizacji przedsięwzięcia zostanie utworzone tymczasowe, zabezpieczone miejsce magazynowania odpadów z rozbiórki, tam nastąpi ich wstępna segregacja, a odpady będą niezwłocznie przekazywane na wysypisko.

Podczas wykonywania prac związanych z rozbudową przedmiotowego obiektu wystąpią odpady budowlane w postaci:

Kod	Opis odpadu i sposób gospodarowania tymi odpadami	Orientacyjna ilość
17 03 02	Asfalt niezawierający smoły – wywóz na składowisko	3,5 t
20 03 99	Odpady komunalne nie wymienione w innych podgrupach – do utylizacji	zależne od zużycia na budowie
17 02 03	Tworzywa sztuczne – do utylizacji	zależne od zużycia na budowie
17 03 80	Odpadowa papa – do utylizacji	0,5 t

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie zakłada się powstawania jakichkolwiek odpadów – most i droga są elementami nietworzącymi odpadów. Odpady powstaną w momencie kolejnego remontu bądź rozbudowy na etapie prac rozbiórkowych.

4.10.8 Rozwiązania chroniące środowisko

Podczas realizacji przedsięwzięcia zakłada się ochronę środowiska w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia poprzez zastosowanie:

- ograniczania czasu pracy sprzętu bez użycia w celu zminimalizowania emisji niezorganizowanych,
- zachowania należytego porządku na placu budowy i sukcesywnym sprzątanii odpadów poddawanych recyklingowi lub wtórnemu wykorzystaniu (nieliczne opakowania, palety itp.),
- wyłącznie sprawnych technicznie sprzętu i maszyn budowlanych oraz regularnej kontroli ich stanu technicznego,
- zastosowane będą materiały budowlane posiadające atesty i aprobaty zgodności z obowiązującymi normami budowlanymi,
- maksymalnego wykorzystania odpadów sypkich powstających w trakcie realizacji przedsięwzięcia,
- odpady będą gromadzone w sposób selektywny i na bieżąco przekazywane uprawnionym firmom wywozowym,
- przyjęcia takiego harmonogramu prac, aby nie nakładały i nie sumowały się uciążliwości pochodzące z kilku źródeł,
- ochronę istniejącej zieleni, a nie planowanej do usunięcia lub karczowania (drzew) narażonej na ewentualne uszkodzenia na czas prowadzenia robót, poprzez osłonięcie drewnianymi deskami,
- wyposażenie zaplecza budowlanego w sanitariaty gromadzących ścieki bytowe w zbiornikach bezodpływowych i ich regularne wywożenie do najbliższej oczyszczalni,
- zabezpieczenie i właściwe oznakowanie placu budowy i wyjazdów z niego,
- na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo – sprzętowej, w miejscach gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów.

Pojazdy samochodowe związane z obsługą budowy oraz maszyny budowlane przemieszczać się będą po wyznaczonych drogach technologicznych. O ile zachodzi taka potrzeba, przewiduje się zabezpieczenie pojedynczo występujących drzew na terenie budowy, opaską

z desek. Natomiast po zakończeniu budowy przewiduje się obsianie terenu trawą w miejscach, gdzie były wykonywane roboty ziemne.

Nie przewiduje się niekorzystnego wpływu inwestycji (zarówno w fazie realizacji, jak i użytkowania) na świat zwierzęcy, gdyż teren objęty wnioskiem nie stanowi ciągu migracji dla zwierząt.

4.10.9 Życie i zdrowie ludzi

Aby uniknąć zagrożeń życia i zdrowia ludzi, w czasie budowy należy odpowiednio oznakować i zabezpieczyć wykopy. Teren powinien być oświetlony. Wszystkie prace należy wykonywać zachowując warunki BHP.

4.11 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 306 z późn. zmianami) oraz rozporządzeniem MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735), obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany i nie wykracza poza granice oddziaływania przedsięwzięcia zaznaczone na rysunku Projekt Zagospodarowania Terenu.

**PROJEKT
ZAGOSPODAROWANIA TERENU
CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys Z-01

INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

**dla rozbudowy drogi w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu DW 385 w km 26+875
w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej**

<u>Inwestor</u>	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei
<u>i Zamawiający:</u>	ul. Krakowska 28, 52-425 Wrocław
<u>Obiekt:</u>	Droga, most, przepust, sieć wodociągowa i kanalizacyjna
<u>Imię i nazwisko</u>	Szymon Gruba
<u>oraz adres</u>	ul. Prusa 22/5
<u>Projektanta:</u>	50-319 Wrocław

.....
(podpis Projektanta)

5. INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Podczas realizacji robót w ramach niniejszego opracowania występują roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi w rozumieniu: „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie **informacji** dotyczącej planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. z 2003 r., Nr 120, poz. 1126 z późniejszymi zmianami). W związku z powyższym **przed przystąpieniem do robót wg niniejszego projektu, kierownik budowy zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia** zwany „planem bioz”.

5.1 ZAKRES ROBÓT

Szczegółowy zakres robót dla całego zadania został zamieszczony w punkcie *Stan projektowany*. Wyszczególnia się podstawowe grupy robót:

- rozbiórkę części istniejącego mostu i budowa nowego,
- przebudowa przepustu,
- rozbudowa drogi na dojazdach do mostu oraz budowa chodnika na moście,
- reprofiliacja skarp oraz umocnienie dna i skarp cieku.

5.2 ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

- droga, most i przepust w rejonie przedmiotowej inwestycji,
- sieci uzbrojenia terenu,
- sieć drogowa i cała infrastruktura z nią związana.

5.3 PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT

Do robót wyszczególnionych w §6 ustawy, jako roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi występujących w ramach niniejszego opracowania projektowego, zalicza się:

- wykonywanie wykopów o ścianach pionowych bez rozparcia o głębokości większej niż 1.5 m oraz wykopów o bezpiecznym nachyleniu ścian o głębokości większej niż 3.0 m (ust 1, lit. a),
- montaż elementów konstrukcyjnych obiektów mostowych (ust 1, lit. h),
- roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych (ust 1, lit. k).

5.4 SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW

Szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, przeprowadza się jako:

- szkolenie wstępne,
- szkolenie okresowe.

Szkolenia te przeprowadzane są w oparciu o programy poszczególnych rodzajów szkolenia.

Szkolenia wstępne ogólne („instruktaż ogólny”) przechodzą wszyscy nowo zatrudniani pracownicy przed dopuszczeniem do wykonywania pracy. Obejmuje ono zapoznanie pracowników z podstawowymi przepisami bhp zawartymi w Kodeksie pracy, w układach zbiorowych pracy

i regulaminach pracy, zasadami bhp obowiązującymi w danym zakładzie pracy oraz zasadami udzielania pierwszej pomocy.

Osoba prowadząca szkolenie wstępne na stanowisku pracy („Instruktaż stanowiskowy”) powinna zapoznać pracowników z zagrożeniami występującymi na określonym stanowisku pracy, sposobami ochrony przed zagrożeniami, oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tym stanowisku.

Pracownicy przed przystąpieniem do pracy, powinni być zapoznani z ryzykiem zawodowym związanym z pracą na danym stanowisku pracy.

Fakt odbycia przez pracownika szkolenia wstępnego ogólnego, szkolenia wstępnego na stanowisku pracy oraz zapoznania z ryzykiem zawodowym, powinien być potwierdzony przez pracownika na piśmie oraz odnotowany w aktach osobowych pracownika.

Szkolenia wstępne podstawowe w zakresie bhp, powinny być przeprowadzone w okresie nie dłuższym niż 6 – miesięcy od rozpoczęcia pracy na określonym stanowisku pracy.

Szkolenia okresowe w zakresie bhp dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, powinny być przeprowadzane w formie instruktażu nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach pracy, na których występują szczególne zagrożenia dla zdrowia lub życia oraz zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach operatorów żurawi, maszyn budowlanych i innych maszyn o napędzie silnikowym powinni posiadać wymagane kwalifikacje.

Na placu budowy powinny być udostępnione pracownikom do stałego korzystania, aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące:

- wykonywania prac związanych z zagrożeniami wypadkowymi lub zagrożeniami zdrowia pracowników,
- obsługi maszyn i innych urządzeń technicznych,
- postępowania z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi,
- udzielania pierwszej pomocy.

Powyższe instrukcje powinny określać czynności do wykonywania przed rozpoczęciem danej pracy, zasady i sposoby bezpiecznego wykonywania danej pracy, czynności do wykonywania po jej zakończeniu oraz zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników.

Nie wolno dopuścić pracownika do pracy, do której wykonywania nie posiada wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad BHP.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót) oraz mistrz budowlany, stosownie do zakresu obowiązków.

5.5 TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE

Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia, a także sposoby zapobiegania tym zagrożeniom („plan bioz”) opracuje kierownik budowy lub inny podmiot w okresie przygotowania do prac budowlanych.

Należy tam zwrócić szczególną uwagę na:

- ustalenia sprawnej struktury bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- prawidłową organizację budowy z zapewnieniem bezpiecznej i sprawnej komunikacji umożliwiającej szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń,
- prawidłowe oznakowanie terenu budowy, zabezpieczenia wykopów, oświetlenia terenu, wydzielenia i oznakowania stref zagrożenia itp.,
- przy robotach wykonywanych w strefie czynnych dróg,
- rozmieszczenie sprzętu ratunkowego.

Wszystkie roboty rozbiórkowe i budowlano-montażowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, przepisami bhp i p.poż.

W przypadku stwierdzenia podczas wykonywania robót budowlanych istotnych rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a dokumentacją należy o tym fakcie poinformować projektanta.

**PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
CZĘŚĆ OPISOWA**

6. STAN PROJEKTOWANY

6.1 PRACE PRZYGOTOWAWCZE

Przed przystąpieniem do prac budowlanych należy najpierw wprowadzić czasową organizację ruchu oraz przygotować plac budowy. Istniejące oznakowanie pionowe kolidujące z przedmiotową inwestycją, a nie przewidziane do usunięcia, należy rozebrać i zabezpieczyć, a po wykonaniu robót budowlanych ponownie zamontować zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu. Prace budowlane będą prowadzone zgodnie z przyjętym etapowaniem inwestycji i opracowaną, czasową organizacją ruchu.

6.2 ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ

6.2.1 Opis rozwiązania drogowego

Długość przebudowanego odcinka drogi wynosi $L=211,83$ m. Zaprojektowano nieznaczną korektę osi drogi w planie. Przedmiotowy odcinek drogi wyprofilowany jest w dwóch łukach kołowych poziomych. Maksymalna prędkość ograniczona znakami na danym odcinku wynosi $V_0 = 40$ km/h, co w połączeniu z występowaniem krawężników daje prędkość miarodajną o wartości $V_m = V_0 + 10$ km/h = 50 km/h. Droga będzie wyposażona w utwardzone pobocza.

Projektowana droga posiadać będzie następujące parametry:

- klasa techniczna drogi G,
- prędkość ograniczenia V_0 40km/h,
- prędkość miarodajna V_m 50km/h,
- szerokość pobocza 1,25 m,
- łuk poziomy: łuk 1
 - promień łuku 220 m,
 - szerokość jezdni $2 \times 3,7 = 7,4$ m,
 - poszerzenie na łuku (dla jednego pasa) 0,20 m,
 - spadek poprzeczny 2%-daszkowy,
 - ograniczenie jezdni krawężnikiem jednostronne,
- łuk poziomy: łuk 2
 - promień łuku 120 m,
 - szerokość jezdni $2 \times 3,85 = 7,7$ m,
 - poszerzenie na łuku (dla jednego pasa) 0,35 m,
 - spadek poprzeczny 3%-jednostronny,
 - ograniczenie jezdni krawężnikiem jednostronne.

Zastosowano pomiędzy spadkiem dwustronnym a jednostronnym krzywą przejściową.

6.2.2 Przebudowa skrzyżowania

Na długości rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej występuje skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3135D o klasie technicznej Z w km 26+790 DW 385, które przewidziane jest do przebudowy. Parametry drogi powiatowej przyjęto jak dla drogi klasy L, zgodnie z art. 4 ust. 3, przy przebudowie drogi dopuszcza się przyjęcie klasy o jeden poziom niżej.

Parametry drogi powiatowej:

- klasa techniczna drogi Z o parametrach klasy L,
- szerokość jezdni 5,0 m,
- szerokość poboczy 0,75 m,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- promienie łuków wyokrąglenia 6,0 m.

6.2.3 Konstrukcja nawierzchni drogi wojewódzkiej

Przewiduje się wymianę warstwy ścieralnej nawierzchni drogi, natomiast na nowych fragmentach drogi (z uwagi na poszerzenie i przesunięcie osi drogi) zaprojektowano nową konstrukcję nawierzchni drogowej.

DANE WYJŚCIOWE		
Klasa drogi	droga wojewódzka	nr 385
Grupa nośności podłoża	G	G1
Naciski na oś	kN/oś	>115
Kategoria ruchu	KR	KR4
Strefa przemarzania	I	0,80 m
Min. grubość warstw konstr.	hz=0,55	0,55*0,80=0,44 m

- warstwa ścieralna z SMA11 PMB 45/80-5 – 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 – 6 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P 35/50 – 10 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm,
- podbudowa pomocnicza - mieszanka związana z cementem C3/4 – 18 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR≥20% – 40 cm.

6.2.4 Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej na skrzyżowaniu

- warstwa ścieralna z SMA11 PMB 45/80-5 – 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 – 8 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.5 Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm,
- kruszywo C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.6 Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm,
- kruszywo C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.7 Konstrukcja nawierzchni poboczy

- pobocze utwardzone destruktem asfaltowym – 10 cm.

6.2.8 Elementy bezpieczeństwa ruchu

Część krawędzi drogi z uwagi na łuki poziome i sposób odwodnienia jezdni będzie ograniczona linią krawężników betonowych wyniesionych, posadowionych na ławie z oporem.

Nawierzchnia z kostki betonowej będzie ograniczona obrzeżem betonowym na ławie z oporem.

Na niewielkim odcinku prawa krawędź drogi przy obiekcie będzie wyposażona w barierę ochronną kotwioną w gruncie, która powinna stanowić przedłużenie bariery H2W1B kotwionej do kapy chodnikowej i zwieńczenia ścian oporowych przy moście.

6.3 PRZEBUDOWA MOSTU

6.3.1 Dane ogólne

Przewiduję się wykonanie nowej konstrukcji mostu nad potokiem Węża w km 4+660 ciek, w ciągu drogi wojewódzkiej DW 385 w km 26+875. Projektowany jest ustrój stalowy o przekroju łukowym z blachy falistej. Wlot i wylot przewiduje się jako elementy żelbetowe. Z uwagi na korektę geometrii drogi na dojazdach, projektowany most będzie znacznie poszerzony i wyposażony w elementy bezpieczeństwa oraz chodnik dla pieszych na moście.

6.3.2 Główne parametry geometryczne

Projektowany most posiadać będzie następujące parametry:

- klasa obciążenia A
- klasa drogi G,
- światło pionowe (w kluczu) 2,10 m,
- światło poziome (do wys. 1,0 m) 2,49 m,
- szerokość mostu (mierzona po osi ciek) 24,8 m,
- kąt skrzyż. osi mostu z osią przeszkody 35°.

6.3.3 Przeznaczenie obiektu

Obiekt umożliwi przekroczenie przeszkody jaką jest potok Węża.

6.3.4 Nośność obiektu

Nowy obiekt został zaprojektowany na obciążenia klasy A wg. PN-85/S-10030.

6.3.5 Forma architektoniczna

Głównym czynnikiem wpływającym na formę architektoniczną i ukształtowanie w planie jest funkcja obiektu. Konstrukcja obiektu została dobrana tak, aby kształtem się wkomponowała w istniejące sklepienie.

Przebudowany most charakteryzuje się prostą formą architektoniczną. Budowla nie zawiera w sobie elementów ozdobnych, na jej kolorystykę składają się barwy stonowane oraz posiada niewielką wysokość konstrukcyjną. Wszystkie te elementy poprawiają odbiór estetyczny, umożliwiają dopasowanie do krajobrazu oraz harmonijne wpisanie się obiektu w otaczającą zabudowę.

6.3.6 Kolorystyka

Przewiduje się następującą kolorystykę:

- nawierzchnia jezdni: naturalny kolor jezdni asfaltowej,
- nawierzchnia chodnika: szara,
- bariero-poręczce: szary,
- deski gzymsowe: do ustalenia z Inwestorem,

- elementy betonowe: kolor odpowiadający kolorystyce naturalnego betonu.

6.3.7 Konstrukcja mostu

6.3.7.1 Prace rozbiórkowe

Przewiduje się połówkowe prowadzenie prac przy wahadłowym ruchu samochodowym. Zakłada się montaż nowej konstrukcji mostu, która będzie stanowić zabezpieczenie koryta cieku przed przedostaniem się elementów rozbiórkowych do wody. Po wbudowanie stalowego przekroju z blachy falistej, przystąpi się do demontaż wyposażenia mostu i nawierzchni drogowej na obiekcie oraz wybranie zasypki sklepienia i docelowo rozbiórka sklepienia.

Przewidywana kolejność robót rozbiórkowych mostu:

- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu,
- wbudowanie nowej konstrukcji,
- rozbiórka nawierzchni jezdni na obiekcie wraz z izolacją,
- demontaż elementów wyposażenia mostu, tj. balustrad, gzymsów,
- rozbiórka elementów konstrukcji obiektu istniejącego.

Przy prowadzeniu prac rozbiórkowych należy zadbać o to, by żadne odpady nie przedostały się do wód płynących pod obiektem zgodnie z wydanymi warunkami Zarządcy cieku. Wybór sposobu zabezpieczenia należy do Wykonawcy robót. Wykonanie projektu technologicznego rozbiórki istniejącego obiektu należy do obowiązków Wykonawcy robót. Prace powinny być wykonywane z zachowaniem wszelkich zasad BHP.

6.3.7.2 Ustrój nośny

Projektuje się wykonanie nowej konstrukcji kształtem dostosowanej do istniejącego obiektu. Do koryta cieku pod istniejącym obiektem planuje się wprowadzenie stalowej powłoki (z blachy falistej). Niewielka przestrzeń między powłoką a istniejącą konstrukcją zostanie wypełniona mieszanką betonową pod ciśnieniem. Jako posadowienie powłoki projektuje się wykonanie fundamentu żelbetowego z gniazdem montażowym na blachę. Ustrój nośny zostanie pokryty zasypką, a następnie konstrukcjami nawierzchni drogowej. Na wlocie i wylocie zostaną wykonstruowane żelbetowe oczepy, a od strony wody górnej dodatkowo ściany oporowe posadowione bezpośrednio.

6.3.7.3 Wyposażenie obiektu

Nawierzchnia jezdni na obiekcie

Nawierzchnię jezdni na moście przewiduje się taką analogiczną jak na odcinkach drogi poza obiektem w pkt. 6.2.3 Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Hydroizolacja i odwodnienie

Konstrukcja stalowa przed montażem powinna być zabezpieczona antykorozyjnie.

Powłokę należy zabezpieczyć antykorozyjnie przy użyciu powłoki cynkowej, spełniającej wymagania normy PN-EN ISO 1461 oraz dodatkowo od wewnątrz przy użyciu epoksydowo-poliuretanowej powłoki malarskiej grubości 200 µm (120 µm EPO + 80 µm PUR). Wszystkie powierzchnie żelbetowe narażone na działanie czynników atmosferycznych powinny zostać pokryte malarską powłoką antykarbonatyzacyjną. Elementy żelbetowe od strony gruntu powinny zostać zabezpieczone powłokami hydroizolacyjnymi.

Odwodnienie jezdni na moście oraz na skrzyżowaniu odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Woda opadowa i roztopowa kierowana będzie do wpustów drogowych, skąd odprowadzona zostanie do koryta cieku.

Elementy wyposażenia obiektu

Zaprojektowano ściany czołowej C30/37, wykonywane na miejscu wybudowania. Na krawędziach ścian zostaną zamocowane polimerobetonowe deski gzymsowe gr. ok. 4 cm, barwione w masie i odporne na promieniowanie UV.

Zastosowano krawężniki betonowe, kotwione w ścianie czołowej ścian oporowych i kapie chodnikowej za pomocą wklejanych stalowych prętów, układane na podlewce z modyfikowanej zaprawy cementowej.

Zaprojektowano na krawędzi obiektu obustronnie barieroporęczne H2W1A kotwione w żelbetowej konstrukcji ścian czołowych i kap chodnikowych.

Kanały technologiczne

Na moście przewiduje się wykonanie po 4 kanały kablowe o średnicy 110 mm w kapie chodnikowej od strony wody dolnej.

Otoczenie obiektu

Projektuje się niezbędną replofilację i umocnienie skarp przy obiekcie, związaną z regulacją koryta potoku i budową ścian oporowych od strony wody górnej mostu.

Na projektowanym moście przewidziano początek przebudowywanego zjazdu publicznego na działkę nr 829. Geometria zjazdu została dostosowana do obowiązujących wymogów, a nawierzchnie przewidziano jako utwardzoną o konstrukcji jak w pkt. 6.2.5 Konstrukcja zjazdów publicznych.

Urządzenia obce

W ramach przebudowy projektuje się przebudowę kolidującej sieci wodociągowej. Ponadto w części przelotowej przewiduje się pozostawienie istniejącego wylotu z kanalizacji deszczowej w niezmienionej lokalizacji.

6.4 PRZEBUDOWA PRZEPUSTU

6.4.1 Dane ogólne

Przewiduję się wykonanie nowej przepustu nad rowem w km 26+819 DW 385, nie zmieniając przebiegu osi obiektu. Nowa konstrukcja o przekroju rurowym umożliwi przeprowadzenie wód opadowych w rowie na drugą stronę drogi, skąd trafią do ujścia.

6.4.2 Główne parametry geometryczne

Projektowany przepust posiadać będzie następujące parametry:

- klasa obciążenia A
- klasa drogi G,
- średnica 80 cm,
- długość przepustu (po krawędzi dolnej) 18,65 m,
- kąt skrzyż. osi przepustu z osią drogi 45°.

6.4.3 Konstrukcja przepustu

Po rozbiórce istniejącej, kamiennej konstrukcji przepustu, zostanie wbudowany nowy przepust przewidziany jako rura stalowa, spiralnie karbowana o gr. 2 mm na fundamencie kruszywowym. Stalowa część przelotowa powinna być zabezpieczona antykorozyjnie przy użyciu powłoki cynkowej. Po wykonaniu zasypki rury, zostanie wykonana nawierzchnia drogowa jak w pkt. 6.2.3 Nawierzchnia konstrukcji jezdni. Wlot i wylot rury zostanie dostosowany do nachylenia skarp poprzez odpowiedni kąt ścięcia i umocniony płytami betonowymi ażurowymi.

6.5 PRZEBUDOWA SIECI WODOCIĄGOWEJ

6.5.1 Dane ogólne

W miejscowości Budzów, na przedmiotowym odcinku drogi przebiega sieć wodociągowa. W związku z tym, że w dużym stopniu koliduje z planowanymi robotami budowlanymi zaszła konieczność przebudowy fragmentu sieci. Istniejący wodociąg zostanie zlikwidowany, a nowy poprowadzony poza jezdnią, nie kolidując z pozostałą infrastrukturą drogową.

6.5.2 Podstawowe parametry

Projektowany wodociąg posiadać będzie następujące parametry:

- długość likwidowanej sieci 235 m,
- długość projektowanej sieci 240 m,
- średnica 125 mm,
- materiał PEHD,
- liczba przyłączy do przełączenia 6 szt.

6.5.3 Rozwiązanie konstrukcyjne

Projektuje się sieć wodociągową \varnothing 125 mm PEHD od istniejącego wodociągu \varnothing 125 mm przebiegającego w działce nr 383/3 w miejscowości Budzów. Wpięcie do istniejącego wodociągu należy wykonać poprzez rozcięcie rurociągu i połączenie poprzez łącznik rurowo-rurowy DN125 / DN125 z wkładką/pierścieniem antypoślizgowym. Wodociąg należy wpiąć do wyłączanej sieci wodociągowej w obecności przedstawiciela dostawcy wody. Wodociąg należy prowadzić od wpięcia wzdłuż działki 383/3 w poboczu drogi wojewódzkiej i na wysokości zjazdu na dz. nr 821

przejsć na drugą stronę drogi i prowadzić wodociąg w poboczu, dalej na wysokości dz. nr 820 przejsć pod drogą i połączyć z istniejącym wodociągiem \varnothing 125 mm. Wpięcie do istniejącego wodociągu należy wykonać j.w. poprzez rozcięcie rurociągu i połączenie poprzez łącznik rurowo-rurowy DN125 / DN125 z wkładką/pierścieniem antypoślizgowym.

Rury PE-HD powinny być łączone poprzez zgrzewanie elektrooporowe. Przewód ułożyć w odwodnionym wykopie na podsypce z piasku grubości 15 cm oraz w zasypce do wysokości 30 cm ponad wierzch rury z ubiciem zasypki po bokach. Nad przewodem wodociągowym na wysokości 30 cm ułożyć taśmę sygnalizacyjną z wtopioną wkładką metaliczną. Pod armaturę należy wykonać bloki oporowe. Wykonany wodociąg przed zasypaniem poddać próbie szczelności przy przedstawicielu dostawcy wody na ciśnienie 1,0 MPa. Przed zasypaniem rurociągu należy zgłosić go do pomiaru geodezyjnego. Do zasypania wykopu użyć gruntu wolnego od kamieni i gruzu oraz innych odpadów budowlanych. Nie dopuścić do zasypywania gruntem zamrażającym. Oznakowanie uzbrojenia wykonać zgodnie z PN-86/B-09700. Przed włączeniem do sieci przeprowadzić płukanie wstępne, dezynfekcję i płukanie wtórne.

6.5.4 Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci

Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci jest uzyskanie pozytywnej próby bakteriologicznej i fizykochemicznej wykonanej przez Powiatową lub Wojewódzką Stację Sanitarno-Epidemiologiczną. Wodę do powyższych badań po dezynfekcji i płukaniu pobiera upoważniony pracownik SANEPIDU. Koniecznym warunkiem jest również uzyskanie decyzji – zgody właściwego państwowego powiatowego inspektora sanitarnego (wydanej na podstawie atestu higienicznego Państwowego Zakładu Higieny) na wpięcie oraz każdy zastosowany materiał, wyrób i preparat, w tym dezynfekujący, użyty w instalacjach i urządzeniach służących do uzdatniania i przesyłania wody – zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 19 listopada 2002 r. w sprawie wymagań dotyczących jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi Dz.U. z dnia 5 grudnia 2002r.

6.6 BUDOWA KANALIZACJI DESZCZOWEJ

6.6.1 Dane ogólne

Rozbudowywany odcinek drogi będzie wyposażony w system kanalizacji deszczowej, który będzie miał za zadanie odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z drogi. Plan odbioru wód opadowych opisano w pkt. 4.3. Odwodnienie i odprowadzenie wód opadowych. Natomiast rozmieszczenie projektowanych elementów przedstawiono na rysunku Planu zagospodarowanie terenu Z-01.

System kanalizacji deszczowej będzie zbudowany z takich elementów jak:

- wpusty drogowe,
- kolektory odwodnieniowe,
- studnie rewizyjne,
- korytka ściekowe (typu płytkiego i trapezowe).

6.6.2 Zamknięta część kanalizacji deszczowej

Projektowane wpusty drogowe będą umieszczone w kieszeniach krawężnikowych oraz na liniowym ścieku wzdłuż jezdni. Wody opadowe i roztopowe odebrane przez wpusty, podczyszczone zostaną przekierowane kolektorem odwodnieniowym o średnicy 200 mm do wylotu przewidzianego w murze oporowym znajdującym się po stronie wody dolnej mostu,

po prawej stronie koryta cieku. We wszystkich punktach załamania oraz w miejscach wpięcia innych przewodów kanalizacji przewiduje się wbudowanie studni wyrównawczych z osadnikiem o średnicy 600 mm.

6.6.3 Ścieki skarpowe

W linii krawężników przewidziane wykształtowanie kieszeni prowadzących wody opadowe na ścieki skarpowe zbudowane z betonowych korytach trapezowych. Ze ścieku wody trafią do rowu przebiegającego wzdłuż skarpy. W miejscu wylotu z korytek przewiduje się wykonanie zabezpieczenia dna rowu przed rozmyciem poprzez ułożenie betonowych płyt ażurowych.

6.6.4 Ściek liniowy

Z uwagi na daszkowy spadek poprzeczny jezdni, wzdłuż prawej krawędzi fragmentu drogi przewiduje się wykonanie ścieku z betonowych korytek typu płytkiego. Wody opadowe trafiające do ścieku zostaną przekierowane do dwóch wpustów drogowych.

6.7 REGULACJA KORYTA CIEKU

W ramach porządkowania terenu na działce wód płynących, planuje się korektę przebiegu potoku, wynikiem czego będą łagodniejsze łuki koryta. Zabieg ten zmniejszy ryzyko przepływania pod projektowanym mostem wzburzonych wód potoku oraz umożliwi wykonstruowanie łagodnych skarp przy przebiegającej obok drodze.

Ponadto projektuje się umocnienie dna i skarp potoku Węża na odcinku 9,0 m od strony wody górnej, na długości mostu tj. ok. 25 m oraz na odcinku 20 m od strony wody dolnej. Koryto o przekroju trapezowym umocnione zostanie poprzez kamień łamany zatopiony w betonie wraz ze spoinowaniem.

Po stronie wody dolnej mostu koryto cieku wytyczone jest kamiennymi murami oporowymi. Przewidziano prace naprawcze ścian na długości umocnienia poprzez uzupełnienie brakujących elementów muru i spoinowanie powierzchni.

6.8 PRZEBUDOWA OGRODZEŃ

Przedmiotowa inwestycja przewiduje wydzielenie fragmentów nieruchomości na rzecz pasa drogowego. W związku z tym zachodzi konieczność przebudowy ogrodzeń przy posesjach.

Ogrodzenie działki nr 772

Istniejące ogrodzenie na działce nr 772 (posesja nr 42) stanowią drewniane, pojedyncze przeszło złożone z drewnianych sztachet oraz stalowa furtki przymocowane do masywnych betonowych słupków. W wyniku podziału działki nr 772 należy w czasie robót istniejące ogrodzenie zdemontować a następnie ponownie zbudować na granicy działek powstałych w wyniku podziału na koszt Inwestora. Po wykonaniu ogrodzenie przechodzi na własność właściciela działki nr 772

Ogrodzenie działki nr 825

Istniejące ogrodzenie na działce nr 825 (posesja nr 37) stanowi siatka ogrodzeniowa przymocowana do stalowych słupków na betonowej podmurówce. Istniejącą panelową furtkę z ocynkowanej siatki należy zdemontować w umieścić w docelowym miejscu ogrodzenia. W wyniku podziału działki nr 825 należy w czasie robót istniejące ogrodzenie zdemontować

a następnie ponownie zabudować na granicy działek powstałych w wyniku podziału na koszt Inwestora. Po wykonaniu ogrodzenie przechodzi na własność właściciela działki nr 825.

7. ANALIZA SZEROKOŚCI DROGI MIĘDZY LINIAMI ROZGRANICZAJĄCYMI

Projektuje się rozbudowę drogi klasy g, wobec czego szerokość między linii rozgraniczającymi wynosi 25 m (zgodnie z §7 ust. 1. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Szerokość w liniach rozgraniczających inwestycję wynosi od 12 do 17 m. Z uwagi na istniejące zabudowanie i konieczność zachowania odległości co najmniej 4 m między granicą działki a ścianą budynku z otworami okiennymi (zgodnie z §12 ust. 3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki oraz ich usytuowanie) szerokość działki drogowej została zwężona w pobliżu istniejących budynków. Powołując się na §7 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zgodnie z którym:

„W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, dopuszcza się przyjęcie mniejszych szerokości ulic niż podane w ust. 1, jednak pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w § 6. Przyjęcie mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy obejmującej:

- 1)wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych,
- 2)spół sposób etapowego i docelowego odwodnienia,
- 3)spół sposób wysokościowego rozwiązania ulicy,
- 4)wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia,
- 5)podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych,
- 6)podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza.”

W niniejszym przypadku przeprowadzono wymaganą ww. rozporządzeniem analizę sześciu nadmienionych punktów. Poniżej opisano wnioski z analizy:

- Ad.1. Mimo zwężenia pasa drogowego na odcinku ok. 215 m do szerokości 12-17 m istnieje możliwość odpowiedniego rozmieszczenia elementów infrastruktury technicznej oraz projektowanych elementów drogi.
- Ad.2. Istnieje możliwość na analizowanym odcinku wykonania prawidłowego etapowego i docelowego odwodnienia rozbudowywanej drogi.
- Ad.3. Przyjęte ukształtowanie drogi jest zgodne z obowiązującymi przepisami. Jezdnia jest zaprojektowana w spadkach poprzeczne i podłużne, odprowadzające wodę opadową do projektowanych elementów kanalizacji deszczowej. Przekrój poprzeczny jezdni na projektowanej drodze jest zmienny (daszkowy, jednostronny) z uwagi na występowanie łuków poziomych..
- Ad.4. W obrębie analizowanego odcinka nie występuje żadne zadrzewienie o wartościowym charakterze.
- Ad.5. Podłoże gruntowe na analizowanym odcinku kwalifikuje się do warunków złożonych, a planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Ad.6. Niniejsza inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko, co wynika z postanowienia RR.6220.4.5.2017 z dnia 06.10.2017 r. Podstawowym źródłem emisji hałasu w czasie budowy będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki, walce itp. oraz ruch pojazdów samochodowych. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. krótkotrwała praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Przewiduje się realizację robót w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany. Tak więc hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie.

Na podstawie powyższej analizy stwierdza się, że istnieje możliwość zmniejszenia szerokości pasa drogowego na przedmiotowym odcinku.

8. TECHNOLOGIA

Prace budowlane będą prowadzone przy wahadłowym systemie organizacji ruchu. Ponieważ montaż nowej konstrukcji mostu i rozbiórka istniejącego będzie prowadzona połówkowo, pozwoli to na uniknięcie wprowadzenia objazdów dla ruchu kołowego. Pozostałe roboty drogowe będą również realizowane połówkowo. Profilacja skarp, rowu oraz cieku będą mogły być wykonywane równoległe, ponieważ nie kolidują z ruchem samochodowym. Jednak należy zadbać o to, by był zapewniony ciągły przepływ wód płynących w korycie potoku oraz odpływ wód opadowych z drogi.

Wykonanie rzeczywistego harmonogramu robót należało będzie do obowiązków Wykonawcy przed przystąpieniem do robót.

Do podstawowych prac budowlanych należą:

- a) Wprowadzenie czasowej organizacji ruchu.
- b) Organizacja placu budowy.
- c) Montaż nowej konstrukcji mostu wraz ze ścianami czołowymi i oporowymi.
- d) Wykonanie prac rozbiórkowych mostu i ścian oporowych.
- e) Wykonanie zasypki nowej konstrukcji.
- f) Rozbiórka istniejącego i montaż nowego przepustu.
- g) Przebudowa sieci wodociągowej.
- h) Budowa systemu kanalizacji deszczowej.
- i) Wykonanie poszerzeń projektowanej drogi, ustawienie krawężników.
- j) Wykonanie projektowanej nawierzchni jezdni i zjazdów.
- k) Montaż wyposażenie mostu tj.: desek gzymsowych, ustawienie krawężników i wykonanie kap chodnikowych, barier ochronnych.
- l) Prace przy formowaniu skarp.
- m) Naprawa muru oporowego.
- n) Wykonanie profilacji i umocnienia koryta cieku.
- o) Przebudowa ogrodzeń.
- p) Przywrócenie docelowej organizacji ruchu.
- q) Uporządkowanie terenu budowy.

PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
CZĘŚĆ RYSUNKOWA

M-01

M-02

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

M-03

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

M-04

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

M-05

ZAŁĄCZNIKI

DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA

PROJEKT BUDOWLANY

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385
w ramach zadania pn.:

**Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385
w km 26+875 w miejscowości BUDZÓW**

Nr dokument.: **M087-E**

Nr umowy: **NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017 r.**

Inwestor
i Zamawiający: **Dolnośląska Służba Dróg i Kolei
Ul. Krakowska 28, 52-425 Wrocław**

Obiekt: **Droga, most, przepust, sieć wodociągowa i kanalizacyjna**

Lokalizacja: **Województwo dolnośląskie, powiat ząbkowicki, gmina Stoszowice,
Obręb: Budzów, działki ewidencyjne nr: 383/3, 640, 764, 772, 773, 774, 824,
825
Jednostka ewidencyjna: 022404_2, Stoszowice**

Branża: **MOSTOWA, DROGOWA, SANITARNA**

Kategoria
obektu: **IV, XXV, XXVI, XXVIII**

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

ZESPÓŁ PROJEKTOWY I SPRAWDZAJĄCY

Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr i zakres uprawnień	Podpis
Projektant branża inżynierska (główny projektant)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża inżynierska	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża drogowa	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Projektant branża sanitarna	mgr inż. Jan Kopec	688/89/UW do projektowania i kierowania robotami w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci sanitarnych	
Sprawdzający branża inżynierska	dr hab. inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Sprawdzający branża drogowa	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	

Oświadczenie

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy „Prawo budowlane” (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami) niżej podpisani oświadczają, że:

PROJEKT BUDOWLANY

**dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385
w ramach zadania pn.:**

**Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 w km 26+875
w miejscowości BUDZÓW**

jest zgodne z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletne i zostało wykonane w zakresie niezbędnym do realizacji celu, któremu ma służyć, zgodnie z umową nr NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017 r.

Zgodnie z art. 36a ust.6 ustawy „Prawo budowlane” (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami) dopuszcza się nieistotne odstępstwa od przedmiotowego projektu budowlanego.

Projektanci:		Sprawdzający:	
mgr inż. Szymon Gruba		mgr inż. Paweł Hawrysz	
mgr inż. Adam Stempniewicz		dr hab. inż. Wojciech Lorenc	
mgr inż. Adam Pawłucki			
mgr inż. Jan Kopeć			

Wrocław, grudzień 2017 r.

Oświadczenie

Wszystkie załączniki stanowiące integralną część niniejszego opracowania potwierdza się za zgodność z oryginałem.

.....
(podpis)

Wrocław, grudzień 2017 r.

Dopuszcza się stosowanie innych materiałów niż podane przykładowo w niniejszym projekcie,
o podobnych parametrach technicznych, spośród materiałów dopuszczonych do obrotu
i powszechnego stosowania w budownictwie mostowym i drogowym
zgodnie z art. 10, ust. 2 ustawy „Prawo budowlane”
(Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami)
pod warunkiem uzgodnienia z projektantem i inspektorem nadzoru.

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI:

A. Strona tytułowa	str. 1-2
B. Oświadczenie	str. 3-4
C. Zawartość dokumentacji	str. 5-8
D. Projekt Zagospodarowania Terenu-część opisowa	str. 9-21
E. Projekt Zagospodarowania Terenu-część rysunkowa	str. 22-23
F. Informacje dotyczące planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	str. 24-27
G. Projekt Architektoniczno-Budowlany - część opisowa	str. 28-39
H. Projekt Architektoniczno-Budowlany - część rysunkowa	str. 40-45
I. Załączniki (dokumenty formalno-prawne i uzgodnienia)	str. 46-90

SPIS TREŚCI

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU CZĘŚĆ OPISOWA.....	9
1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	10
2. PODSTAWY OPRACOWANIA.....	11
2.1 PODSTAWY FORMALNE.....	11
2.2 PODSTAWY TECHNICZNE.....	11
2.3 OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA.....	11
3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	12
3.1 CHARAKTERYSTYKA DROGI I OBIEKTU MOSTOWEGO.....	12
3.2 PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU.....	12
3.3 PARAMETRY GEOMETRYCZNE DROGI.....	13
3.4 OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE.....	13
3.5 SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE REMONTOWANYCH OBIEKTÓW.....	13
3.6 USTALENIE GEOTECHNICZNYCH WARUNKÓW POSADAWIANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ORAZ PODŁOŻE GRUNTOWE.....	13
3.7 ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH.....	14
4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	15
4.1 POWIERZCHNIA TERENU.....	15
4.2 UKŁAD KOMUNIKACYJNY.....	15
4.3 ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH.....	15
4.4 OŚWIETLENIE.....	15
4.5 KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE.....	15
4.6 PROJEKTOWANA ZIELEŃ.....	16
4.7 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI.....	17
4.8 OCHRONA KONSERWATORSKA.....	17
4.9 WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ.....	17
4.10 ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....	18
4.10.1 Emisja hałasu.....	18
4.10.2 Zanieczyszczenie powietrza.....	18
4.10.3 Wody powierzchniowe i podziemne.....	18

4.10.4	Powierzchnia terenu	19
4.10.5	Świat roślinny.....	19
4.10.6	Zabytki kultury materialnej.....	19
4.10.7	Gospodarka odpadami.....	19
4.10.8	Rozwiązania chroniące środowisko	20
4.10.9	Życie i zdrowie ludzi	21
4.11	OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	21
	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU CZĘŚĆ RYSUNKOWA	22
	INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	24
5.	INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	25
5.1	ZAKRES ROBÓT	25
5.2	ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI	25
5.3	PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT	25
5.4	SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW	25
5.5	TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE.....	26
	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY CZĘŚĆ OPISOWA.....	28
6.	STAN PROJEKTOWANY.....	29
6.1	PRACE PRZYGOTOWAWCZE	29
6.2	ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ	29
6.2.1	Opis rozwiązania drogowego.....	29
6.2.2	Przebudowa skrzyżowania	29
6.2.3	Konstrukcja nawierzchni drogi wojewódzkiej.....	30
6.2.4	Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej na skrzyżowaniu	30
6.2.5	Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych	30
6.2.6	Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych.....	30
6.2.7	Konstrukcja nawierzchni poboczy.....	30
6.2.8	Elementy bezpieczeństwa ruchu	30
6.3	PRZEBUDOWA MOSTU	31
6.3.1	Dane ogólne	31
6.3.2	Główne parametry geometryczne	31
6.3.3	Przeznaczenie obiektu	31
6.3.4	Nośność obiektu	31
6.3.5	Forma architektoniczna	31
6.3.6	Kolorystyka.....	31
6.3.7	Konstrukcja mostu	32
6.3.7.1	Prace rozbiórkowe	32
6.3.7.2	Ustrój nośny	32
6.3.7.3	Wyposażenie obiektu.....	32
6.4	PRZEBUDOWA PRZEPUSTU.....	34
6.4.1	Dane ogólne	34
6.4.2	Główne parametry geometryczne	34
6.4.3	Konstrukcja przepustu	34
6.5	PRZEBUDOWA SIECI WODOCIĄGOWEJ	34
6.5.1	Dane ogólne	34
6.5.2	Podstawowe parametry.....	34
6.5.3	Rozwiązanie konstrukcyjne.....	34
6.5.4	Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci.....	35
6.6	BUDOWA KANALIACJI DESZCZOWEJ.....	35

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

6.6.1	Dane ogólne	35
6.6.2	Zamknięta część kanalizacji deszczowej	35
6.6.3	Ścieki skarpowe.....	36
6.6.4	Ściek liniowy.....	36
6.7	REGULACJA KORYTA CIEKU	36
6.8	PRZEBUDOWA OGRODZEŃ	36
7.	ANALIZA SZEROKOŚCI DROGI MIĘDZY LINIAMI ROZGRANICZAJĄCYMI.....	37
8.	TECHNOLOGIA	39
	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY CZĘŚĆ RYSUNKOWA	40
	ZAŁĄCZNIKI DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA.....	46

WYKAZ RYSUNKÓW**PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala	Nr str.
Z-01	Projekt zagospodarowania terenu	istn. + proj.	1:500	23

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala	Nr str.
M-01	Rysunek ogólny – stan istniejący	istniejący	1:50, 1:100	41
M-02	Profil podłużny układu drogowego	projektowany	1:50/500	42
M-03	Przekroje mostu i przepustu	projektowany	1:50	43
M-04	Przekroje drogowe	projektowany	1:50	44
M-05	Inwentaryzacja zieleni z planem wycinki	projektowany	1:500	45

ZAŁĄCZNIKI**DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA**

Nr	Załączniki	Il. str.	Nr str.
1.	Kopia uprawnień oraz zaświadczenia o przynależności do PIIB projektantów i sprawdzających	14	47-60
2.	Wykaz podmiotów i działań	3	61-63
3.	Pismo nr TD/OWB/OMD/UB/MP/47/2017 r. – Tauron Dystrybucja S.A. - warunki prowadzenia robót	2	64-65
4.	Pismo nr TTIDWA-WB.2110-35016/17.JS z dnia 12.06.2017 r. – Orange Polska S.A. - warunki prowadzenia robót	2	66-67
5.	Pismo nr 209/2017 z dnia 03.07.2017 r. – Wodociągi Srebrnogórskie Sp. z o.o. – warunki prowadzenia robót	1	68
6.	Pismo nr RR.7226.5.2017 z dnia 28.08.2017 r. – Gmina Stoszowice – uzgodnienie przebudowy zjazdów publicznych na dz. nr 764, 829.	2	69-70
7.	Pismo nr DT.0411.81.2017 z dnia 04.09.2017 r. – Zarząd Dróg Powiatowych w Ząbkowicach Śląskich – uzgodnienie przebudowy skrzyżowania	1	71
8.	Pismo nr NZOt-K 4125/69/17 z dnia 15.09.2017 r. RZGW we Wrocławiu, Zarząd Zlewni Nysy Kłodzkiej z/s w Otmuchowie , Nadzór Wodny w Kłodzku Ostateczne uzgodnienie umocnienia cieku – RZGW	2	72-73
9.	Pismo z dnia 03.10.2017 r. – Wodociągi Srebrnogórskie Sp. z o.o. – zatwierdzenie projektu przebudowy sieci wodociągowej	2	74-75
10.	Protokół z narady koordynacyjnej w sprawie nr PODGIK.6630.84.2017 z dnia 09.11.2017r.	6	76-81
11.	Decyzja z dnia 23.11.2017 r. – Wójt Gminy Stoszowice – decyzja stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko	6	82-87
12.	Pozwolenie wodno prawne z dnia 01.12.2017 r. – Wójt Gminy Stoszowice	3	88-90

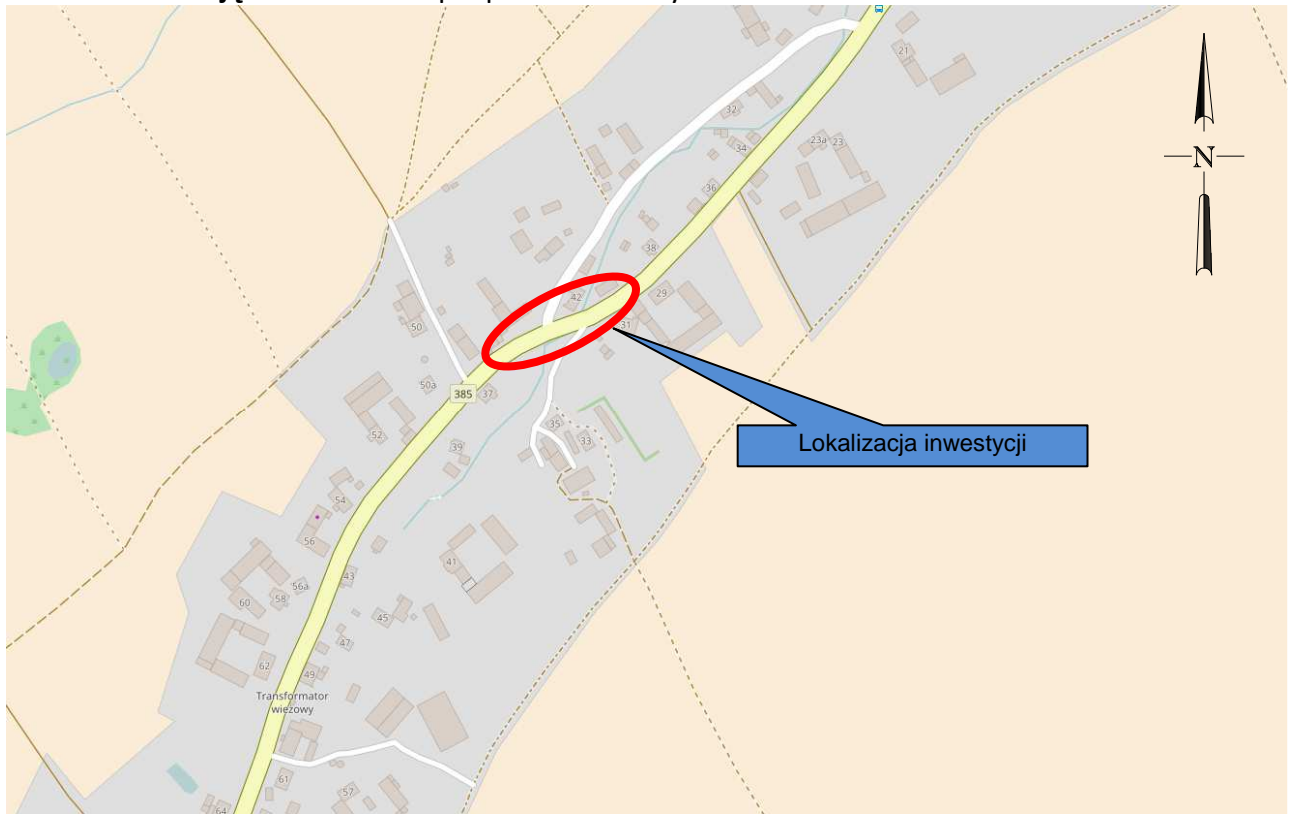
**PROJEKT
ZAGOSPODAROWANIA TERENU
CZĘŚĆ OPISOWA**

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

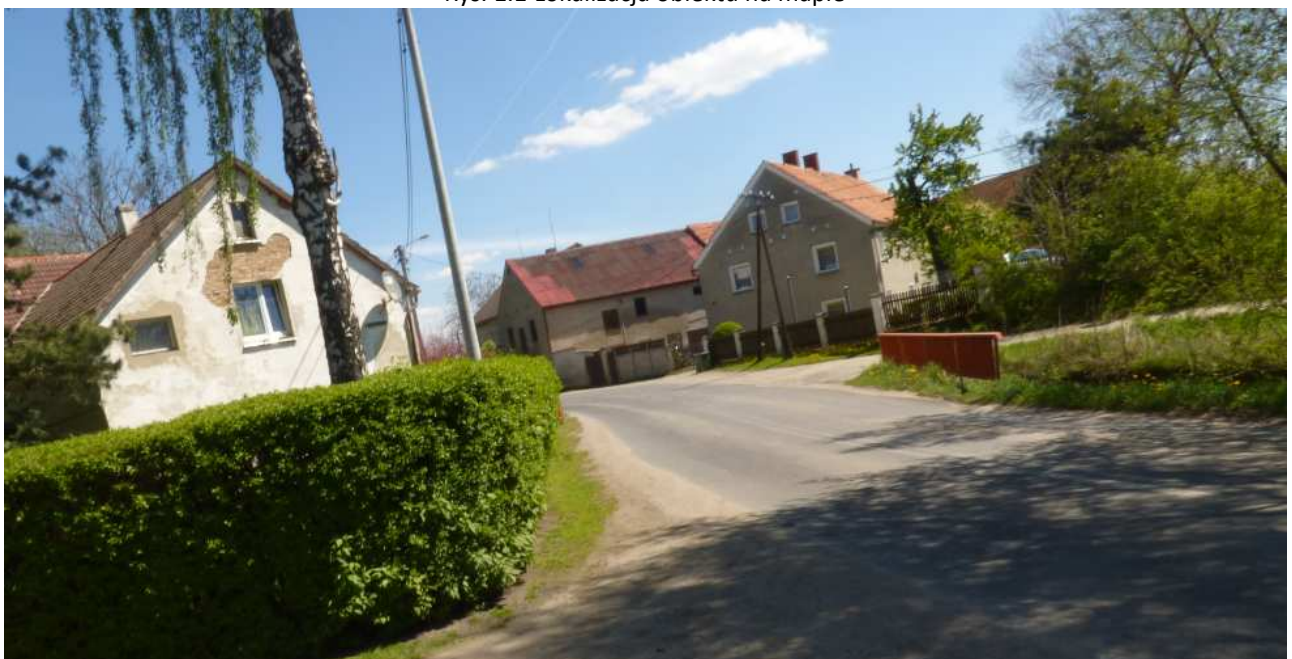
1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest droga wraz mostem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 w km 26+875 w miejscowości Budzów, gmina Stoszowice, pow. ząbkowicki, woj. dolnośląskie. Rozbudowywany odcinek drogi znajduje się na terenie zabudowanym miejscowości Budzów.

Lokalizację obiektu na mapie pokazano na rys. 1.1 i 1.2.



Rys. 1.1 Lokalizacja obiektu na mapie



Rys. 1.2 Widok obiektu w terenie

Celem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu budowlanego rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 wraz z przebudową mostu nad potokiem Węża w miejscowości Budzów, gm. Stoszowice, powiat ząbkowicki, woj. dolnośląskie.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje wykonanie:

- rozbiórkę istniejącego i wbudowanie nowej konstrukcji mostu,
- korekta geometrii drogi wojewódzkiej wraz z wymianą nawierzchni,
- przebudowa zjazdów publicznych i indywidualnych,
- przebudowa przepustu pod drogą wojewódzką,
- regulacja i umocnienie koryta potoku w obrębie mostu,
- uporządkowanie terenu przyległego,
- montaż niezbędnego wyposażenia drogi i mostu,
- budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu oraz zabezpieczenie istniejącej infrastruktury.

2. PODSTAWY OPRAWOWANIA

2.1 PODSTAWY FORMALNE

- Umowa nr NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017r. zawarta pomiędzy Zamawiającym Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei, a Wykonawcą: PBW Inżynieria Sp. z o.o.

2.2 PODSTAWY TECHNICZNE

Pomiary inwentaryzacyjne oraz dokumentacja fotograficzna wykonane w maju i czerwcu 2017r.

2.3 OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA

Dokumentację opracowano stosując wytyczne Inwestora, obowiązujące przepisy, normy oraz zalecenia zawarte w literaturze technicznej.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

3.1 CHARAKTERYSTYKA DROGI I OBIEKTU MOSTOWEGO

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Budzów, gm. Stoszowice, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 Granica Państwa Tłumaczów – granica województwa Jępielnica. Przebudowywany odcinek drogi ma charakter uliczny o szerokości jezdni ok. 5,0 m ÷ 5,5 m. Wzdłuż drogi nie ma przewidzianych chodników dla pieszych, na niektórych odcinkach wykonane są pobocza gruntowe.

Rozbudowywany odcinek drogi ma przekrój daszkowy z jezdnią o nawierzchni bitumicznej ukształtowana w dwóch łukach kołowych, nieograniczona krawężnikami.

Obiekt mostowy jest jednoprzęsłowym, bezprzegubowym mostem łukowym o ustroju nośnym sklepionym, wykonany z kamienia nieregularnego z nadsypką, z niewielkim poszerzeniem, płytą żelbetową od WG. Konstrukcję nośną przęsła tworzy klasyczne półkoliste sklepienie kamienne o stałej grubości 45 cm. Ścianki czołowe kamienne o zmiennej wysokości, które połączono z konstrukcją murów oporowych nabrzeża. Od strony wody górnej wykonano poszerzenie obiektu (o zmiennej szerokości 0,80 – 4,0 m) płytą żelbetową o grubości 40 cm z widocznym skrajnym dźwigarem stalowym. W przekroju poprzecznym na moście jest jezdnia bitumiczna o szerokości około 6 m, z wydzielonymi obustronnymi poboczami gruntowymi. Po obu stronach mostu widoczne są belki gzymsowe, w których zakotwiono typowe, stalowe balustrady o wysokości 0,94 m.

Przyczółki mostu kamienne, posadowione (najprawdopodobniej) bezpośrednio, stanowią równocześnie element konstrukcyjny kamiennych ścian oporowych zabezpieczających koryto rzeki. W planie obiekt usytuowany jest w niewielkim skosie rzędu 70°.

Istniejące mury oporowe, zabezpieczające koryto (o wysokości powyżej 3 m), wykonano z kamienia łamanego, nieregularnego i betonu. W rejonie mostu ściany oporowe pełnią rolę przyczółków i są konstrukcją wspólną dla drogi wojewódzkiej nr 385 i cieku. W rejonie mostu widoczne są liczne wyloty przepustów z kręgów betonowych, które przechodzą przez konstrukcje oporowe (wyloty lokalnej kanalizacji). W sąsiedztwie mostu występuje lokalna zabudowa gospodarcza i mieszkaniowa oraz skrzyżowanie z drogą lokalną (od strony wody górnej) – dojazd do okolicznych posesji.

3.2 PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU

- rozpiętość teoretyczna ~ 2,7m,
- światło pionowe ~ 2,2 m,
- szerokość użytkowa jezdni ~ 5,6 m,
- szerokość poboczy 0,7+0,8÷2,13m,
- wysokość konstrukcyjna ~ 0,86 m,
- wysokość balustrady 0,94 m,
- ukos konstrukcji 39°.

3.3 PARAMETRY GEOMETRYCZNE DROGI

- klasa techniczna drogi G,
- szerokość jezdni ok.5,3÷5,7 m,
- spadek poprzeczny drogi na obiekcie daszkowy, jednostronny
- krawężniki brak.

3.4 OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE

W pobliżu projektowanego obiektu znajdują się następujące obiekty i urządzenia stałe:

- a) droga wojewódzka nr 385 Granica Państwa Tłumaczów – granica województwa Jagielnica
- b) konstrukcja istniejącego mostu,
- c) mury oporowe wzdłuż potoku,
- d) przepust pod drogą wojewódzką.

3.5 SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE REMONTOWANYCH OBIEKTÓW

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- a) sieci elektroenergetyczne napowietrzna i podziemna,
- b) sieć teletechniczna napowietrzna,
- c) sieć wodociągowa,
- d) sieć kanalizacyjna,
- e) sieć gazociągowa - nieczynna.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z gestorami poszczególnych sieci.

3.6 USTALENIE GEOTECHNICZNYCH WARUNKÓW POSADAWIANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ORAZ PODŁOŻE GRUNTOWE

W celu ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektu wykonano opracowania geotechniczne, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (poz. 463).

Projektowaną inwestycję wg Rozporządzenia MTBiGM z dnia 25 kwietnia 2012r w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej. Podłoże charakteryzują proste warunki gruntowe.

Poniżej przedstawiono wyciąg z opracowania pn. *Opinia geotechniczna wraz z dokumentacją badań podłoża gruntowego określająca warunki gruntowo-wodne podłoża terenu dla zadania pod nazwą „Przebudowa mostu w ciągu DK 385 km 26+875 w m. Budzów”*.

Na podstawie wierceń, wykonanych dla potrzeb opinii w czerwcu 2017 roku rozpoznano budowę geologiczną obszaru 3 otworami badawczymi do głębokości 5,0 ÷ 10,0 m p.p.t. Otwór O-1 zlokalizowano w obrębie mostu od strony wody dolnej, O-2 od strony wody górnej, natomiast trzeci otwór badawczy O-3 wykonano przy przepuście pod drogą w km 26+819 DW 385. W budowie podłoża biorą udział czwartorzędowe grunty drobnoziarniste (spoiste), gruboziarniste

(niespoiste) oraz grunty kamieniste przykryte od góry warstwą gruntów antropogenicznych (nasyków niebudowlanych), warstwą humusu lub nawierzchniami utwardzonymi (mieszanki bitumiczne).

We wszystkich otworach badawczych bezpośrednio od powierzchni terenu stwierdzono warstwę humusu o miąższości 0,2 ÷ 0,4 m.

Na głębokości 0,4 ÷ 1,8 m p.p.t. we wszystkich tworach badawczych stwierdzono występowanie gruntów drobnoziarnistych (spoistych) tj.: gliny pylaste (gliny), piaski zailone (gliny piaszczyste ze żwirem) i ility pylaste (gliny pylaste).

W obrębie gruntów drobnoziarnistych (spoistych) w otworach O-1, O-2 rozpoznano występowanie warstw gruntów gruboziarnistych (niespoistych takich jak piaski średnie (piaski gliniaste) piaski grube i piaski grube z kamieniami na głębokości 3,1 ÷ 7,5 m p.p.t.

Na głębokości 8,0 m p.p.t. w otworze O-2 stwierdzono występowanie gruntów kamienistych (rumosz skalny). Spągu warstwy tych gruntów nie stwierdzono do głębokości 8,1 p.p.t.

Zwierciadło wody podziemnej ma charakter swobodny i napięty. Zostało nawiercone na głębokości 4,5 ÷ 7,5 m p.p.t. (tj. na rzędnej 312,10 ÷ 315,38 m n.p.m.) i stabilizuje się na głębokości 4,5 ÷ 4,7 m p.p.t. (tj. na rzędnej 315,10 ÷ 315,38 m n.p.m.). Warstwa wodonośna zbudowana jest z piasków grubych i piasków grubych z kamieniami.

3.7 ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH

Zakres robót rozbiórkowych obejmuje frezowanie warstwy ścieralnej przedmiotowego odcinka drogi oraz pozostałych warstw konstrukcji nawierzchni na projektowanym moście. Konstrukcja sklepienia obiektu mostowego zostanie odkopana i rozkuta w niezbędnym zakresie na drobne elementy i przetransportowana w miejsce utylizacji. Elementy stalowe konstrukcji mostu należy pociąć palnikiem lub piłą do cięcia elementów stalowych na elementy umożliwiające ich transport na złom. W trakcie rozbiórki zabezpieczyć sieci i urządzenia zgodnie z warunkami określonymi przez gestorów sieci.

Przewidywana kolejność robót rozbiórkowych:

- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu,
- rozbiórka infrastruktury drogowej,
- demontaż elementów wyposażenia mostu, tj. balustrad,
- wybranie zasypki istniejącego obiektu,
- rozkuwanie i usuwanie betonowej i ceglanej części mostu (przed rozpoczęciem rozkucia zakłada się, że zostanie wykonana konstrukcja nowego mostu w tzw. metodzie relingu),
- porządkowanie placu budowy i przygotowywanie do prac budowlanych.

Prace powinny być wykonywane z zachowaniem wszelkich zasad BHP.

4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

4.1 POWIERZCHNIA TERENU

Nie zmienia się funkcji zagospodarowania terenu.

W związku z inwestycją zostanie rozbudowany odcinek drogi i przebudowany most w km 26+875 oraz przepust w km 26+819. W obszarze inwestycji planuje się regulację i umocnienie koryta potoku, ponadto przewiduje się profilację skarp i przebudowę rowu przydrożnego.

Zakres budowy będzie znajdował się na terenie działek ewidencyjnych: 383/3, 640, 764, 772, 773, 774, 824, 825 (województwo dolnośląskie, powiat ząbkowicki, gmina Skoroszyce).

Nie zmienia się funkcji przedmiotowego obszaru. Efektem rozbudowy będzie nowa nawierzchnia drogi o geometrii łuków i spadków dostosowanych do drogi klasy G. Projektowany odcinek drogi zostanie wyposażony w niezbędne elementy bezpieczeństwa tj. bariery ochronne, krawężniki, pobocza oraz chodnik i opaskę na moście. W ramach prac przebudowane zostaną zjazdy indywidualne i publiczne znajdujące się w zakresie inwestycji.

4.2 UKŁAD KOMUNIKACYJNY

W związku z rozbudową drogi oraz przebudową mostu i przepustu nie zmieni się układ komunikacyjny dla ruchu samochodowego w obrębie projektowanego obiektu. W wyniku budowy nowego mostu zostanie wykonany chodnik dla pieszych na moście oraz obustronne pobocza wzdłuż drogi. Na rozbudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej występuje skrzyżowanie z drogą powiatową, zjazdy publiczne oraz indywidualne, które ulegną przebudowie. Parametry jezdni i pozostałych elementów drogi po zakończeniu robót zostaną dostosowane do obowiązujących przepisów.

4.3 ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH

Projektowana nawierzchnia drogi z uwagi na występowanie dwóch łuków kołowych (poziomych) wykształtowana jest głównie w spadku jednostronnym oraz częściowo w spadku daszkowym. Od strony Srebrnej Góry na odcinku ok. 30 m jezdni wody opadowe będą skierowane na pobocza poprzez spadek daszkowy jezdni. Na dalszym odcinku kierując się w stronę Ząbkowic Śląskich jezdni przebiega w spadku jednostronnym ograniczonej krawężnikiem po prawej stronie drogi (zgodnie z kierunkiem DW385). W linii krawężników przewidziano wyloty na ścieki skarpowe, które przekierują ścieki do rowu przydrożnego. Dalszy odcinek drogi, tj. od projektowanego mostu do początku inwestycji (w kierunku Ząbkowic Śląskich) wykształtowany zostanie w spadku dwustronnym daszkowym. Lewa krawędź jezdni ograniczona zostanie krawężnikami z wpustami odbierającymi wody opadowe, natomiast prawa krawędź zostanie zabudowana linią korytek ściekowych z wpustami drogowymi. Wody opadowe z wpustów zostaną przekierowane kolektorami za pośrednictwem studni do potoku wylotem w murze oporowym od strony wody dolnej mostu.

4.4 OŚWIETLENIE

Nie planuje się projektowania nowego oświetlenia na obszarze inwestycji.

4.5 KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć kanalizacyjna,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- sieć wodociągowa,
- sieci elektroenergetyczne nadpowietrzna i podziemna,
- sieć gazociągowa (nieczynna).
- sieć teletechniczna napowietrzna.

W ramach rozbudowy drogi, przewiduje się przebudowę sieci wodociągowej, która docelowo będzie przebiegać poza jezdnią. Ponadto z uwagi na kolizję i zmianę geometrii drogi konieczna jest przebudowa sieci kanalizacyjnej odwodnia drogi. W miejscu przebudowy przepustu przebiega nieczynna sieć gazociągowa, podczas robót zostanie rozebrana, celem usunięcia kolizji z projektowanym przepustem. Gazociąg jest obecnie nieczynny i nie będzie eksploatowany w przyszłości.

Nie przewiduje się ingerencji w pozostałe sieci. Istniejące sieci należy zabezpieczyć zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcą sieci.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcami poszczególnych sieci.

4.6 PROJEKTOWANA ZIELEŃ

Przewiduje się wycinkę drzew w ramach przedmiotowej inwestycji.

Skarpy porośnięte są trawą oraz krzewami i drzewami. Część drzew znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi jest przeznaczonych do wycinki (11 szt.) ze względów na bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz technologię wykonywania robót. Ich zestawienie zostało przedstawione w tabeli poniżej. Wycinkę drzew planuje się wykonać poza sezonem lęgowym, tj. w okresie od 1 września do końca lutego. Nie zmienia się sposobu wykorzystania terenu.

SZCZEGÓŁOWY WYKAZ DENDROLOGICZNY					
L.p	Gatunek drzewa Nazwa polska	Gatunek drzewa Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 130 cm [cm]	Przeznaczenie	Uwagi
1	Śliwa domowa(mirabelka)	Prunus domestica	15	do usunięcia	wys. 4m
2	Olcha czarna	Alnus glutinosa	35	do usunięcia	wys. 8m
3	Olcha czarna	Alnus glutinosa	225	do usunięcia	wys. 15m; obw. korony 10m
4	Wierzba iwa	Salix caprea	3x46;7x<46	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 8m
5	Żywopłot z Ligustrą pospolitego	Ligustrum vulgare	powierzchnia ok. 32m ²	do usunięcia	wys. 1,8m; szer. 1,8m
6	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	72	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m
7	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	40	do pozostawienia	wys. 6m; szer. 1,8m
8	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	77	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

9	Skupisko drzew: Jesion wyniosły, Lilak pospolity, Lipa drobnolistna	Fraxinus excelsior, Syringa vulgaris, Tilia cordata	<25 na obszarze ok.14m ²	do usunięcia	wys. 4m
10	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	38;36;34;3x25	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 4m
11	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	2x74;2x50	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 4m
12	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	55	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 3m
13	Lilak pospolity	Syringa vulgaris	-	do usunięcia	-
14	Świerk pospolity	Picea abies	-	do pozostawienia	wys. 1,8m
15	Skupisko drzew, Jesion wyniosły Klon pospolity	Fraxinus excelsior, Acer platanoides,	<15 na obszarze ok. 64m ²	do usunięcia	wys. 9m; porośnięte białym bzem, dziką różą
16	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	230	do usunięcia	wys. 20m

Planowane przedsięwzięcie nie wpływa na różnorodność biologiczną terenu (m.in.: nie wpływa na liczebność i kondycję populacji gatunków chronionych, nie wpływa na niszę ekologiczną gatunku, nie ma utraty siedliska, nie zaburza funkcji pełnionych przez siedlisko, nie wpływa na ekosystem kluczowy dla gatunku itp.). W wyniku robót poprawi się jakość użytkowania obiektu, który jest obiektem użyteczności publicznej.

Na zakończenie projektowanej inwestycji skarpy nasypów oraz tereny, gdzie prowadzono prace ziemne zostaną obsiane trawą.

4.7 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Rodzaj powierzchni	Ilość	Jm.
Nawierzchnia jezdni na drodze	1600	m ²
Nawierzchnia na zjazdach	270	m ²
Pobocza utwardzone	550	m ²
Chodnik na moście	20	m ²
Profilowane skarp	325	m ²
Profilowanie i umocnienie koryta cieku	350	m ²

4.8 OCHRONA KONSERWATORSKA

Inwestycja nie znajduje się na terenach objętą ochroną konserwatorską.

4.9 WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Nie dotyczy

4.10 ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

4.10.1 Emisja hałasu

Podczas prac budowlanych podstawowym źródłem emisji hałasu będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Przewiduje się realizację robót w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany. Zakłada się, że hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji znajdują się tereny zielone nie będące terenami rekreacyjno-wypoczynkowymi. Dla terenów tych nie został określony dopuszczalny poziom hałasu, zgodnie z Ustawą Prawo ochrony środowiska z dn. 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627, art. 113, ust. 2, pkt 1), zatem nie ma konieczności obliczania poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Oszacowanie emisji hałasu na etapie prac budowlanych jest niemożliwe. Poziom hałasu jest zależny od parametrów technicznych wykorzystywanego sprzętu przez Wykonawcę robót.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji hałasu. Na etapie eksploatacji wystąpienia emisji hałasu wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie. Ze względu na poprawienie parametrów technicznych obiektu ilość emitowanego hałasu przez użytkowników drogi ulegnie zmniejszeniu.

4.10.2 Zanieczyszczenie powietrza

Przebudowa obiektu objętego zakresem dla danej inwestycji wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy, zanika wraz z zakończeniem etapu. Podczas prac związanych z budową ma miejsce emisja gazów spalinowych z maszyn budowlanych oraz pył podczas prac ziemnych.

Oszacowanie ilości emisji spalin na danym etapie jest niemożliwe. Zależy ono od wykorzystywanego przez Wykonawcę sprzętu.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienia emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienie emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie. Rozpraszane w czasie transportu materiały sypkie i płynne to głównie substancje ropopochodne, chemikalia, nawozy, płody rolne.

4.10.3 Wody powierzchniowe i podziemne

W czasie budowy przewiduje się stosowanie tylko takich materiałów, które nie zanieczyszczą wód powierzchniowych i podziemnych.

Żeby zminimalizować ryzyko przedostania się surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych do wód gruntowych (np. powłok malarskich) przestrzeń w obrębie prowadzonych prac zostanie zabezpieczona folią ochronną (rusztowania ze szczelnymi podestami lub namioty ochronne). Ponadto przewiduje się zastosowanie takich materiałów, które nie stanowią zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo – sprzętowej, w miejscach gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów.

4.10.4 Powierzchnia terenu

Stan powierzchni terenu po zakończonych pracach zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Nie przewiduje się żadnej ingerencji w zagospodarowanie terenu poza obszarem inwestycji. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na otaczające środowisko przyrodnicze i powierzchnię terenu.

4.10.5 Świat roślinny

Roślinność w pobliżu projektowanego obiektu zostanie uporządkowana. Konieczne będzie wycięcie drzew kolidujących z budowanym obiektem. Na potrzeby wycinki drzew sporządzona została szczegółowa inwentaryzacja zieleni.

4.10.6 Zabytki kultury materialnej

W bezpośrednim sąsiedztwie zamierzenia budowlanego nie występują zabytki kultury materialnej.

Prace ziemne będą prowadzone tylko w obrębie istniejących nasypów budowlanych i w miejscach, w których wcześniej były już prowadzone prace budowlane, w związku z tym występuje znikome prawdopodobieństwo wystąpienia zabytków archeologicznych na obszarze prowadzonych robót.

Wykonawca, prowadzący roboty budowlane i ziemne, w przypadku natrafienia na przedmioty posiadające cechy zabytku lub mające wartość archeologiczną, obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym Inżyniera, Urząd Gminy oraz właściwego konserwatora zabytków. Jednocześnie Wykonawca jest zobowiązany zabezpieczyć odkryty przedmiot i wstrzymać wszelkie roboty, mogące go uszkodzić lub zniszczyć do czasu wydania przez władze konserwatorskie odpowiednich decyzji. – ustawa z dnia 15.02.1962r. o ochronie dóbr kultury (Dz. U. z 1999r. Nr 98 poz. 1150 z późn. zm.). Wykopaliska i znaleziska archeologiczne stanowią własność Państwa.

4.10.7 Gospodarka odpadami

W zakresie gospodarki odpadami przedsięwzięcie na etapie realizacji będzie się cechowało całkowitym wykorzystaniem wtórnym wszystkich materiałów z rozbiórki nadającymi się do ponownego wykorzystania. Gruz i drewno zostaną przekazane na składowisko odpadów przeznaczone do tego celu, a ziemia z wykopów do ponownego wykorzystania na nasypy. Podczas rzeczowej realizacji przedsięwzięcia zostanie utworzone tymczasowe, zabezpieczone miejsce magazynowania odpadów z rozbiórki, tam nastąpi ich wstępna segregacja, a odpady będą niezwłocznie przekazywane na wysypisko.

Podczas wykonywania prac związanych z rozbudową przedmiotowego obiektu wystąpią odpady budowlane w postaci:

Kod	Opis odpadu i sposób gospodarowania tymi odpadami	Orientacyjna ilość
17 03 02	Asfalt niezawierający smoły – wywóz na składowisko	3,5 t
20 03 99	Odpady komunalne nie wymienione w innych podgrupach – do utylizacji	zależne od zużycia na budowie
17 02 03	Tworzywa sztuczne – do utylizacji	zależne od zużycia na budowie
17 03 80	Odpadowa papa – do utylizacji	0,5 t

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie zakłada się powstawania jakichkolwiek odpadów – most i droga są elementami nietworzącymi odpadów. Odpady powstaną w momencie kolejnego remontu bądź rozbudowy na etapie prac rozbiórkowych.

4.10.8 Rozwiązania chroniące środowisko

Podczas realizacji przedsięwzięcia zakłada się ochronę środowiska w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia poprzez zastosowanie:

- ograniczania czasu pracy sprzętu bez użycia w celu zminimalizowania emisji niezorganizowanych,
- zachowania należytego porządku na placu budowy i sukcesywnym sprzątaniu odpadów poddawanych recyklingowi lub wtórnemu wykorzystaniu (nieliczne opakowania, palety itp.),
- wyłącznie sprawnych technicznie sprzętu i maszyn budowlanych oraz regularnej kontroli ich stanu technicznego,
- zastosowane będą materiały budowlane posiadające atesty i aprobaty zgodności z obowiązującymi normami budowlanymi,
- maksymalnego wykorzystania odpadów sypkich powstających w trakcie realizacji przedsięwzięcia,
- odpady będą gromadzone w sposób selektywny i na bieżąco przekazywane uprawnionym firmom wywozowym,
- przyjęcia takiego harmonogramu prac, aby nie nakładały i nie sumowały się uciążliwości pochodzące z kilku źródeł,
- ochronę istniejącej zieleni, a nie planowanej do usunięcia lub karczowania (drzew) narażonej na ewentualne uszkodzenia na czas prowadzenia robót, poprzez osłonięcie drewnianymi deskami,
- wyposażenie zaplecza budowlanego w sanitariaty gromadzących ścieki bytowe w zbiornikach bezodpływowych i ich regularne wywożenie do najbliższej oczyszczalni,
- zabezpieczenie i właściwe oznakowanie placu budowy i wyjazdów z niego,
- na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo – sprzętowej, w miejscach gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów.

Pojazdy samochodowe związane z obsługą budowy oraz maszyny budowlane przemieszczać się będą po wyznaczonych drogach technologicznych. O ile zachodzi taka potrzeba, przewiduje się zabezpieczenie pojedynczo występujących drzew na terenie budowy, opaską

z desek. Natomiast po zakończeniu budowy przewiduje się obsianie terenu trawą w miejscach, gdzie były wykonywane roboty ziemne.

Nie przewiduje się niekorzystnego wpływu inwestycji (zarówno w fazie realizacji, jak i użytkowania) na świat zwierzęcy, gdyż teren objęty wnioskiem nie stanowi ciągu migracji dla zwierząt.

4.10.9 Życie i zdrowie ludzi

Aby uniknąć zagrożeń życia i zdrowia ludzi, w czasie budowy należy odpowiednio oznakować i zabezpieczyć wykopy. Teren powinien być oświetlony. Wszystkie prace należy wykonywać zachowując warunki BHP.

4.11 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 306 z późn. zmianami) oraz rozporządzeniem MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735), obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany i nie wykracza poza granice oddziaływania przedsięwzięcia zaznaczone na rysunku Projekt Zagospodarowania Terenu.

**PROJEKT
ZAGOSPODAROWANIA TERENU
CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys Z-01

INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

dla rozbudowy drogi w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu DW 385 w km 26+875
w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej

<u>Inwestor</u>	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei
<u>i Zamawiający:</u>	ul. Krakowska 28, 52-425 Wrocław
<u>Obiekt:</u>	Droga, most, przepust, sieć wodociągowa i kanalizacyjna
<u>Imię i nazwisko</u>	Szymon Gruba
<u>oraz adres</u>	ul. Prusa 22/5
<u>Projektanta:</u>	50-319 Wrocław

.....
(podpis Projektanta)

5. INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Podczas realizacji robót w ramach niniejszego opracowania występują roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi w rozumieniu: „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie **informacji** dotyczącej planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. z 2003 r., Nr 120, poz. 1126 z późniejszymi zmianami). W związku z powyższym **przed przystąpieniem do robót wg niniejszego projektu, kierownik budowy zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia** zwany „planem bioz”.

5.1 ZAKRES ROBÓT

Szczegółowy zakres robót dla całego zadania został zamieszczony w punkcie *Stan projektowany*. Wyszczególnia się podstawowe grupy robót:

- rozbiórkę części istniejącego mostu i budowa nowego,
- przebudowa przepustu,
- rozbudowa drogi na dojazdach do mostu oraz budowa chodnika na moście,
- reprofilacja skarp oraz umocnienie dna i skarp cieku.

5.2 ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

- droga, most i przepust w rejonie przedmiotowej inwestycji,
- sieci uzbrojenia terenu,
- sieć drogowa i cała infrastruktura z nią związana.

5.3 PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT

Do robót wyszczególnionych w §6 ustawy, jako roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi występujących w ramach niniejszego opracowania projektowego, zalicza się:

- wykonywanie wykopów o ścianach pionowych bez rozparcia o głębokości większej niż 1.5 m oraz wykopów o bezpiecznym nachyleniu ścian o głębokości większej niż 3.0 m (ust 1, lit. a),
- montaż elementów konstrukcyjnych obiektów mostowych (ust 1, lit. h),
- roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych (ust 1, lit. k).

5.4 SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW

Szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, przeprowadza się jako:

- szkolenie wstępne,
- szkolenie okresowe.

Szkolenia te przeprowadzane są w oparciu o programy poszczególnych rodzajów szkolenia.

Szkolenia wstępne ogólne („instruktaż ogólny”) przechodzą wszyscy nowo zatrudniani pracownicy przed dopuszczeniem do wykonywania pracy. Obejmuje ono zapoznanie pracowników z podstawowymi przepisami bhp zawartymi w Kodeksie pracy, w układach zbiorowych pracy

i regulaminach pracy, zasadami bhp obowiązującymi w danym zakładzie pracy oraz zasadami udzielania pierwszej pomocy.

Osoba prowadząca szkolenie wstępne na stanowisku pracy („Instruktaż stanowiskowy”) powinna zapoznać pracowników z zagrożeniami występującymi na określonym stanowisku pracy, sposobami ochrony przed zagrożeniami, oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tym stanowisku.

Pracownicy przed przystąpieniem do pracy, powinni być zapoznani z ryzykiem zawodowym związanym z pracą na danym stanowisku pracy.

Fakt odbycia przez pracownika szkolenia wstępnego ogólnego, szkolenia wstępnego na stanowisku pracy oraz zapoznania z ryzykiem zawodowym, powinien być potwierdzony przez pracownika na piśmie oraz odnotowany w aktach osobowych pracownika.

Szkolenia wstępne podstawowe w zakresie bhp, powinny być przeprowadzone w okresie nie dłuższym niż 6 – miesięcy od rozpoczęcia pracy na określonym stanowisku pracy.

Szkolenia okresowe w zakresie bhp dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, powinny być przeprowadzane w formie instruktażu nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach pracy, na których występują szczególne zagrożenia dla zdrowia lub życia oraz zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach operatorów żurawi, maszyn budowlanych i innych maszyn o napędzie silnikowym powinni posiadać wymagane kwalifikacje.

Na placu budowy powinny być udostępnione pracownikom do stałego korzystania, aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące:

- wykonywania prac związanych z zagrożeniami wypadkowymi lub zagrożeniami zdrowia pracowników,
- obsługi maszyn i innych urządzeń technicznych,
- postępowania z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi,
- udzielania pierwszej pomocy.

Powyższe instrukcje powinny określać czynności do wykonywania przed rozpoczęciem danej pracy, zasady i sposoby bezpiecznego wykonywania danej pracy, czynności do wykonywania po jej zakończeniu oraz zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników.

Nie wolno dopuścić pracownika do pracy, do której wykonywania nie posiada wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad BHP.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót) oraz mistrz budowlany, stosownie do zakresu obowiązków.

5.5 TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE

Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia, a także sposoby zapobiegania tym zagrożeniom („plan bioz”) opracuje kierownik budowy lub inny podmiot w okresie przygotowania do prac budowlanych.

Należy tam zwrócić szczególną uwagę na:

- ustalenia sprawnej struktury bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- prawidłową organizację budowy z zapewnieniem bezpiecznej i sprawnej komunikacji umożliwiającej szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń,
- prawidłowe oznakowanie terenu budowy, zabezpieczenia wykopów, oświetlenia terenu, wydzielenia i oznakowania stref zagrożenia itp.,
- przy robotach wykonywanych w strefie czynnych dróg,
- rozmieszczenie sprzętu ratunkowego.

Wszystkie roboty rozbiórkowe i budowlano-montażowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, przepisami bhp i p.poż.

W przypadku stwierdzenia podczas wykonywania robót budowlanych istotnych rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a dokumentacją należy o tym fakcie poinformować projektanta.

**PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
CZĘŚĆ OPISOWA**

6. STAN PROJEKTOWANY

6.1 PRACE PRZYGOTOWAWCZE

Przed przystąpieniem do prac budowlanych należy najpierw wprowadzić czasową organizację ruchu oraz przygotować plac budowy. Istniejące oznakowanie pionowe kolidujące z przedmiotową inwestycją, a nie przewidziane do usunięcia, należy rozebrać i zabezpieczyć, a po wykonaniu robót budowlanych ponownie zamontować zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu. Prace budowlane będą prowadzone zgodnie z przyjętym etapowaniem inwestycji i opracowaną, czasową organizacją ruchu.

6.2 ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ

6.2.1 Opis rozwiązania drogowego

Długość przebudowanego odcinka drogi wynosi $L=211,83$ m. Zaprojektowano nieznaczną korektę osi drogi w planie. Przedmiotowy odcinek drogi wyprofilowany jest w dwóch łukach kołowych poziomych. Maksymalna prędkość ograniczona znakami na danym odcinku wynosi $V_0 = 40$ km/h, co w połączeniu z występowaniem krawężników daje prędkość miarodajną o wartości $V_m = V_0 + 10$ km/h = 50 km/h. Droga będzie wyposażona w utwardzone pobocza.

Projektowana droga posiadać będzie następujące parametry:

- klasa techniczna drogi G,
- prędkość ograniczenia V_0 40km/h,
- prędkość miarodajna V_m 50km/h,
- szerokość pobocza 1,25 m,
- łuk poziomy: łuk 1
 - promień łuku 220 m,
 - szerokość jezdni $2 \times 3,7 = 7,4$ m,
 - poszerzenie na łuku (dla jednego pasa) 0,20 m,
 - spadek poprzeczny 2%-daszkowy,
 - ograniczenie jezdni krawężnikiem jednostronne,
- łuk poziomy: łuk 2
 - promień łuku 120 m,
 - szerokość jezdni $2 \times 3,85 = 7,7$ m,
 - poszerzenie na łuku (dla jednego pasa) 0,35 m,
 - spadek poprzeczny 3%-jednostronny,
 - ograniczenie jezdni krawężnikiem jednostronne.

Zastosowano pomiędzy spadkiem dwustronnym a jednostronnym krzywą przejściową.

6.2.2 Przebudowa skrzyżowania

Na długości rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej występuje skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3135D o klasie technicznej Z w km 26+790 DW 385, które przewidziane jest do przebudowy. Parametry drogi powiatowej przyjęto jak dla drogi klasy L, zgodnie z art. 4 ust. 3, przy przebudowie drogi dopuszcza się przyjęcie klasy o jeden poziom niżej.

Parametry drogi powiatowej:

- klasa techniczna drogi Z o parametrach klasy L,
- szerokość jezdni 5,0 m,
- szerokość poboczy 0,75 m,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- promienie łuków wyokrąglenia 6,0 m.

6.2.3 Konstrukcja nawierzchni drogi wojewódzkiej

Przewiduje się wymianę warstwy ścieralnej nawierzchni drogi, natomiast na nowych fragmentach drogi (z uwagi na poszerzenie i przesunięcie osi drogi) zaprojektowano nową konstrukcję nawierzchni drogowej.

DANE WYJŚCIOWE		
Klasa drogi	droga wojewódzka	nr 385
Grupa nośności podłoża	G	G1
Naciski na oś	kN/oś	>115
Kategoria ruchu	KR	KR4
Strefa przemarzania	I	0,80 m
Min. grubość warstw konstr.	hz=0,55	0,55*0,80=0,44 m

- warstwa ścieralna z SMA11 PMB 45/80-5 – 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 – 6 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P 35/50 – 10 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm,
- podbudowa pomocnicza - mieszanka związana z cementem C3/4 – 18 cm,
- warstwa ulepszzonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR≥20% – 40 cm.

6.2.4 Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej na skrzyżowaniu

- warstwa ścieralna z SMA11 PMB 45/80-5 – 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 – 8 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.5 Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm,
- kruszywo C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.6 Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm,
- kruszywo C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.7 Konstrukcja nawierzchni poboczy

- pobocze utwardzone destruktem asfaltowym – 10 cm.

6.2.8 Elementy bezpieczeństwa ruchu

Część krawędzi drogi z uwagi na łuki poziome i sposób odwodnienia jezdni będzie ograniczona linią krawężników betonowych wyniesionych, posadowionych na ławie z oporem.

Nawierzchnia z kostki betonowej będzie ograniczona obrzeżem betonowym na ławie z oporem.

Na niewielkim odcinku prawa krawędź drogi przy obiekcie będzie wyposażona w barierę ochronną kotwioną w gruncie, która powinna stanowić przedłużenie bariery H2W1B kotwionej do kapy chodnikowej i zwieńczenia ścian oporowych przy moście.

6.3 PRZEBUDOWA MOSTU

6.3.1 Dane ogólne

Przewiduję się wykonanie nowej konstrukcji mostu nad potokiem Węża w km 4+660 ciek, w ciągu drogi wojewódzkiej DW 385 w km 26+875. Projektowany jest ustrój stalowy o przekroju łukowym z blachy falistej. Wlot i wylot przewiduje się jako elementy żelbetowe. Z uwagi na korektę geometrii drogi na dojazdach, projektowany most będzie znacznie poszerzony i wyposażony w elementy bezpieczeństwa oraz chodnik dla pieszych na moście.

6.3.2 Główne parametry geometryczne

Projektowany most posiadać będzie następujące parametry:

- klasa obciążenia A
- klasa drogi G,
- światło pionowe (w kluczu) 2,10 m,
- światło poziome (do wys. 1,0 m) 2,49 m,
- szerokość mostu (mierzona po osi ciek) 24,8 m,
- kąt skrzyż. osi mostu z osią przeszkody 35°.

6.3.3 Przeznaczenie obiektu

Obiekt umożliwi przekroczenie przeszkody jaką jest potok Węża.

6.3.4 Nośność obiektu

Nowy obiekt został zaprojektowany na obciążenia klasy A wg. PN-85/S-10030.

6.3.5 Forma architektoniczna

Głównym czynnikiem wpływającym na formę architektoniczną i ukształtowanie w planie jest funkcja obiektu. Konstrukcja obiektu została dobrana tak, aby kształtem się wkomponowała w istniejące sklepienie.

Przebudowany most charakteryzuje się prostą formą architektoniczną. Budowla nie zawiera w sobie elementów ozdobnych, na jej kolorystykę składają się barwy stonowane oraz posiada niewielką wysokość konstrukcyjną. Wszystkie te elementy poprawiają odbiór estetyczny, umożliwiają dopasowanie do krajobrazu oraz harmonijne wpisanie się obiektu w otaczającą zabudowę.

6.3.6 Kolorystyka

Przewiduje się następującą kolorystykę:

- nawierzchnia jezdni: naturalny kolor jezdni asfaltowej,
- nawierzchnia chodnika: szara,
- bariero-poręczce: szary,
- deski gzymsowe: do ustalenia z Inwestorem,

- elementy betonowe: kolor odpowiadający kolorystyce naturalnego betonu.

6.3.7 Konstrukcja mostu

6.3.7.1 Prace rozbiórkowe

Przewiduje się połówkowe prowadzenie prac przy wahadłowym ruchu samochodowym. Zakłada się montaż nowej konstrukcji mostu, która będzie stanowić zabezpieczenie koryta cieku przed przedostaniem się elementów rozbiórkowych do wody. Po wbudowanie stalowego przekroju z blachy falistej, przystąpi się do demontaż wyposażenia mostu i nawierzchni drogowej na obiekcie oraz wybranie zasypki sklepienia i docelowo rozbiórka sklepienia.

Przewidywana kolejność robót rozbiórkowych mostu:

- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu,
- wbudowanie nowej konstrukcji,
- rozbiórka nawierzchni jezdni na obiekcie wraz z izolacją,
- demontaż elementów wyposażenia mostu, tj. balustrad, gzymsów,
- rozbiórka elementów konstrukcji obiektu istniejącego.

Przy prowadzeniu prac rozbiórkowych należy zadbać o to, by żadne odpady nie przedostały się do wód płynących pod obiektem zgodnie z wydanymi warunkami Zarządcy cieku. Wybór sposobu zabezpieczenia należy do Wykonawcy robót. Wykonanie projektu technologicznego rozbiórki istniejącego obiektu należy do obowiązków Wykonawcy robót. Prace powinny być wykonywane z zachowaniem wszelkich zasad BHP.

6.3.7.2 Ustrój nośny

Projektuje się wykonanie nowej konstrukcji kształtem dostosowanej do istniejącego obiektu. Do koryta cieku pod istniejącym obiektem planuje się wprowadzenie stalowej powłoki (z blachy falistej). Niewielka przestrzeń między powłoką a istniejącą konstrukcją zostanie wypełniona mieszanką betonową pod ciśnieniem. Jako posadowienie powłoki projektuje się wykonanie fundamentu żelbetowego z gniazdem montażowym na blachę. Ustrój nośny zostanie pokryty zasypką, a następnie konstrukcjami nawierzchni drogowej. Na wlocie i wylocie zostaną wykonstruowane żelbetowe oczepy, a od strony wody górnej dodatkowo ściany oporowe posadowione bezpośrednio.

6.3.7.3 Wyposażenie obiektu

Nawierzchnia jezdni na obiekcie

Nawierzchnię jezdni na moście przewiduje się taką analogiczną jak na odcinkach drogi poza obiektem w pkt. 6.2.3 Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Hydroizolacja i odwodnienie

Konstrukcja stalowa przed montażem powinna być zabezpieczona antykorozyjnie.

Powłokę należy zabezpieczyć antykorozyjnie przy użyciu powłoki cynkowej, spełniającej wymagania normy PN-EN ISO 1461 oraz dodatkowo od wewnątrz przy użyciu epoksydowo-poliuretanowej powłoki malarskiej grubości 200 µm (120 µm EPO + 80 µm PUR). Wszystkie powierzchnie żelbetowe narażone na działanie czynników atmosferycznych powinny zostać pokryte malarską powłoką antykarbonatyzacyjną. Elementy żelbetowe od strony gruntu powinny zostać zabezpieczone powłokami hydroizolacyjnymi.

Odwodnienie jezdni na moście oraz na skrzyżowaniu odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Woda opadowa i roztopowa kierowana będzie do wpustów drogowych, skąd odprowadzona zostanie do koryta cieku.

Elementy wyposażenia obiektu

Zaprojektowano ściany czołowej C30/37, wykonywane na miejscu wybudowania. Na krawędziach ścian zostaną zamocowane polimerobetonowe deski gzymsowe gr. ok. 4 cm, barwione w masie i odporne na promieniowanie UV.

Zastosowano krawężniki betonowe, kotwione w ścianie czołowej ścian oporowych i kapie chodnikowej za pomocą wklejanych stalowych prętów, układane na podlewce z modyfikowanej zaprawy cementowej.

Zaprojektowano na krawędzi obiektu obustronnie barieroporęcze H2W1A kotwione w żelbetowej konstrukcji ścian czołowych i kap chodnikowych.

Kanały technologiczne

Na moście przewiduje się wykonanie po 4 kanały kablowe o średnicy 110 mm w kapie chodnikowej od strony wody dolnej.

Otoczenie obiektu

Projektuje się niezbędną replofilację i umocnienie skarp przy obiekcie, związaną z regulacją koryta potoku i budową ścian oporowych od strony wody górnej mostu.

Na projektowanym moście przewidziano początek przebudowywanego zjazdu publicznego na działkę nr 829. Geometria zjazdu została dostosowana do obowiązujących wymogów, a nawierzchnie przewidziano jako utwardzoną o konstrukcji jak w pkt. 6.2.5 Konstrukcja zjazdów publicznych.

Urządzenia obce

W ramach przebudowy projektuje się przebudowę kolidującej sieci wodociągowej. Ponadto w części przelotowej przewiduje się pozostawienie istniejącego wylotu z kanalizacji deszczowej w niezmienionej lokalizacji.

6.4 PRZEBUDOWA PRZEPUSTU

6.4.1 Dane ogólne

Przewiduję się wykonanie nowej przepustu nad rowem w km 26+819 DW 385, nie zmieniając przebiegu osi obiektu. Nowa konstrukcja o przekroju rurowym umożliwi przeprowadzenie wód opadowych w rowie na drugą stronę drogi, skąd trafią do ujścia.

6.4.2 Główne parametry geometryczne

Projektowany przepust posiadać będzie następujące parametry:

- klasa obciążenia A
- klasa drogi G,
- średnica 80 cm,
- długość przepustu (po krawędzi dolnej) 18,65 m,
- kąt skrzyż. osi przepustu z osią drogi 45°.

6.4.3 Konstrukcja przepustu

Po rozbiórce istniejącej, kamiennej konstrukcji przepustu, zostanie wbudowany nowy przepust przewidziany jako rura stalowa, spiralnie karbowana o gr. 2 mm na fundamencie kruszywowym. Stalowa część przelotowa powinna być zabezpieczona antykorozyjnie przy użyciu powłoki cynkowej. Po wykonaniu zasypki rury, zostanie wykonana nawierzchnia drogowa jak w pkt. 6.2.3 Nawierzchnia konstrukcji jezdni. Wlot i wylot rury zostanie dostosowany do nachylenia skarp poprzez odpowiedni kąt ścięcia i umocniony płytami betonowymi ażurowymi.

6.5 PRZEBUDOWA SIECI WODOCIĄGOWEJ

6.5.1 Dane ogólne

W miejscowości Budzów, na przedmiotowym odcinku drogi przebiega sieć wodociągowa. W związku z tym, że w dużym stopniu koliduje z planowanymi robotami budowlanymi zaszła konieczność przebudowy fragmentu sieci. Istniejący wodociąg zostanie zlikwidowany, a nowy poprowadzony poza jezdnią, nie kolidując z pozostałą infrastrukturą drogową.

6.5.2 Podstawowe parametry

Projektowany wodociąg posiadać będzie następujące parametry:

- długość likwidowanej sieci 235 m,
- długość projektowanej sieci 240 m,
- średnica 125 mm,
- materiał PEHD,
- liczba przyłączy do przełączenia 6 szt.

6.5.3 Rozwiązanie konstrukcyjne

Projektuje się sieć wodociągową \varnothing 125 mm PEHD od istniejącego wodociągu \varnothing 125 mm przebiegającego w działce nr 383/3 w miejscowości Budzów. Wpięcie do istniejącego wodociągu należy wykonać poprzez rozcięcie rurociągu i połączenie poprzez łącznik rurowo-rurowy DN125 / DN125 z wkładką/pierścieniem antypoślizgowym. Wodociąg należy wpiąć do wyłączanej sieci wodociągowej w obecności przedstawiciela dostawcy wody. Wodociąg należy prowadzić od wpięcia wzdłuż działki 383/3 w poboczu drogi wojewódzkiej i na wysokości zjazdu na dz. nr 821

przejsć na drugą stronę drogi i prowadzić wodociąg w poboczu, dalej na wysokości dz. nr 820 przejsć pod drogą i połączyć z istniejącym wodociągiem \varnothing 125 mm. Wpięcie do istniejącego wodociągu należy wykonać j.w. poprzez rozcięcie rurociągu i połączenie poprzez łącznik rurowo-rurowy DN125 / DN125 z wkładką/pierścieniem antypoślizgowym.

Rury PE-HD powinny być łączone poprzez zgrzewanie elektrooporowe. Przewód ułożyć w odwodnionym wykopie na podsypce z piasku grubości 15 cm oraz w zasypce do wysokości 30 cm ponad wierzch rury z ubiciem zasypki po bokach. Nad przewodem wodociągowym na wysokości 30 cm ułożyć taśmę sygnalizacyjną z wtopioną wkładką metaliczną. Pod armaturę należy wykonać bloki oporowe. Wykonany wodociąg przed zasypaniem poddać próbie szczelności przy przedstawicielu dostawcy wody na ciśnienie 1,0 MPa. Przed zasypaniem rurociągu należy zgłosić go do pomiaru geodezyjnego. Do zasypania wykopu użyć gruntu wolnego od kamieni i gruzu oraz innych odpadów budowlanych. Nie dopuścić do zasypywania gruntem zamrażającym. Oznakowanie uzbrojenia wykonać zgodnie z PN-86/B-09700. Przed włączeniem do sieci przeprowadzić płukanie wstępne, dezynfekcję i płukanie wtórne.

6.5.4 Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci

Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci jest uzyskanie pozytywnej próby bakteriologicznej i fizykochemicznej wykonanej przez Powiatową lub Wojewódzką Stację Sanitarno-Epidemiologiczną. Wodę do powyższych badań po dezynfekcji i płukaniu pobiera upoważniony pracownik SANEPIDU. Koniecznym warunkiem jest również uzyskanie decyzji – zgody właściwego państwowego powiatowego inspektora sanitarnego (wydanej na podstawie atestu higienicznego Państwowego Zakładu Higieny) na wpięcie oraz każdy zastosowany materiał, wyrób i preparat, w tym dezynfekujący, użyty w instalacjach i urządzeniach służących do uzdatniania i przesyłania wody – zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 19 listopada 2002 r. w sprawie wymagań dotyczących jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi Dz.U. z dnia 5 grudnia 2002r.

6.6 BUDOWA KANALIZACJI DESZCZOWEJ

6.6.1 Dane ogólne

Rozbudowywany odcinek drogi będzie wyposażony w system kanalizacji deszczowej, który będzie miał za zadanie odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z drogi. Plan odbioru wód opadowych opisano w pkt. 4.3. Odwodnienie i odprowadzenie wód opadowych. Natomiast rozmieszczenie projektowanych elementów przedstawiono na rysunku Planu zagospodarowanie terenu Z-01.

System kanalizacji deszczowej będzie zbudowany z takich elementów jak:

- wpusty drogowe,
- kolektory odwodnieniowe,
- studnie rewizyjne,
- korytka ściekowe (typu płytkiego i trapezowe).

6.6.2 Zamknięta część kanalizacji deszczowej

Projektowane wpusty drogowe będą umieszczone w kieszeniach krawężnikowych oraz na liniowym ścieku wzdłuż jezdni. Wody opadowe i roztopowe odebrane przez wpusty, podczyszczone zostaną przekierowane kolektorem odwodnieniowym o średnicy 200 mm do wylotu przewidzianego w murze oporowym znajdującym się po stronie wody dolnej mostu,

po prawej stronie koryta ciek. We wszystkich punktach załamania oraz w miejscach wpięcia innych przewodów kanalizacji przewiduje się wbudowanie studni wyrównawczych z osadnikiem o średnicy 600 mm.

6.6.3 Ścieki skarpowe

W linii krawężników przewidziane wykształtowanie kieszeni prowadzących wody opadowe na ścieki skarpowe zbudowane z betonowych korytach trapezowych. Ze ścieku wody trafią do rowu przebiegającego wzdłuż skarpy. W miejscu wylotu z korytek przewiduje się wykonanie zabezpieczenia dna rowu przed rozmyciem poprzez ułożenie betonowych płyt ażurowych.

6.6.4 Ściek liniowy

Z uwagi na daszkowy spadek poprzeczny jezdni, wzdłuż prawej krawędzi fragmentu drogi przewiduje się wykonanie ścieku z betonowych korytek typu płytkiego. Wody opadowe trafiające do ścieku zostaną przekierowane do dwóch wpustów drogowych.

6.7 REGULACJA KORYTA CIEKU

W ramach porządkowania terenu na działce wód płynących, planuje się korektę przebiegu potoku, wynikiem czego będą łagodniejsze łuki koryta. Zabieg ten zmniejszy ryzyko przepływania pod projektowanym mostem wzburzonych wód potoku oraz umożliwi wykonstruowanie łagodnych skarp przy przebiegającej obok drodze.

Ponadto projektuje się umocnienie dna i skarp potoku Węża na odcinku 9,0 m od strony wody górnej, na długości mostu tj. ok. 25 m oraz na odcinku 20 m od strony wody dolnej. Koryto o przekroju trapezowym umocnione zostanie poprzez kamień łamany zatopiony w betonie wraz ze spoinowaniem.

Po stronie wody dolnej mostu koryto ciek wytyczone jest kamiennymi murami oporowymi. Przewidziano prace naprawcze ścian na długości umocnienia poprzez uzupełnienie brakujących elementów muru i spoinowanie powierzchni.

6.8 PRZEBUDOWA OGRODZEŃ

Przedmiotowa inwestycja przewiduje wydzielenie fragmentów nieruchomości na rzecz pasa drogowego. W związku z tym zachodzi konieczność przebudowy ogrodzeń przy posesjach.

Ogrodzenie działki nr 772

Istniejące ogrodzenie na działce nr 772 (posesja nr 42) stanowią drewniane, pojedyncze przeszło złożone z drewnianych sztachet oraz stalowa furtki przymocowane do masywnych betonowych słupków. W wyniku podziału działki nr 772 należy w czasie robót istniejące ogrodzenie zdemontować a następnie ponownie zabudować na granicy działek powstałych w wyniku podziału na koszt Inwestora. Po wykonaniu ogrodzenie przechodzi na własność właściciela działki nr 772

Ogrodzenie działki nr 825

Istniejące ogrodzenie na działce nr 825 (posesja nr 37) stanowi siatka ogrodzeniowa przymocowana do stalowych słupków na betonowej podmurówce. Istniejącą panelową furtkę z ocynkowanej siatki należy zdemontować w umieścić w docelowym miejscu ogrodzenia. W wyniku podziału działki nr 825 należy w czasie robót istniejące ogrodzenie zdemontować

a następnie ponownie zabudować na granicy działek powstałych w wyniku podziału na koszt Inwestora. Po wykonaniu ogrodzenie przechodzi na własność właściciela działki nr 825.

7. ANALIZA SZEROKOŚCI DROGI MIĘDZY LINIAMI ROZGRANICZAJĄCYMI

Projektuje się rozbudowę drogi klasy g, wobec czego szerokość między linii rozgraniczającymi wynosi 25 m (zgodnie z §7 ust. 1. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Szerokość w liniach rozgraniczających inwestycję wynosi od 12 do 17 m. Z uwagi na istniejące zabudowanie i konieczność zachowania odległości co najmniej 4 m między granicą działki a ścianą budynku z otworami okiennymi (zgodnie z §12 ust. 3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki oraz ich usytuowanie) szerokość działki drogowej została zwężona w pobliżu istniejących budynków. Powołując się na §7 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zgodnie z którym:

„W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, dopuszcza się przyjęcie mniejszych szerokości ulic niż podane w ust. 1, jednak pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w § 6. Przyjęcie mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy obejmującej:

- 1)wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych,
- 2)spół sposób etapowego i docelowego odwodnienia,
- 3)spół sposób wysokościowego rozwiązania ulicy,
- 4)wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia,
- 5)podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych,
- 6)podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza.”

W niniejszym przypadku przeprowadzono wymaganą ww. rozporządzeniem analizę sześciu nadmienionych punktów. Poniżej opisano wnioski z analizy:

- Ad.1. Mimo zwężenia pasa drogowego na odcinku ok. 215 m do szerokości 12-17 m istnieje możliwość odpowiedniego rozmieszczenia elementów infrastruktury technicznej oraz projektowanych elementów drogi.
- Ad.2. Istnieje możliwość na analizowanym odcinku wykonania prawidłowego etapowego i docelowego odwodnienia rozbudowywanej drogi.
- Ad.3. Przyjęte ukształtowanie drogi jest zgodne z obowiązującymi przepisami. Jezdnia jest zaprojektowana w spadkach poprzeczne i podłużne, odprowadzające wodę opadową do projektowanych elementów kanalizacji deszczowej. Przekrój poprzeczny jezdni na projektowanej drodze jest zmienny (daszkowy, jednostronny) z uwagi na występowanie łuków poziomych..
- Ad.4. W obrębie analizowanego odcinka nie występuje żadne zadrzewienie o wartościowym charakterze.
- Ad.5. Podłoże gruntowe na analizowanym odcinku kwalifikuje się do warunków złożonych, a planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Ad.6. Niniejsza inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko, co wynika z postanowienia RR.6220.4.5.2017 z dnia 06.10.2017 r. Podstawowym źródłem emisji hałasu w czasie budowy będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki, walce itp. oraz ruch pojazdów samochodowych. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. krótkotrwała praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Przewiduje się realizację robót w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany. Tak więc hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie.

Na podstawie powyższej analizy stwierdza się, że istnieje możliwość zmniejszenia szerokości pasa drogowego na przedmiotowym odcinku.

8. TECHNOLOGIA

Prace budowlane będą prowadzone przy wahadłowym systemie organizacji ruchu. Ponieważ montaż nowej konstrukcji mostu i rozbiórka istniejącego będzie prowadzona połówkowo, pozwoli to na uniknięcie wprowadzenia objazdów dla ruchu kołowego. Pozostałe roboty drogowe będą również realizowane połówkowo. Profilacja skarp, rowu oraz cieku będą mogły być wykonywane równoległe, ponieważ nie kolidują z ruchem samochodowym. Jednak należy zadbać o to, by był zapewniony ciągły przepływ wód płynących w korycie potoku oraz odpływ wód opadowych z drogi.

Wykonanie rzeczywistego harmonogramu robót należało będzie do obowiązków Wykonawcy przed przystąpieniem do robót.

Do podstawowych prac budowlanych należą:

- a) Wprowadzenie czasowej organizacji ruchu.
- b) Organizacja placu budowy.
- c) Montaż nowej konstrukcji mostu wraz ze ścianami czołowymi i oporowymi.
- d) Wykonanie prac rozbiórkowych mostu i ścian oporowych.
- e) Wykonanie zasypki nowej konstrukcji.
- f) Rozbiórka istniejącego i montaż nowego przepustu.
- g) Przebudowa sieci wodociągowej.
- h) Budowa systemu kanalizacji deszczowej.
- i) Wykonanie poszerzeń projektowanej drogi, ustawienie krawężników.
- j) Wykonanie projektowanej nawierzchni jezdni i zjazdów.
- k) Montaż wyposażenie mostu tj.: desek gzymsowych, ustawienie krawężników i wykonanie kap chodnikowych, barier ochronnych.
- l) Prace przy formowaniu skarp.
- m) Naprawa muru oporowego.
- n) Wykonanie profilacji i umocnienia koryta cieku.
- o) Przebudowa ogrodzeń.
- p) Przywrócenie docelowej organizacji ruchu.
- q) Uporządkowanie terenu budowy.

**PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

M-01

M-02

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

M-03

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

M-04

M-05

ZAŁĄCZNIKI

DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA

PROJEKT BUDOWLANY

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385
w ramach zadania pn.:

**Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385
w km 26+875 w miejscowości BUDZÓW**

Nr dokument.: **M087-E**

Nr umowy: **NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017 r.**

Inwestor **Dolnośląska Służba Dróg i Kolei**
i Zamawiający: **Ul. Krakowska 28, 52-425 Wrocław**

Obiekt: **Droga, most, przepust, sieć wodociągowa i kanalizacyjna**

Lokalizacja: **Województwo dolnośląskie, powiat ząbkowicki, gmina Stoszowice,
Obręb: Budzów, działki ewidencyjne nr: 383/3, 640, 764, 772, 773, 774, 824,
825
Jednostka ewidencyjna: 022404_2, Stoszowice**

Branża: **MOSTOWA, DROGOWA, SANITARNA**

Kategoria
obiektu: **IV, XXV, XXVI, XXVIII**

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

ZESPÓŁ PROJEKTOWY I SPRAWDZAJĄCY

Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr i zakres uprawnień	Podpis
Projektant branża inżynierska (główny projektant)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża inżynierska	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża drogowa	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Projektant branża sanitarna	mgr inż. Jan Kopec	688/89/UW do projektowania i kierowania robotami w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci sanitarnych	
Sprawdzający branża inżynierska	dr hab. inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Sprawdzający branża drogowa	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	

Oświadczenie

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy „Prawo budowlane” (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami) niżej podpisani oświadczają, że:

PROJEKT BUDOWLANY

**dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385
w ramach zadania pn.:**

**Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 w km 26+875
w miejscowości BUDZÓW**

jest zgodne z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletne i zostało wykonane w zakresie niezbędnym do realizacji celu, któremu ma służyć, zgodnie z umową nr NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017 r.

Zgodnie z art. 36a ust.6 ustawy „Prawo budowlane” (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami) dopuszcza się nieistotne odstępstwa od przedmiotowego projektu budowlanego.

Projektanci:		Sprawdzający:	
mgr inż. Szymon Gruba		mgr inż. Paweł Hawrysz	
mgr inż. Adam Stempniewicz		dr hab. inż. Wojciech Lorenc	
mgr inż. Adam Pawłucki			
mgr inż. Jan Kopeć			

Wrocław, grudzień 2017 r.

Oświadczenie

Wszystkie załączniki stanowiące integralną część niniejszego opracowania potwierdza się za zgodność z oryginałem.

.....
(podpis)

Wrocław, grudzień 2017 r.

Dopuszcza się stosowanie innych materiałów niż podane przykładowo w niniejszym projekcie,
o podobnych parametrach technicznych, spośród materiałów dopuszczonych do obrotu
i powszechnego stosowania w budownictwie mostowym i drogowym
zgodnie z art. 10, ust. 2 ustawy „Prawo budowlane”
(Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami)
pod warunkiem uzgodnienia z projektantem i inspektorem nadzoru.

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI:

A. Strona tytułowa	str. 1-2
B. Oświadczenie	str. 3-4
C. Zawartość dokumentacji	str. 5-8
D. Projekt Zagospodarowania Terenu-część opisowa	str. 9-21
E. Projekt Zagospodarowania Terenu-część rysunkowa	str. 22-23
F. Informacje dotyczące planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	str. 24-27
G. Projekt Architektoniczno-Budowlany - część opisowa	str. 28-39
H. Projekt Architektoniczno-Budowlany - część rysunkowa	str. 40-45
I. Załączniki (dokumenty formalno-prawne i uzgodnienia)	str. 46-90

SPIS TREŚCI

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU CZĘŚĆ OPISOWA.....	9
1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	10
2. PODSTAWY OPRACOWANIA.....	11
2.1 PODSTAWY FORMALNE.....	11
2.2 PODSTAWY TECHNICZNE.....	11
2.3 OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA.....	11
3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	12
3.1 CHARAKTERYSTYKA DROGI I OBIEKTU MOSTOWEGO.....	12
3.2 PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU.....	12
3.3 PARAMETRY GEOMETRYCZNE DROGI.....	13
3.4 OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE.....	13
3.5 SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE REMONTOWANYCH OBIEKTÓW.....	13
3.6 USTALENIE GEOTECHNICZNYCH WARUNKÓW POSADAWIANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ORAZ PODŁOŻE GRUNTOWE.....	13
3.7 ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH.....	14
4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	15
4.1 POWIERZCHNIA TERENU.....	15
4.2 UKŁAD KOMUNIKACYJNY.....	15
4.3 ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH.....	15
4.4 OŚWIETLENIE.....	15
4.5 KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE.....	15
4.6 PROJEKTOWANA ZIELEŃ.....	16
4.7 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI.....	17
4.8 OCHRONA KONSERWATORSKA.....	17
4.9 WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ.....	17
4.10 ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....	18
4.10.1 Emisja hałasu.....	18
4.10.2 Zanieczyszczenie powietrza.....	18
4.10.3 Wody powierzchniowe i podziemne.....	18

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

4.10.4	Powierzchnia terenu	19
4.10.5	Świat roślinny.....	19
4.10.6	Zabytki kultury materialnej.....	19
4.10.7	Gospodarka odpadami.....	19
4.10.8	Rozwiązania chroniące środowisko	20
4.10.9	Życie i zdrowie ludzi	21
4.11	OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	21
	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU CZĘŚĆ RYSUNKOWA	22
	INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	24
5.	INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	25
5.1	ZAKRES ROBÓT	25
5.2	ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI	25
5.3	PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT	25
5.4	SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW	25
5.5	TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE.....	26
	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY CZĘŚĆ OPISOWA.....	28
6.	STAN PROJEKTOWANY.....	29
6.1	PRACE PRZYGOTOWAWCZE	29
6.2	ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ	29
6.2.1	Opis rozwiązania drogowego.....	29
6.2.2	Przebudowa skrzyżowania	29
6.2.3	Konstrukcja nawierzchni drogi wojewódzkiej.....	30
6.2.4	Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej na skrzyżowaniu	30
6.2.5	Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych	30
6.2.6	Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych.....	30
6.2.7	Konstrukcja nawierzchni poboczy.....	30
6.2.8	Elementy bezpieczeństwa ruchu	30
6.3	PRZEBUDOWA MOSTU	31
6.3.1	Dane ogólne	31
6.3.2	Główne parametry geometryczne	31
6.3.3	Przeznaczenie obiektu	31
6.3.4	Nośność obiektu	31
6.3.5	Forma architektoniczna	31
6.3.6	Kolorystyka.....	31
6.3.7	Konstrukcja mostu	32
6.3.7.1	Prace rozbiórkowe	32
6.3.7.2	Ustrój nośny	32
6.3.7.3	Wyposażenie obiektu.....	32
6.4	PRZEBUDOWA PRZEPUSTU.....	34
6.4.1	Dane ogólne	34
6.4.2	Główne parametry geometryczne	34
6.4.3	Konstrukcja przepustu	34
6.5	PRZEBUDOWA SIECI WODOCIĄGOWEJ	34
6.5.1	Dane ogólne	34
6.5.2	Podstawowe parametry.....	34
6.5.3	Rozwiązanie konstrukcyjne.....	34
6.5.4	Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci.....	35
6.6	BUDOWA KANALIACJI DESZCZOWEJ.....	35

6.6.1	Dane ogólne	35
6.6.2	Zamknięta część kanalizacji deszczowej	35
6.6.3	Ścieki skarpowe.....	36
6.6.4	Ściek liniowy.....	36
6.7	REGULACJA KORYTA CIEKU	36
6.8	PRZEBUDOWA OGRODZEŃ	36
7.	ANALIZA SZEROKOŚCI DROGI MIĘDZY LINIAMI ROZGRANICZAJĄCYMI.....	37
8.	TECHNOLOGIA	39
	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY CZĘŚĆ RYSUNKOWA	40
	ZAŁĄCZNIKI DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA.....	46

WYKAZ RYSUNKÓW**PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala	Nr str.
Z-01	Projekt zagospodarowania terenu	istn. + proj.	1:500	23

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala	Nr str.
M-01	Rysunek ogólny – stan istniejący	istniejący	1:50, 1:100	41
M-02	Profil podłużny układu drogowego	projektowany	1:50/500	42
M-03	Przekroje mostu i przepustu	projektowany	1:50	43
M-04	Przekroje drogowe	projektowany	1:50	44
M-05	Inwentaryzacja zieleni z planem wycinki	projektowany	1:500	45

ZAŁĄCZNIKI**DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA**

Nr	Załączniki	Il. str.	Nr str.
1.	Kopia uprawnień oraz zaświadczenia o przynależności do PIIB projektantów i sprawdzających	14	47-60
2.	Wykaz podmiotów i działań	3	61-63
3.	Pismo nr TD/OWB/OMD/UB/MP/47/2017 r. – Tauron Dystrybucja S.A. - warunki prowadzenia robót	2	64-65
4.	Pismo nr TTIDWA-WB.2110-35016/17.JS z dnia 12.06.2017 r. – Orange Polska S.A. - warunki prowadzenia robót	2	66-67
5.	Pismo nr 209/2017 z dnia 03.07.2017 r. – Wodociągi Srebrnogórskie Sp. z o.o. – warunki prowadzenia robót	1	68
6.	Pismo nr RR.7226.5.2017 z dnia 28.08.2017 r. – Gmina Stoszowice – uzgodnienie przebudowy zjazdów publicznych na dz. nr 764, 829.	2	69-70
7.	Pismo nr DT.0411.81.2017 z dnia 04.09.2017 r. – Zarząd Dróg Powiatowych w Ząbkowicach Śląskich – uzgodnienie przebudowy skrzyżowania	1	71
8.	Pismo nr NZOt-K 4125/69/17 z dnia 15.09.2017 r. RZGW we Wrocławiu, Zarząd Zlewni Nysy Kłodzkiej z/s w Otmuchowie, Nadzór Wodny w Kłodzku Ostateczne uzgodnienie umocnienia cieku – RZGW	2	72-73
9.	Pismo z dnia 03.10.2017 r. – Wodociągi Srebrnogórskie Sp. z o.o. – zatwierdzenie projektu przebudowy sieci wodociągowej	2	74-75
10.	Protokół z narady koordynacyjnej w sprawie nr PODGIK.6630.84.2017 z dnia 09.11.2017r.	6	76-81
11.	Decyzja z dnia 23.11.2017 r. – Wójt Gminy Stoszowice – decyzja stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko	6	82-87
12.	Pozwolenie wodno prawne z dnia 01.12.2017 r. – Wójt Gminy Stoszowice	3	88-90

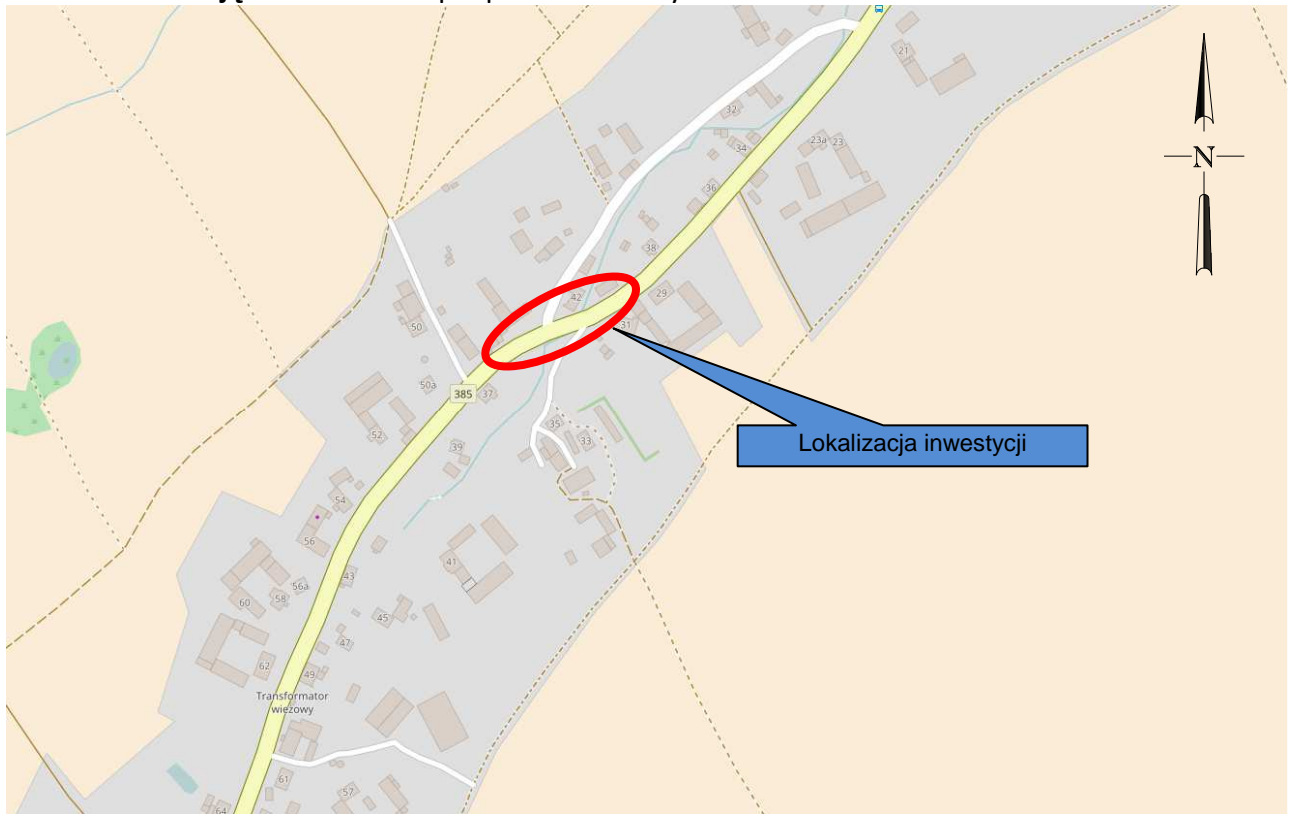
**PROJEKT
ZAGOSPODAROWANIA TERENU
CZĘŚĆ OPISOWA**

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest droga wraz mostem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 w km 26+875 w miejscowości Budzów, gmina Stoszowice, pow. ząbkowicki, woj. dolnośląskie. Rozbudowywany odcinek drogi znajduje się na terenie zabudowanym miejscowości Budzów.

Lokalizację obiektu na mapie pokazano na rys. 1.1 i 1.2.



Rys. 1.1 Lokalizacja obiektu na mapie



Rys. 1.2 Widok obiektu w terenie

Celem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu budowlanego rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 wraz z przebudową mostu nad potokiem Węża w miejscowości Budzów, gm. Stoszowice, powiat ząbkowicki, woj. dolnośląskie.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje wykonanie:

- rozbiórkę istniejącego i wbudowanie nowej konstrukcji mostu,
- korekta geometrii drogi wojewódzkiej wraz z wymianą nawierzchni,
- przebudowa zjazdów publicznych i indywidualnych,
- przebudowa przepustu pod drogą wojewódzką,
- regulacja i umocnienie koryta potoku w obrębie mostu,
- uporządkowanie terenu przyległego,
- montaż niezbędnego wyposażenia drogi i mostu,
- budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu oraz zabezpieczenie istniejącej infrastruktury.

2. PODSTAWY OPRAWOWANIA

2.1 PODSTAWY FORMALNE

- Umowa nr NI.2720.6.2017 z dnia 26.04.2017r. zawarta pomiędzy Zamawiającym Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei, a Wykonawcą: PBW Inżynieria Sp. z o.o.

2.2 PODSTAWY TECHNICZNE

Pomiary inwentaryzacyjne oraz dokumentacja fotograficzna wykonane w maju i czerwcu 2017r.

2.3 OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA

Dokumentację opracowano stosując wytyczne Inwestora, obowiązujące przepisy, normy oraz zalecenia zawarte w literaturze technicznej.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

3.1 CHARAKTERYSTYKA DROGI I OBIEKTU MOSTOWEGO

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Budzów, gm. Stoszowice, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 Granica Państwa Tłumaczów – granica województwa Jęgielnica. Przebudowywany odcinek drogi ma charakter uliczny o szerokości jezdni ok. $5,0\text{ m} \div 5,5\text{ m}$. Wzdłuż drogi nie ma przewidzianych chodników dla pieszych, na niektórych odcinkach wykonane są pobocza gruntowe.

Rozbudowywany odcinek drogi ma przekrój daszkowy z jezdnią o nawierzchni bitumicznej ukształtowana w dwóch łukach kołowych, nieograniczona krawężnikami.

Obiekt mostowy jest jednoprzęsłowym, bezprzegubowym mostem łukowym o ustroju nośnym sklepionym, wykonanym z kamienia nieregularnego z nadsypką, z niewielkim poszerzeniem, płytą żelbetową od WG. Konstrukcję nośną przęsła tworzy klasyczne półkoliste sklepienie kamienne o stałej grubości 45 cm. Ścianki czołowe kamienne o zmiennej wysokości, które połączono z konstrukcją murów oporowych nabrzeża. Od strony wody górnej wykonano poszerzenie obiektu (o zmiennej szerokości 0,80 – 4,0 m) płytą żelbetową o grubości 40 cm z widocznym skrajnym dźwigarem stalowym. W przekroju poprzecznym na moście jest jezdnia bitumiczna o szerokości około 6 m, z wydzielonymi obustronnymi poboczami gruntowymi. Po obu stronach mostu widoczne są belki gzymsowe, w których zakotwiono typowe, stalowe balustrady o wysokości 0,94 m.

Przyczółki mostu kamienne, posadowione (najprawdopodobniej) bezpośrednio, stanowią równocześnie element konstrukcyjny kamiennych ścian oporowych zabezpieczających koryto rzeki. W planie obiekt usytuowany jest w niewielkim skosie rzędu 70° .

Istniejące mury oporowe, zabezpieczające koryto (o wysokości powyżej 3 m), wykonano z kamienia łamanego, nieregularnego i betonu. W rejonie mostu ściany oporowe pełnią rolę przyczółków i są konstrukcją wspólną dla drogi wojewódzkiej nr 385 i cieku. W rejonie mostu widoczne są liczne wyloty przepustów z kręgów betonowych, które przechodzą przez konstrukcje oporowe (wyloty lokalnej kanalizacji). W sąsiedztwie mostu występuje lokalna zabudowa gospodarcza i mieszkaniowa oraz skrzyżowanie z drogą lokalną (od strony wody górnej) – dojazd do okolicznych posesji.

3.2 PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU

- rozpiętość teoretyczna ~ 2,7m,
- światło pionowe ~ 2,2 m,
- szerokość użytkowa jezdni ~ 5,6 m,
- szerokość poboczy $0,7+0,8 \div 2,13\text{m}$,
- wysokość konstrukcyjna ~ 0,86 m,
- wysokość balustrady 0,94 m,
- ukos konstrukcji 39° .

3.3 PARAMETRY GEOMETRYCZNE DROGI

- klasa techniczna drogi G,
- szerokość jezdni ok.5,3÷5,7 m,
- spadek poprzeczny drogi na obiekcie daszkowy, jednostronny
- krawężniki brak.

3.4 OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE

W pobliżu projektowanego obiektu znajdują się następujące obiekty i urządzenia stałe:

- a) droga wojewódzka nr 385 Granica Państwa Tłumaczów – granica województwa Jagielnica
- b) konstrukcja istniejącego mostu,
- c) mury oporowe wzdłuż potoku,
- d) przepust pod drogą wojewódzką.

3.5 SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE REMONTOWANYCH OBIEKTÓW

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- a) sieci elektroenergetyczne napowietrzna i podziemna,
- b) sieć teletechniczna napowietrzna,
- c) sieć wodociągowa,
- d) sieć kanalizacyjna,
- e) sieć gazociągowa - nieczynna.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z gestorami poszczególnych sieci.

3.6 USTALENIE GEOTECHNICZNYCH WARUNKÓW POSADAWIANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ORAZ PODŁOŻE GRUNTOWE

W celu ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektu wykonano opracowania geotechniczne, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (poz. 463).

Projektowaną inwestycję wg Rozporządzenia MTBiGM z dnia 25 kwietnia 2012r w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej. Podłoże charakteryzują proste warunki gruntowe.

Poniżej przedstawiono wyciąg z opracowania pn. *Opinia geotechniczna wraz z dokumentacją badań podłoża gruntowego określająca warunki gruntowo-wodne podłoża terenu dla zadania pod nazwą „Przebudowa mostu w ciągu DK 385 km 26+875 w m. Budzów”*.

Na podstawie wierceń, wykonanych dla potrzeb opinii w czerwcu 2017 roku rozpoznano budowę geologiczną obszaru 3 otworami badawczymi do głębokości 5,0 ÷ 10,0 m p.p.t. Otwór O-1 zlokalizowano w obrębie mostu od strony wody dolnej, O-2 od strony wody górnej, natomiast trzeci otwór badawczy O-3 wykonano przy przepuście pod drogą w km 26+819 DW 385. W budowie podłoża biorą udział czwartorzędowe grunty drobnoziarniste (spoiste), gruboziarniste

(niespoiste) oraz grunty kamieniste przykryte od góry warstwą gruntów antropogenicznych (nasyków niebudowlanych), warstwą humusu lub nawierzchniami utwardzonymi (mieszanki bitumiczne).

We wszystkich otworach badawczych bezpośrednio od powierzchni terenu stwierdzono warstwę humusu o miąższości 0,2 ÷ 0,4 m.

Na głębokości 0,4 ÷ 1,8 m p.p.t. we wszystkich tworach badawczych stwierdzono występowanie gruntów drobnoziarnistych (spoistych) tj.: gliny pylaste (gliny), piaski zailone (gliny piaszczyste ze żwirem) i ility pylaste (gliny pylaste).

W obrębie gruntów drobnoziarnistych (spoistych) w otworach O-1, O-2 rozpoznano występowanie warstw gruntów gruboziarnistych (niespoistych takich jak piaski średnie (piaski gliniaste) piaski grube i piaski grube z kamieniami na głębokości 3,1 ÷ 7,5 m p.p.t.

Na głębokości 8,0 m p.p.t. w otworze O-2 stwierdzono występowanie gruntów kamienistych (rumosz skalny). Spągu warstwy tych gruntów nie stwierdzono do głębokości 8,1 p.p.t.

Zwierciadło wody podziemnej ma charakter swobodny i napięty. Zostało nawiercone na głębokości 4,5 ÷ 7,5 m p.p.t. (tj. na rzędnej 312,10 ÷ 315,38 m n.p.m.) i stabilizuje się na głębokości 4,5 ÷ 4,7 m p.p.t. (tj. na rzędnej 315,10 ÷ 315,38 m n.p.m.). Warstwa wodonośna zbudowana jest z piasków grubych i piasków grubych z kamieniami.

3.7 ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH

Zakres robót rozbiórkowych obejmuje frezowanie warstwy ścieralnej przedmiotowego odcinka drogi oraz pozostałych warstw konstrukcji nawierzchni na projektowanym moście. Konstrukcja sklepienia obiektu mostowego zostanie odkopana i rozkuta w niezbędnym zakresie na drobne elementy i przetransportowana w miejsce utylizacji. Elementy stalowe konstrukcji mostu należy pociąć palnikiem lub piłą do cięcia elementów stalowych na elementy umożliwiające ich transport na złom. W trakcie rozbiórki zabezpieczyć sieci i urządzenia zgodnie z warunkami określonymi przez gestorów sieci.

Przewidywana kolejność robót rozbiórkowych:

- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu,
- rozbiórka infrastruktury drogowej,
- demontaż elementów wyposażenia mostu, tj. balustrad,
- wybranie zasyпки istniejącego obiektu,
- rozkuwanie i usuwanie betonowej i ceglanej części mostu (przed rozpoczęciem rozkucia zakłada się, że zostanie wykonana konstrukcja nowego mostu w tzw. metodzie relingu),
- porządkowanie placu budowy i przygotowywanie do prac budowlanych.

Prace powinny być wykonywane z zachowaniem wszelkich zasad BHP.

4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

4.1 POWIERZCHNIA TERENU

Nie zmienia się funkcji zagospodarowania terenu.

W związku z inwestycją zostanie rozbudowany odcinek drogi i przebudowany most w km 26+875 oraz przepust w km 26+819. W obszarze inwestycji planuje się regulację i umocnienie koryta potoku, ponadto przewiduje się profilację skarp i przebudowę rowu przydrożnego.

Zakres budowy będzie znajdował się na terenie działek ewidencyjnych: 383/3, 640, 764, 772, 773, 774, 824, 825 (województwo dolnośląskie, powiat ząbkowicki, gmina Skoroszyce).

Nie zmienia się funkcji przedmiotowego obszaru. Efektem rozbudowy będzie nowa nawierzchnia drogi o geometrii łuków i spadków dostosowanych do drogi klasy G. Projektowany odcinek drogi zostanie wyposażony w niezbędne elementy bezpieczeństwa tj. bariery ochronne, krawężniki, pobocza oraz chodnik i opaskę na moście. W ramach prac przebudowane zostaną zjazdy indywidualne i publiczne znajdujące się w zakresie inwestycji.

4.2 UKŁAD KOMUNIKACYJNY

W związku z rozbudową drogi oraz przebudową mostu i przepustu nie zmieni się układ komunikacyjny dla ruchu samochodowego w obrębie projektowanego obiektu. W wyniku budowy nowego mostu zostanie wykonany chodnik dla pieszych na moście oraz obustronne pobocza wzdłuż drogi. Na rozbudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej występuje skrzyżowanie z drogą powiatową, zjazdy publiczne oraz indywidualne, które ulegną przebudowie. Parametry jezdni i pozostałych elementów drogi po zakończeniu robót zostaną dostosowane do obowiązujących przepisów.

4.3 ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH

Projektowana nawierzchnia drogi z uwagi na występowanie dwóch łuków kołowych (poziomych) wykształtowana jest głównie w spadku jednostronnym oraz częściowo w spadku daszkowym. Od strony Srebrnej Góry na odcinku ok. 30 m jezdni wody opadowe będą skierowane na pobocza poprzez spadek daszkowy jezdni. Na dalszym odcinku kierując się w stronę Ząbkowic Śląskich jezdni przebiega w spadku jednostronnym ograniczonej krawężnikiem po prawej stronie drogi (zgodnie z kierunkiem DW385). W linii krawężników przewidziano wyloty na ścieki skarpowe, które przekierują ścieki do rowu przydrożnego. Dalszy odcinek drogi, tj. od projektowanego mostu do początku inwestycji (w kierunku Ząbkowic Śląskich) wykształtowany zostanie w spadku dwustronnym daszkowym. Lewa krawędź jezdni ograniczona zostanie krawężnikami z wpustami odbierającymi wody opadowe, natomiast prawa krawędź zostanie zabudowana linią korytek ściekowych z wpustami drogowymi. Wody opadowe z wpustów zostaną przekierowane kolektorami za pośrednictwem studni do potoku wylotem w murze oporowym od strony wody dolnej mostu.

4.4 OŚWIETLENIE

Nie planuje się projektowania nowego oświetlenia na obszarze inwestycji.

4.5 KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć kanalizacyjna,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- sieć wodociągowa,
- sieci elektroenergetyczne nadpowietrzna i podziemna,
- sieć gazociągowa (nieczynna).
- sieć teletechniczna napowietrzna.

W ramach rozbudowy drogi, przewiduje się przebudowę sieci wodociągowej, która docelowo będzie przebiegać poza jezdnią. Ponadto z uwagi na kolizję i zmianę geometrii drogi konieczna jest przebudowa sieci kanalizacyjnej odwodnia drogi. W miejscu przebudowy przepustu przebiega nieczynna sieć gazociągowa, podczas robót zostanie rozebrana, celem usunięcia kolizji z projektowanym przepustem. Gazociąg jest obecnie nieczynny i nie będzie eksploatowany w przyszłości.

Nie przewiduje się ingerencji w pozostałe sieci. Istniejące sieci należy zabezpieczyć zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcą sieci.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcami poszczególnych sieci.

4.6 PROJEKTOWANA ZIELEŃ

Przewiduje się wycinkę drzew w ramach przedmiotowej inwestycji.

Skarpy porośnięte są trawą oraz krzewami i drzewami. Część drzew znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi jest przeznaczonych do wycinki (11 szt.) ze względów na bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz technologię wykonywania robót. Ich zestawienie zostało przedstawione w tabeli poniżej. Wycinkę drzew planuje się wykonać poza sezonem lęgowym, tj. w okresie od 1 września do końca lutego. Nie zmienia się sposobu wykorzystania terenu.

SZCZEGÓŁOWY WYKAZ DENDROLOGICZNY					
L.p	Gatunek drzewa Nazwa polska	Gatunek drzewa Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 130 cm [cm]	Przeznaczenie	Uwagi
1	Śliwa domowa(mirabelka)	Prunus domestica	15	do usunięcia	wys. 4m
2	Olcha czarna	Alnus glutinosa	35	do usunięcia	wys. 8m
3	Olcha czarna	Alnus glutinosa	225	do usunięcia	wys. 15m; obw. korony 10m
4	Wierzba iwa	Salix caprea	3x46;7x<46	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 8m
5	Żywopłot z Ligustrą pospolitego	Ligustrum vulgare	powierzchnia ok. 32m ²	do usunięcia	wys. 1,8m; szer. 1,8m
6	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	72	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m
7	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	40	do pozostawienia	wys. 6m; szer. 1,8m
8	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	77	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

9	Skupisko drzew: Jesion wyniosły, Lilak pospolity, Lipa drobnolistna	Fraxinus excelsior, Syringa vulgaris, Tilia cordata	<25 na obszarze ok.14m ²	do usunięcia	wys. 4m
10	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	38;36;34;3x25	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 4m
11	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	2x74;2x50	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 4m
12	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	55	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 3m
13	Lilak pospolity	Syringa vulgaris	-	do usunięcia	-
14	Świerk pospolity	Picea abies	-	do pozostawienia	wys. 1,8m
15	Skupisko drzew, Jesion wyniosły Klon pospolity	Fraxinus excelsior, Acer platanoides,	<15 na obszarze ok. 64m ²	do usunięcia	wys. 9m; porośnięte białym bzem, dziką różą
16	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	230	do usunięcia	wys. 20m

Planowane przedsięwzięcie nie wpływa na różnorodność biologiczną terenu (m.in.: nie wpływa na liczebność i kondycję populacji gatunków chronionych, nie wpływa na niszę ekologiczną gatunku, nie ma utraty siedliska, nie zaburza funkcji pełnionych przez siedlisko, nie wpływa na ekosystem kluczowy dla gatunku itp.). W wyniku robót poprawi się jakość użytkowania obiektu, który jest obiektem użyteczności publicznej.

Na zakończenie projektowanej inwestycji skarpy nasypów oraz tereny, gdzie prowadzono prace ziemne zostaną obsiane trawą.

4.7 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Rodzaj powierzchni	Ilość	Jm.
Nawierzchnia jezdni na drodze	1600	m ²
Nawierzchnia na zjazdach	270	m ²
Pobocza utwardzone	550	m ²
Chodnik na moście	20	m ²
Profilowane skarp	325	m ²
Profilowanie i umocnienie koryta cieku	350	m ²

4.8 OCHRONA KONSERWATORSKA

Inwestycja nie znajduje się na terenach objętą ochroną konserwatorską.

4.9 WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Nie dotyczy

4.10 ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

4.10.1 Emisja hałasu

Podczas prac budowlanych podstawowym źródłem emisji hałasu będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Przewiduje się realizację robót w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany. Zakłada się, że hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji znajdują się tereny zielone nie będące terenami rekreacyjno-wypoczynkowymi. Dla terenów tych nie został określony dopuszczalny poziom hałasu, zgodnie z Ustawą Prawo ochrony środowiska z dn. 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627, art. 113, ust. 2, pkt 1), zatem nie ma konieczności obliczania poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Oszacowanie emisji hałasu na etapie prac budowlanych jest niemożliwe. Poziom hałasu jest zależny od parametrów technicznych wykorzystywanego sprzętu przez Wykonawcę robót.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji hałasu. Na etapie eksploatacji wystąpienia emisji hałasu wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie. Ze względu na poprawienie parametrów technicznych obiektu ilość emitowanego hałasu przez użytkowników drogi ulegnie zmniejszeniu.

4.10.2 Zanieczyszczenie powietrza

Przebudowa obiektu objętego zakresem dla danej inwestycji wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy, zanika wraz z zakończeniem etapu. Podczas prac związanych z budową ma miejsce emisja gazów spalinowych z maszyn budowlanych oraz pył podczas prac ziemnych.

Oszacowanie ilości emisji spalin na danym etapie jest niemożliwe. Zależy ono od wykorzystywanego przez Wykonawcę sprzętu.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienia emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie.

Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienie emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie. Rozpraszane w czasie transportu materiały sypkie i płynne to głównie substancje ropopochodne, chemikalia, nawozy, płody rolne.

4.10.3 Wody powierzchniowe i podziemne

W czasie budowy przewiduje się stosowanie tylko takich materiałów, które nie zanieczyszczą wód powierzchniowych i podziemnych.

Żeby zminimalizować ryzyko przedostania się surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych do wód gruntowych (np. powłok malarskich) przestrzeń w obrębie prowadzonych prac zostanie zabezpieczona folią ochronną (rusztowania ze szczelnymi podestami lub namioty ochronne). Ponadto przewiduje się zastosowanie takich materiałów, które nie stanowią zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo – sprzętowej, w miejscach gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów.

4.10.4 Powierzchnia terenu

Stan powierzchni terenu po zakończonych pracach zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Nie przewiduje się żadnej ingerencji w zagospodarowanie terenu poza obszarem inwestycji. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na otaczające środowisko przyrodnicze i powierzchnię terenu.

4.10.5 Świat roślinny

Roślinność w pobliżu projektowanego obiektu zostanie uporządkowana. Konieczne będzie wycięcie drzew kolidujących z budowanym obiektem. Na potrzeby wycinki drzew sporządzona została szczegółowa inwentaryzacja zieleni.

4.10.6 Zabytki kultury materialnej

W bezpośrednim sąsiedztwie zamierzenia budowlanego nie występują zabytki kultury materialnej.

Prace ziemne będą prowadzone tylko w obrębie istniejących nasypów budowlanych i w miejscach, w których wcześniej były już prowadzone prace budowlane, w związku z tym występuje znikome prawdopodobieństwo wystąpienia zabytków archeologicznych na obszarze prowadzonych robót.

Wykonawca, prowadzący roboty budowlane i ziemne, w przypadku natrafienia na przedmioty posiadające cechy zabytku lub mające wartość archeologiczną, obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym Inżyniera, Urząd Gminy oraz właściwego konserwatora zabytków. Jednocześnie Wykonawca jest zobowiązany zabezpieczyć odkryty przedmiot i wstrzymać wszelkie roboty, mogące go uszkodzić lub zniszczyć do czasu wydania przez władze konserwatorskie odpowiednich decyzji. – ustawa z dnia 15.02.1962r. o ochronie dóbr kultury (Dz. U. z 1999r. Nr 98 poz. 1150 z późn. zm.). Wykopaliska i znaleziska archeologiczne stanowią własność Państwa.

4.10.7 Gospodarka odpadami

W zakresie gospodarki odpadami przedsięwzięcie na etapie realizacji będzie się cechowało całkowitym wykorzystaniem wtórnym wszystkich materiałów z rozbiórki nadającymi się do ponownego wykorzystania. Gruz i drewno zostaną przekazane na składowisko odpadów przeznaczone do tego celu, a ziemia z wykopów do ponownego wykorzystania na nasypy. Podczas rzeczowej realizacji przedsięwzięcia zostanie utworzone tymczasowe, zabezpieczone miejsce magazynowania odpadów z rozbiórki, tam nastąpi ich wstępna segregacja, a odpady będą niezwłocznie przekazywane na wysypisko.

Podczas wykonywania prac związanych z rozbudową przedmiotowego obiektu wystąpią odpady budowlane w postaci:

Kod	Opis odpadu i sposób gospodarowania tymi odpadami	Orientacyjna ilość
17 03 02	Asfalt niezawierający smoły – wywóz na składowisko	3,5 t
20 03 99	Odpady komunalne nie wymienione w innych podgrupach – do utylizacji	zależne od zużycia na budowie
17 02 03	Tworzywa sztuczne – do utylizacji	zależne od zużycia na budowie
17 03 80	Odpadowa papa – do utylizacji	0,5 t

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie zakłada się powstawania jakichkolwiek odpadów – most i droga są elementami nietworzącymi odpadów. Odpady powstaną w momencie kolejnego remontu bądź rozbudowy na etapie prac rozbiórkowych.

4.10.8 Rozwiązania chroniące środowisko

Podczas realizacji przedsięwzięcia zakłada się ochronę środowiska w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia poprzez zastosowanie:

- ograniczania czasu pracy sprzętu bez użycia w celu zminimalizowania emisji niezorganizowanych,
- zachowania należytego porządku na placu budowy i sukcesywnym sprzątanii odpadów poddawanych recyklingowi lub wtórnemu wykorzystaniu (nieliczne opakowania, palety itp.),
- wyłącznie sprawnych technicznie sprzętu i maszyn budowlanych oraz regularnej kontroli ich stanu technicznego,
- zastosowane będą materiały budowlane posiadające atesty i aprobaty zgodności z obowiązującymi normami budowlanymi,
- maksymalnego wykorzystania odpadów sypkich powstających w trakcie realizacji przedsięwzięcia,
- odpady będą gromadzone w sposób selektywny i na bieżąco przekazywane uprawnionym firmom wywozowym,
- przyjęcia takiego harmonogramu prac, aby nie nakładały i nie sumowały się uciążliwości pochodzące z kilku źródeł,
- ochronę istniejącej zieleni, a nie planowanej do usunięcia lub karczowania (drzew) narażonej na ewentualne uszkodzenia na czas prowadzenia robót, poprzez osłonięcie drewnianymi deskami,
- wyposażenie zaplecza budowlanego w sanitariaty gromadzących ścieki bytowe w zbiornikach bezodpływowych i ich regularne wywożenie do najbliższej oczyszczalni,
- zabezpieczenie i właściwe oznakowanie placu budowy i wyjazdów z niego,
- na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo – sprzętowej, w miejscach gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów.

Pojazdy samochodowe związane z obsługą budowy oraz maszyny budowlane przemieszczać się będą po wyznaczonych drogach technologicznych. O ile zachodzi taka potrzeba, przewiduje się zabezpieczenie pojedynczo występujących drzew na terenie budowy, opaską

z desek. Natomiast po zakończeniu budowy przewiduje się obsianie terenu trawą w miejscach, gdzie były wykonywane roboty ziemne.

Nie przewiduje się niekorzystnego wpływu inwestycji (zarówno w fazie realizacji, jak i użytkowania) na świat zwierzęcy, gdyż teren objęty wnioskiem nie stanowi ciągu migracji dla zwierząt.

4.10.9 Życie i zdrowie ludzi

Aby uniknąć zagrożeń życia i zdrowia ludzi, w czasie budowy należy odpowiednio oznakować i zabezpieczyć wykopy. Teren powinien być oświetlony. Wszystkie prace należy wykonywać zachowując warunki BHP.

4.11 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 306 z późn. zmianami) oraz rozporządzeniem MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735), obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany i nie wykracza poza granice oddziaływania przedsięwzięcia zaznaczone na rysunku Projekt Zagospodarowania Terenu.

**PROJEKT
ZAGOSPODAROWANIA TERENU
CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys Z-01

INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

**dla rozbudowy drogi w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu DW 385 w km 26+875
w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej**

<u>Inwestor</u>	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei
<u>i Zamawiający:</u>	ul. Krakowska 28, 52-425 Wrocław
<u>Obiekt:</u>	Droga, most, przepust, sieć wodociągowa i kanalizacyjna
<u>Imię i nazwisko</u>	Szymon Gruba
<u>oraz adres</u>	ul. Prusa 22/5
<u>Projektanta:</u>	50-319 Wrocław

.....
(podpis Projektanta)

5. INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Podczas realizacji robót w ramach niniejszego opracowania występują roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi w rozumieniu: „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie **informacji** dotyczącej planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. z 2003 r., Nr 120, poz. 1126 z późniejszymi zmianami). W związku z powyższym **przed przystąpieniem do robót wg niniejszego projektu, kierownik budowy zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia** zwany „planem bioz”.

5.1 ZAKRES ROBÓT

Szczegółowy zakres robót dla całego zadania został zamieszczony w punkcie *Stan projektowany*. Wyszczególnia się podstawowe grupy robót:

- rozbiórkę części istniejącego mostu i budowa nowego,
- przebudowa przepustu,
- rozbudowa drogi na dojazdach do mostu oraz budowa chodnika na moście,
- reprofilacja skarp oraz umocnienie dna i skarp cieku.

5.2 ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

- droga, most i przepust w rejonie przedmiotowej inwestycji,
- sieci uzbrojenia terenu,
- sieć drogowa i cała infrastruktura z nią związana.

5.3 PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT

Do robót wyszczególnionych w §6 ustawy, jako roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi występujących w ramach niniejszego opracowania projektowego, zalicza się:

- wykonywanie wykopów o ścianach pionowych bez rozparcia o głębokości większej niż 1.5 m oraz wykopów o bezpiecznym nachyleniu ścian o głębokości większej niż 3.0 m (ust 1, lit. a),
- montaż elementów konstrukcyjnych obiektów mostowych (ust 1, lit. h),
- roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych (ust 1, lit. k).

5.4 SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW

Szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, przeprowadza się jako:

- szkolenie wstępne,
- szkolenie okresowe.

Szkolenia te przeprowadzane są w oparciu o programy poszczególnych rodzajów szkolenia.

Szkolenia wstępne ogólne („instruktaż ogólny”) przechodzą wszyscy nowo zatrudniani pracownicy przed dopuszczeniem do wykonywania pracy. Obejmuje ono zapoznanie pracowników z podstawowymi przepisami bhp zawartymi w Kodeksie pracy, w układach zbiorowych pracy

i regulaminach pracy, zasadami bhp obowiązującymi w danym zakładzie pracy oraz zasadami udzielania pierwszej pomocy.

Osoba prowadząca szkolenie wstępne na stanowisku pracy („Instruktaż stanowiskowy”) powinna zapoznać pracowników z zagrożeniami występującymi na określonym stanowisku pracy, sposobami ochrony przed zagrożeniami, oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tym stanowisku.

Pracownicy przed przystąpieniem do pracy, powinni być zapoznani z ryzykiem zawodowym związanym z pracą na danym stanowisku pracy.

Fakt odbycia przez pracownika szkolenia wstępnego ogólnego, szkolenia wstępnego na stanowisku pracy oraz zapoznania z ryzykiem zawodowym, powinien być potwierdzony przez pracownika na piśmie oraz odnotowany w aktach osobowych pracownika.

Szkolenia wstępne podstawowe w zakresie bhp, powinny być przeprowadzone w okresie nie dłuższym niż 6 – miesięcy od rozpoczęcia pracy na określonym stanowisku pracy.

Szkolenia okresowe w zakresie bhp dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, powinny być przeprowadzane w formie instruktażu nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach pracy, na których występują szczególne zagrożenia dla zdrowia lub życia oraz zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach operatorów żurawi, maszyn budowlanych i innych maszyn o napędzie silnikowym powinni posiadać wymagane kwalifikacje.

Na placu budowy powinny być udostępnione pracownikom do stałego korzystania, aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące:

- wykonywania prac związanych z zagrożeniami wypadkowymi lub zagrożeniami zdrowia pracowników,
- obsługi maszyn i innych urządzeń technicznych,
- postępowania z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi,
- udzielania pierwszej pomocy.

Powyższe instrukcje powinny określać czynności do wykonywania przed rozpoczęciem danej pracy, zasady i sposoby bezpiecznego wykonywania danej pracy, czynności do wykonywania po jej zakończeniu oraz zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników.

Nie wolno dopuścić pracownika do pracy, do której wykonywania nie posiada wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad BHP.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót) oraz mistrz budowlany, stosownie do zakresu obowiązków.

5.5 TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE

Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia, a także sposoby zapobiegania tym zagrożeniom („plan bioz”) opracuje kierownik budowy lub inny podmiot w okresie przygotowania do prac budowlanych.

Należy tam zwrócić szczególną uwagę na:

- ustalenia sprawnej struktury bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- prawidłową organizację budowy z zapewnieniem bezpiecznej i sprawnej komunikacji umożliwiającej szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń,
- prawidłowe oznakowanie terenu budowy, zabezpieczenia wykopów, oświetlenia terenu, wydzielenia i oznakowania stref zagrożenia itp.,
- przy robotach wykonywanych w strefie czynnych dróg,
- rozmieszczenie sprzętu ratunkowego.

Wszystkie roboty rozbiórkowe i budowlano-montażowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, przepisami bhp i p.poż.

W przypadku stwierdzenia podczas wykonywania robót budowlanych istotnych rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a dokumentacją należy o tym fakcie poinformować projektanta.

**PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
CZĘŚĆ OPISOWA**

6. STAN PROJEKTOWANY

6.1 PRACE PRZYGOTOWAWCZE

Przed przystąpieniem do prac budowlanych należy najpierw wprowadzić czasową organizację ruchu oraz przygotować plac budowy. Istniejące oznakowanie pionowe kolidujące z przedmiotową inwestycją, a nie przewidziane do usunięcia, należy rozebrać i zabezpieczyć, a po wykonaniu robót budowlanych ponownie zamontować zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu. Prace budowlane będą prowadzone zgodnie z przyjętym etapowaniem inwestycji i opracowaną, czasową organizacją ruchu.

6.2 ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ

6.2.1 Opis rozwiązania drogowego

Długość przebudowanego odcinka drogi wynosi $L=211,83$ m. Zaprojektowano nieznaczną korektę osi drogi w planie. Przedmiotowy odcinek drogi wyprofilowany jest w dwóch łukach kołowych poziomych. Maksymalna prędkość ograniczona znakami na danym odcinku wynosi $V_0 = 40$ km/h, co w połączeniu z występowaniem krawężników daje prędkość miarodajną o wartości $V_m = V_0 + 10$ km/h = 50 km/h. Droga będzie wyposażona w utwardzone pobocza.

Projektowana droga posiadać będzie następujące parametry:

- klasa techniczna drogi G,
- prędkość ograniczenia V_0 40km/h,
- prędkość miarodajna V_m 50km/h,
- szerokość pobocza 1,25 m,
- łuk poziomy: łuk 1
 - promień łuku 220 m,
 - szerokość jezdni $2 \times 3,7 = 7,4$ m,
 - poszerzenie na łuku (dla jednego pasa) 0,20 m,
 - spadek poprzeczny 2%-daszkowy,
 - ograniczenie jezdni krawężnikiem jednostronne,
- łuk poziomy: łuk 2
 - promień łuku 120 m,
 - szerokość jezdni $2 \times 3,85 = 7,7$ m,
 - poszerzenie na łuku (dla jednego pasa) 0,35 m,
 - spadek poprzeczny 3%-jednostronny,
 - ograniczenie jezdni krawężnikiem jednostronne.

Zastosowano pomiędzy spadkiem dwustronnym a jednostronnym krzywą przejściową.

6.2.2 Przebudowa skrzyżowania

Na długości rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej występuje skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3135D o klasie technicznej Z w km 26+790 DW 385, które przewidziane jest do przebudowy. Parametry drogi powiatowej przyjęto jak dla drogi klasy L, zgodnie z art. 4 ust. 3, przy przebudowie drogi dopuszcza się przyjęcie klasy o jeden poziom niżej.

Parametry drogi powiatowej:

- klasa techniczna drogi Z o parametrach klasy L,
- szerokość jezdni 5,0 m,
- szerokość poboczy 0,75 m,

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

- promienie łuków wyokrąglenia 6,0 m.

6.2.3 Konstrukcja nawierzchni drogi wojewódzkiej

Przewiduje się wymianę warstwy ścieralnej nawierzchni drogi, natomiast na nowych fragmentach drogi (z uwagi na poszerzenie i przesunięcie osi drogi) zaprojektowano nową konstrukcję nawierzchni drogowej.

DANE WYJŚCIOWE		
Klasa drogi	droga wojewódzka	nr 385
Grupa nośności podłoża	G	G1
Naciski na oś	kN/oś	>115
Kategoria ruchu	KR	KR4
Strefa przemarzania	I	0,80 m
Min. grubość warstw konstr.	hz=0,55	0,55*0,80=0,44 m

- warstwa ścieralna z SMA11 PMB 45/80-5 – 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 – 6 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P 35/50 – 10 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm,
- podbudowa pomocnicza - mieszanka związana z cementem C3/4 – 18 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR≥20% – 40 cm.

6.2.4 Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej na skrzyżowaniu

- warstwa ścieralna z SMA11 PMB 45/80-5 – 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 – 8 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.5 Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm,
- kruszywo C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.6 Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm,
- kruszywo C90/3 – 20 cm,
- warstwa mrozoochronna o CBR≥20% – 25 cm.

6.2.7 Konstrukcja nawierzchni poboczy

- pobocze utwardzone destruktem asfaltowym – 10 cm.

6.2.8 Elementy bezpieczeństwa ruchu

Część krawędzi drogi z uwagi na łuki poziome i sposób odwodnienia jezdni będzie ograniczona linią krawężników betonowych wyniesionych, posadowionych na ławie z oporem.

Nawierzchnia z kostki betonowej będzie ograniczona obrzeżem betonowym na ławie z oporem.

Na niewielkim odcinku prawa krawędź drogi przy obiekcie będzie wyposażona w barierę ochronną kotwioną w gruncie, która powinna stanowić przedłużenie bariery H2W1B kotwionej do kapy chodnikowej i zwieńczenia ścian oporowych przy moście.

6.3 PRZEBUDOWA MOSTU

6.3.1 Dane ogólne

Przewiduję się wykonanie nowej konstrukcji mostu nad potokiem Węża w km 4+660 ciek, w ciągu drogi wojewódzkiej DW 385 w km 26+875. Projektowany jest ustrój stalowy o przekroju łukowym z blachy falistej. Wlot i wylot przewiduje się jako elementy żelbetowe. Z uwagi na korektę geometrii drogi na dojazdach, projektowany most będzie znacznie poszerzony i wyposażony w elementy bezpieczeństwa oraz chodnik dla pieszych na moście.

6.3.2 Główne parametry geometryczne

Projektowany most posiadać będzie następujące parametry:

- klasa obciążenia A
- klasa drogi G,
- światło pionowe (w kluczu) 2,10 m,
- światło poziome (do wys. 1,0 m) 2,49 m,
- szerokość mostu (mierzona po osi ciek) 24,8 m,
- kąt skrzyż. osi mostu z osią przeszkody 35°.

6.3.3 Przeznaczenie obiektu

Obiekt umożliwi przekroczenie przeszkody jaką jest potok Węża.

6.3.4 Nośność obiektu

Nowy obiekt został zaprojektowany na obciążenia klasy A wg. PN-85/S-10030.

6.3.5 Forma architektoniczna

Głównym czynnikiem wpływającym na formę architektoniczną i ukształtowanie w planie jest funkcja obiektu. Konstrukcja obiektu została dobrana tak, aby kształtem się wkomponowała w istniejące sklepienie.

Przebudowany most charakteryzuje się prostą formą architektoniczną. Budowla nie zawiera w sobie elementów ozdobnych, na jej kolorystykę składają się barwy stonowane oraz posiada niewielką wysokość konstrukcyjną. Wszystkie te elementy poprawiają odbiór estetyczny, umożliwiają dopasowanie do krajobrazu oraz harmonijne wpisanie się obiektu w otaczającą zabudowę.

6.3.6 Kolorystyka

Przewiduje się następującą kolorystykę:

- nawierzchnia jezdni: naturalny kolor jezdni asfaltowej,
- nawierzchnia chodnika: szara,
- bariero-poręczce: szary,
- deski gzymsowe: do ustalenia z Inwestorem,

- elementy betonowe: kolor odpowiadający kolorystyce naturalnego betonu.

6.3.7 Konstrukcja mostu

6.3.7.1 Prace rozbiórkowe

Przewiduje się połówkowe prowadzenie prac przy wahadłowym ruchu samochodowym. Zakłada się montaż nowej konstrukcji mostu, która będzie stanowić zabezpieczenie koryta cieku przed przedostaniem się elementów rozbiórkowych do wody. Po wbudowanie stalowego przekroju z blachy falistej, przystąpi się do demontaż wyposażenia mostu i nawierzchni drogowej na obiekcie oraz wybranie zasypki sklepienia i docelowo rozbiórka sklepienia.

Przewidywana kolejność robót rozbiórkowych mostu:

- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu,
- wbudowanie nowej konstrukcji,
- rozbiórka nawierzchni jezdni na obiekcie wraz z izolacją,
- demontaż elementów wyposażenia mostu, tj. balustrad, gzymsów,
- rozbiórka elementów konstrukcji obiektu istniejącego.

Przy prowadzeniu prac rozbiórkowych należy zadbać o to, by żadne odpady nie przedostały się do wód płynących pod obiektem zgodnie z wydanymi warunkami Zarządcy cieku. Wybór sposobu zabezpieczenia należy do Wykonawcy robót. Wykonanie projektu technologicznego rozbiórki istniejącego obiektu należy do obowiązków Wykonawcy robót. Prace powinny być wykonywane z zachowaniem wszelkich zasad BHP.

6.3.7.2 Ustrój nośny

Projektuje się wykonanie nowej konstrukcji kształtem dostosowanej do istniejącego obiektu. Do koryta cieku pod istniejącym obiektem planuje się wprowadzenie stalowej powłoki (z blachy falistej). Niewielka przestrzeń między powłoką a istniejącą konstrukcją zostanie wypełniona mieszanką betonową pod ciśnieniem. Jako posadowienie powłoki projektuje się wykonanie fundamentu żelbetowego z gniazdem montażowym na blachę. Ustrój nośny zostanie pokryty zasypką, a następnie konstrukcjami nawierzchni drogowej. Na wlocie i wylocie zostaną wykonstruowane żelbetowe oczepy, a od strony wody górnej dodatkowo ściany oporowe posadowione bezpośrednio.

6.3.7.3 Wyposażenie obiektu

Nawierzchnia jezdni na obiekcie

Nawierzchnię jezdni na moście przewiduje się taką analogiczną jak na odcinkach drogi poza obiektem w pkt. 6.2.3 Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Hydroizolacja i odwodnienie

Konstrukcja stalowa przed montażem powinna być zabezpieczona antykorozyjnie.

Powłokę należy zabezpieczyć antykorozyjnie przy użyciu powłoki cynkowej, spełniającej wymagania normy PN-EN ISO 1461 oraz dodatkowo od wewnątrz przy użyciu epoksydowo-poliuretanowej powłoki malarskiej grubości 200 μm (120 μm EPO + 80 μm PUR). Wszystkie powierzchnie żelbetowe narażone na działanie czynników atmosferycznych powinny zostać pokryte malarską powłoką antykarbonatyzacyjną. Elementy żelbetowe od strony gruntu powinny zostać zabezpieczone powłokami hydroizolacyjnymi.

Odwodnienie jezdni na moście oraz na skrzyżowaniu odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Woda opadowa i roztopowa kierowana będzie do wpustów drogowych, skąd odprowadzona zostanie do koryta cieku.

Elementy wyposażenia obiektu

Zaprojektowano ściany czołowej C30/37, wykonywane na miejscu wybudowania. Na krawędziach ścian zostaną zamocowane polimerobetonowe deski gzymsowe gr. ok. 4 cm, barwione w masie i odporne na promieniowanie UV.

Zastosowano krawężniki betonowe, kotwione w ścianie czołowej ścian oporowych i kapie chodnikowej za pomocą wklejanych stalowych prętów, układane na podlewce z modyfikowanej zaprawy cementowej.

Zaprojektowano na krawędzi obiektu obustronnie barieroporęczne H2W1A kotwione w żelbetowej konstrukcji ścian czołowych i kap chodnikowych.

Kanały technologiczne

Na moście przewiduje się wykonanie po 4 kanały kablowe o średnicy 110 mm w kapie chodnikowej od strony wody dolnej.

Otoczenie obiektu

Projektuje się niezbędną replofilację i umocnienie skarp przy obiekcie, związaną z regulacją koryta potoku i budową ścian oporowych od strony wody górnej mostu.

Na projektowanym moście przewidziano początek przebudowywanego zjazdu publicznego na działkę nr 829. Geometria zjazdu została dostosowana do obowiązujących wymogów, a nawierzchnie przewidziano jako utwardzoną o konstrukcji jak w pkt. 6.2.5 Konstrukcja zjazdów publicznych.

Urządzenia obce

W ramach przebudowy projektuje się przebudowę kolidującej sieci wodociągowej. Ponadto w części przelotowej przewiduje się pozostawienie istniejącego wylotu z kanalizacji deszczowej w niezmienionej lokalizacji.

6.4 PRZEBUDOWA PRZEPUSTU

6.4.1 Dane ogólne

Przewiduję się wykonanie nowej przepustu nad rowem w km 26+819 DW 385, nie zmieniając przebiegu osi obiektu. Nowa konstrukcja o przekroju rurowym umożliwi przeprowadzenie wód opadowych w rowie na drugą stronę drogi, skąd trafią do ujścia.

6.4.2 Główne parametry geometryczne

Projektowany przepust posiadać będzie następujące parametry:

- klasa obciążenia A
- klasa drogi G,
- średnica 80 cm,
- długość przepustu (po krawędzi dolnej) 18,65 m,
- kąt skrzyż. osi przepustu z osią drogi 45°.

6.4.3 Konstrukcja przepustu

Po rozbiórce istniejącej, kamiennej konstrukcji przepustu, zostanie wbudowany nowy przepust przewidziany jako rura stalowa, spiralnie karbowana o gr. 2 mm na fundamencie kruszywowym. Stalowa część przelotowa powinna być zabezpieczona antykorozyjnie przy użyciu powłoki cynkowej. Po wykonaniu zasypki rury, zostanie wykonana nawierzchnia drogowa jak w pkt. 6.2.3 Nawierzchnia konstrukcji jezdni. Wlot i wylot rury zostanie dostosowany do nachylenia skarp poprzez odpowiedni kąt ścięcia i umocniony płytami betonowymi ażurowymi.

6.5 PRZEBUDOWA SIECI WODOCIĄGOWEJ

6.5.1 Dane ogólne

W miejscowości Budzów, na przedmiotowym odcinku drogi przebiega sieć wodociągowa. W związku z tym, że w dużym stopniu koliduje z planowanymi robotami budowlanymi zaszła konieczność przebudowy fragmentu sieci. Istniejący wodociąg zostanie zlikwidowany, a nowy poprowadzony poza jezdnią, nie kolidując z pozostałą infrastrukturą drogową.

6.5.2 Podstawowe parametry

Projektowany wodociąg posiadać będzie następujące parametry:

- długość likwidowanej sieci 235 m,
- długość projektowanej sieci 240 m,
- średnica 125 mm,
- materiał PEHD,
- liczba przyłączy do przełączenia 6 szt.

6.5.3 Rozwiązanie konstrukcyjne

Projektuje się sieć wodociągową \varnothing 125 mm PEHD od istniejącego wodociągu \varnothing 125 mm przebiegającego w działce nr 383/3 w miejscowości Budzów. Wpięcie do istniejącego wodociągu należy wykonać poprzez rozcięcie rurociągu i połączenie poprzez łącznik rurowo-rurowy DN125 / DN125 z wkładką/pierścieniem antypoślizgowym. Wodociąg należy wpiąć do wyłączanej sieci wodociągowej w obecności przedstawiciela dostawcy wody. Wodociąg należy prowadzić od wpięcia wzdłuż działki 383/3 w poboczu drogi wojewódzkiej i na wysokości zjazdu na dz. nr 821

przejsć na drugą stronę drogi i prowadzić wodociąg w poboczu, dalej na wysokości dz. nr 820 przejsć pod drogą i połączyć z istniejącym wodociągiem \varnothing 125 mm. Wpięcie do istniejącego wodociągu należy wykonać j.w. poprzez rozcięcie rurociągu i połączenie poprzez łącznik rurowo-rurowy DN125 / DN125 z wkładką/pierścieniem antypoślizgowym.

Rury PE-HD powinny być łączone poprzez zgrzewanie elektrooporowe. Przewód ułożyć w odwodnionym wykopie na podsypce z piasku grubości 15 cm oraz w zasypce do wysokości 30 cm ponad wierzch rury z ubiciem zasypki po bokach. Nad przewodem wodociągowym na wysokości 30 cm ułożyć taśmę sygnalizacyjną z wtopioną wkładką metaliczną. Pod armaturę należy wykonać bloki oporowe. Wykonany wodociąg przed zasypaniem poddać próbie szczelności przy przedstawicielu dostawcy wody na ciśnienie 1,0 MPa. Przed zasypaniem rurociągu należy zgłosić go do pomiaru geodezyjnego. Do zasypania wykopu użyć gruntu wolnego od kamieni i gruzu oraz innych odpadów budowlanych. Nie dopuścić do zasypywania gruntem zamrażającym. Oznakowanie uzbrojenia wykonać zgodnie z PN-86/B-09700. Przed włączeniem do sieci przeprowadzić płukanie wstępne, dezynfekcję i płukanie wtórne.

6.5.4 Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci

Warunkiem wpięcia rurociągu do czynnej sieci jest uzyskanie pozytywnej próby bakteriologicznej i fizykochemicznej wykonanej przez Powiatową lub Wojewódzką Stację Sanitarno-Epidemiologiczną. Wodę do powyższych badań po dezynfekcji i płukaniu pobiera upoważniony pracownik SANEPIDU. Koniecznym warunkiem jest również uzyskanie decyzji – zgody właściwego państwowego powiatowego inspektora sanitarnego (wydanej na podstawie atestu higienicznego Państwowego Zakładu Higieny) na wpięcie oraz każdy zastosowany materiał, wyrób i preparat, w tym dezynfekujący, użyty w instalacjach i urządzeniach służących do uzdatniania i przesyłania wody – zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 19 listopada 2002 r. w sprawie wymagań dotyczących jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi Dz.U. z dnia 5 grudnia 2002r.

6.6 BUDOWA KANALIZACJI DESZCZOWEJ

6.6.1 Dane ogólne

Rozbudowywany odcinek drogi będzie wyposażony w system kanalizacji deszczowej, który będzie miał za zadanie odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z drogi. Plan odbioru wód opadowych opisano w pkt. 4.3. Odwodnienie i odprowadzenie wód opadowych. Natomiast rozmieszczenie projektowanych elementów przedstawiono na rysunku Planu zagospodarowanie terenu Z-01.

System kanalizacji deszczowej będzie zbudowany z takich elementów jak:

- wpusty drogowe,
- kolektory odwodnieniowe,
- studnie rewizyjne,
- korytka ściekowe (typu płytkiego i trapezowe).

6.6.2 Zamknięta część kanalizacji deszczowej

Projektowane wpusty drogowe będą umieszczone w kieszeniach krawężnikowych oraz na liniowym ścieku wzdłuż jezdni. Wody opadowe i roztopowe odebrane przez wpusty, podczyszczone zostaną przekierowane kolektorem odwodnieniowym o średnicy 200 mm do wylotu przewidzianego w murze oporowym znajdującym się po stronie wody dolnej mostu,

po prawej stronie koryta cieku. We wszystkich punktach załamania oraz w miejscach wpięcia innych przewodów kanalizacji przewiduje się wbudowanie studni wyrównawczych z osadnikiem o średnicy 600 mm.

6.6.3 Ścieki skarpowe

W linii krawężników przewidziane wykształtowanie kieszeni prowadzących wody opadowe na ścieki skarpowe zbudowane z betonowych korytach trapezowych. Ze ścieku wody trafią do rowu przebiegającego wzdłuż skarpy. W miejscu wylotu z korytek przewiduje się wykonanie zabezpieczenia dna rowu przed rozmyciem poprzez ułożenie betonowych płyt ażurowych.

6.6.4 Ściek liniowy

Z uwagi na daszkowy spadek poprzeczny jezdni, wzdłuż prawej krawędzi fragmentu drogi przewiduje się wykonanie ścieku z betonowych korytek typu płytkiego. Wody opadowe trafiające do ścieku zostaną przekierowane do dwóch wpustów drogowych.

6.7 REGULACJA KORYTA CIEKU

W ramach porządkowania terenu na działce wód płynących, planuje się korektę przebiegu potoku, wynikiem czego będą łagodniejsze łuki koryta. Zabieg ten zmniejszy ryzyko przepływania pod projektowanym mostem wzburzonych wód potoku oraz umożliwi wykonstruowanie łagodnych skarp przy przebiegającej obok drodze.

Ponadto projektuje się umocnienie dna i skarp potoku Węża na odcinku 9,0 m od strony wody górnej, na długości mostu tj. ok. 25 m oraz na odcinku 20 m od strony wody dolnej. Koryto o przekroju trapezowym umocnione zostanie poprzez kamień łamany zatopiony w betonie wraz ze spoinowaniem.

Po stronie wody dolnej mostu koryto cieku wytyczone jest kamiennymi murami oporowymi. Przewidziano prace naprawcze ścian na długości umocnienia poprzez uzupełnienie brakujących elementów muru i spoinowanie powierzchni.

6.8 PRZEBUDOWA OGRODZEŃ

Przedmiotowa inwestycja przewiduje wydzielenie fragmentów nieruchomości na rzecz pasa drogowego. W związku z tym zachodzi konieczność przebudowy ogrodzeń przy posesjach.

Ogrodzenie działki nr 772

Istniejące ogrodzenie na działce nr 772 (posesja nr 42) stanowią drewniane, pojedyncze przeszło złożone z drewnianych sztachet oraz stalowa furtki przymocowane do masywnych betonowych słupków. W wyniku podziału działki nr 772 należy w czasie robót istniejące ogrodzenie zdemontować a następnie ponownie zabudować na granicy działek powstałych w wyniku podziału na koszt Inwestora. Po wykonaniu ogrodzenie przechodzi na własność właściciela działki nr 772

Ogrodzenie działki nr 825

Istniejące ogrodzenie na działce nr 825 (posesja nr 37) stanowi siatka ogrodzeniowa przymocowana do stalowych słupków na betonowej podmurówce. Istniejącą panelową furtkę z ocynkowanej siatki należy zdemontować w umieścić w docelowym miejscu ogrodzenia. W wyniku podziału działki nr 825 należy w czasie robót istniejące ogrodzenie zdemontować

a następnie ponownie zabudować na granicy działek powstałych w wyniku podziału na koszt Inwestora. Po wykonaniu ogrodzenie przechodzi na własność właściciela działki nr 825.

7. ANALIZA SZEROKOŚCI DROGI MIĘDZY LINIAMI ROZGRANICZAJĄCYMI

Projektuje się rozbudowę drogi klasy g, wobec czego szerokość między linii rozgraniczającymi wynosi 25 m (zgodnie z §7 ust. 1. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Szerokość w liniach rozgraniczających inwestycję wynosi od 12 do 17 m. Z uwagi na istniejące zabudowanie i konieczność zachowania odległości co najmniej 4 m między granicą działki a ścianą budynku z otworami okiennymi (zgodnie z §12 ust. 3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki oraz ich usytuowanie) szerokość działki drogowej została zwężona w pobliżu istniejących budynków. Powołując się na §7 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zgodnie z którym:

„W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, dopuszcza się przyjęcie mniejszych szerokości ulic niż podane w ust. 1, jednak pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w § 6. Przyjęcie mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy obejmującej:

- 1)wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych,
- 2)spół sposób etapowego i docelowego odwodnienia,
- 3)spół sposób wysokościowego rozwiązania ulicy,
- 4)wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia,
- 5)podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych,
- 6)podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza.”

W niniejszym przypadku przeprowadzono wymaganą ww. rozporządzeniem analizę sześciu nadmienionych punktów. Poniżej opisano wnioski z analizy:

- Ad.1. Mimo zwężenia pasa drogowego na odcinku ok. 215 m do szerokości 12-17 m istnieje możliwość odpowiedniego rozmieszczenia elementów infrastruktury technicznej oraz projektowanych elementów drogi.
- Ad.2. Istnieje możliwość na analizowanym odcinku wykonania prawidłowego etapowego i docelowego odwodnienia rozbudowywanej drogi.
- Ad.3. Przyjęte ukształtowanie drogi jest zgodne z obowiązującymi przepisami. Jezdnia jest zaprojektowana w spadkach poprzeczne i podłużne, odprowadzające wodę opadową do projektowanych elementów kanalizacji deszczowej. Przekrój poprzeczny jezdni na projektowanej drodze jest zmienny (daszkowy, jednostronny) z uwagi na występowanie łuków poziomych..
- Ad.4. W obrębie analizowanego odcinka nie występuje żadne zadrzewienie o wartościowym charakterze.
- Ad.5. Podłoże gruntowe na analizowanym odcinku kwalifikuje się do warunków złożonych, a planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Ad.6. Niniejsza inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko, co wynika z postanowienia RR.6220.4.5.2017 z dnia 06.10.2017 r. Podstawowym źródłem emisji hałasu w czasie budowy będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki, walce itp. oraz ruch pojazdów samochodowych. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. krótkotrwała praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Przewiduje się realizację robót w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany. Tak więc hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie.

Na podstawie powyższej analizy stwierdza się, że istnieje możliwość zmniejszenia szerokości pasa drogowego na przedmiotowym odcinku.

8. TECHNOLOGIA

Prace budowlane będą prowadzone przy wahadłowym systemie organizacji ruchu. Ponieważ montaż nowej konstrukcji mostu i rozbiórka istniejącego będzie prowadzona połówkowo, pozwoli to na uniknięcie wprowadzenia objazdów dla ruchu kołowego. Pozostałe roboty drogowe będą również realizowane połówkowo. Profilacja skarp, rowu oraz cieku będą mogły być wykonywane równoległe, ponieważ nie kolidują z ruchem samochodowym. Jednak należy zadbać o to, by był zapewniony ciągły przepływ wód płynących w korycie potoku oraz odpływ wód opadowych z drogi.

Wykonanie rzeczywistego harmonogramu robót należało będzie do obowiązków Wykonawcy przed przystąpieniem do robót.

Do podstawowych prac budowlanych należą:

- a) Wprowadzenie czasowej organizacji ruchu.
- b) Organizacja placu budowy.
- c) Montaż nowej konstrukcji mostu wraz ze ścianami czołowymi i oporowymi.
- d) Wykonanie prac rozbiórkowych mostu i ścian oporowych.
- e) Wykonanie zasypki nowej konstrukcji.
- f) Rozbiórka istniejącego i montaż nowego przepustu.
- g) Przebudowa sieci wodociągowej.
- h) Budowa systemu kanalizacji deszczowej.
- i) Wykonanie poszerzeń projektowanej drogi, ustawienie krawężników.
- j) Wykonanie projektowanej nawierzchni jezdni i zjazdów.
- k) Montaż wyposażenie mostu tj.: desek gzymsowych, ustawienie krawężników i wykonanie kap chodnikowych, barier ochronnych.
- l) Prace przy formowaniu skarp.
- m) Naprawa muru oporowego.
- n) Wykonanie profilacji i umocnienia koryta cieku.
- o) Przebudowa ogrodzeń.
- p) Przywrócenie docelowej organizacji ruchu.
- q) Uporządkowanie terenu budowy.

**PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

M-01

M-02

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

M-03

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

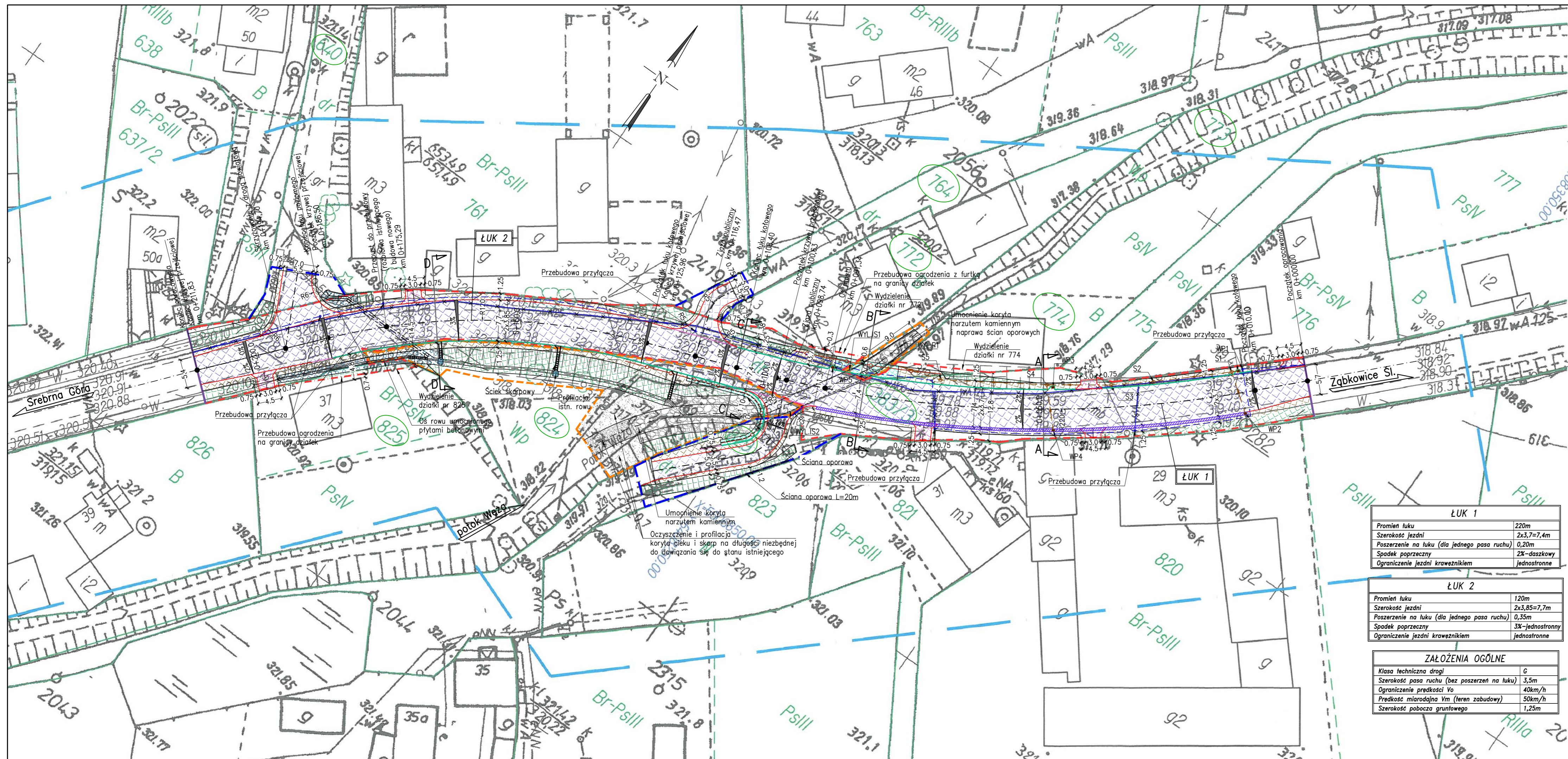
M-04

dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.:
Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875
w miejscowości BUDZÓW

M-05

ZAŁĄCZNIKI

DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE I UZGODNIENIA



- Legenda**
- Granice działek ewidencyjnych
 - Granica działek
 - ★ Pomiarzone drzewa
 - Istniejące punkty osnowy pomiarowej
 - Warstwice

Przebudowa, ze zmianami, istniejącej ulicy oprowadzonej w wyniku prac geodezyjnych i inżynierskich. Wyniki rezultaty zawiera raport techniczny odpowiadający do wymagań zarządca publicznego zarządu gospodarki i komunalnego.

Organ nadzoru nad realizacją: **STANISŁAW ZABKOWICZ**

Identyfikacja ewidencyjna: **772, 774, 775, 776**

Data wykonania: **2017.12.07**

Inż. technika i podpis osoby reprezentującej: **mgr inż. Krzysztof Pacut**

OPENGEO GEODEZJA
 geodeta uprawniony - mgr inż. Krzysztof Pacut
 ul. Niepodległości 7/9, 57-200 Ząbkowice Śl.
 tel. 666 720 102, email: opengeo@onet.pl

MAPA DO CEŁÓW PROJEKTOWYCH	
Oznaczenie kancelaryjne zgłaszanej pracy geodezyjnej	PODGIK.6640.1181.2017
Miejscowość	Budzów
Jednostka ewidencyjna	022404_2
Obręb ewidencyjny	Nr 0001
Skala arkusza mapy nr 6.137.09.18.2.1	1:500 (powiększenie)
Nazwa układu	prostokątnych płaskich
współrzędnych	wysokości
Oznaczenie granic obszaru, który był przedmiotem aktualizacji	Kranstادت
Oznaczenie i informacje o służebnościach gruntowych mających wpływ na zagospodarowanie gruntów, zlokalizowanych w granicach planowanej inwestycji	brak
Wykazane na mapie granice nieruchomości nie określono z wymaganą dokładnością. Niniejsza mapa nie może służyć do projektowania budynków usytuowanych w odległości 4,00m od granic nieruchomości.	

ŁUK 1	
Przebieg łuku	220m
Szerokość jezdni	2x3,7=7,4m
Poszerzenie na łuku (dla jednego pasa ruchu)	0,20m
Spadek poprzeczny	2%-dasszkowy
Ograniczenie jezdni krawężnikami	jednostronne

ŁUK 2	
Przebieg łuku	120m
Szerokość jezdni	2x3,85=7,7m
Poszerzenie na łuku (dla jednego pasa ruchu)	0,35m
Spadek poprzeczny	3%-jednostronny
Ograniczenie jezdni krawężnikami	jednostronne

ZAŁOŻENIA OGÓLNE	
Klasa techniczna drogi	G
Szerokość pasa ruchu (bez poszerzeń na łuku)	3,5m
Ograniczenie prędkości V _o	40km/h
Prędkość miarodajna V _m (teren zabudowy)	50km/h
Szerokość pobocza gruntowego	1,25m

Opengeo
 www.opengeo-geo.dez.pl
OPENGEO GEODEZJA
 mgr inż. Krzysztof Pacut
 Al. Niepodległości 7/9
 57-200 Ząbkowice Śl.
 tel. 666 720 102, email: opengeo@onet.pl

GEODETA UPRAWNIONY
 mgr inż. Krzysztof Pacut
 zarejestrowany w Sądzie Rejonowym dla M. St. w Warszawie, KRS 000019240 w rejestrze geodetów
 01.12.2017

Nazwa / imię i nazwisko wykonawcy oraz data i podpis osoby reprezentującej wykonawcę

Imię i nazwisko, nr uprawnień oraz data i podpis geodety uprawnionego, który opracował mapę

- LEGENDA:**
- Numer działki w obszarze robót
 - Granica działek
 - Linia rozgraniczająca teren inwestycji
 - Linia początku i końca opracowania
 - Linia czasowego zajęcia nieruchomości
 - Linia rozgraniczająca teren wód płynących

- Elementy projektowane:**
- Nawierzchnia jezdni drogi wojewódzkiej i skrzyżowania
 - Nawierzchnia chodnika/opaski
 - Nawierzchnia zjazdów publicznych
 - Nawierzchnia zjazdów indywidualnych
 - Nawierzchnia pobocza gruntowego
 - Reprofilowanie skarp/rowów/terenu
 - Umocnienie skarp/rowów
 - Umocnienie skarp i dna potoku

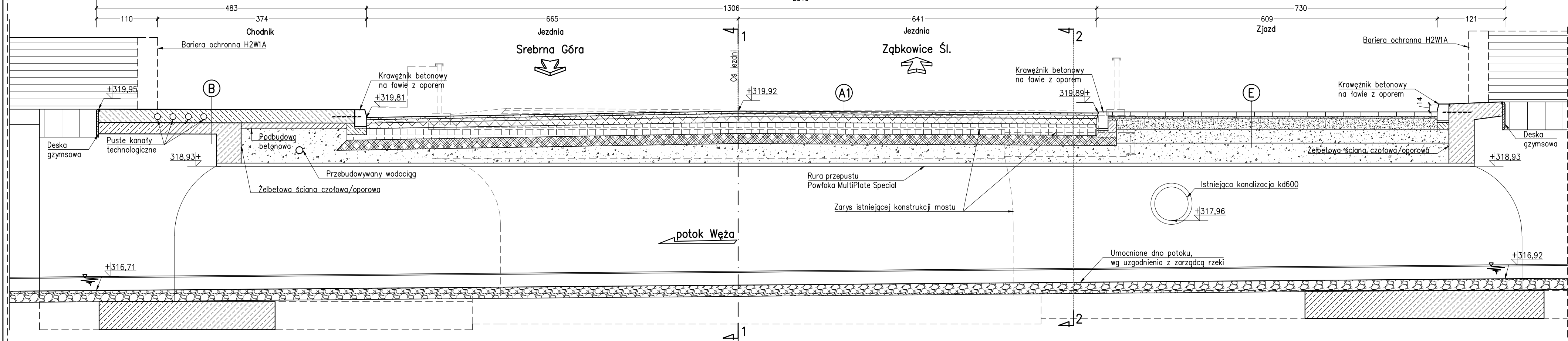
- Krawężnik wyniesiony
- Krawężnik obniżony lub zanikający
- Krawężnik swobodny
- Bariera ochronna
- Kanalizacja
- Wpusty
- Studzienice
- Ściek powierzchniowy
- Ścieki skarpowe
- Wodociąg do usunięcia
- Wodociąg projektowany

- UWAGI:**
- Wymiary podano w metrach.
 - Opis WYL.1S1 i WYL.1S2 oznacza wylot z istniejącej kanalizacji. Opis WYL.P1 oznacza wylot z kanalizacji projektowanej.
 - Inwentaryzacje dendrologiczną z planem wycinki przedstawiono na odrębnym rysunku.
 - Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

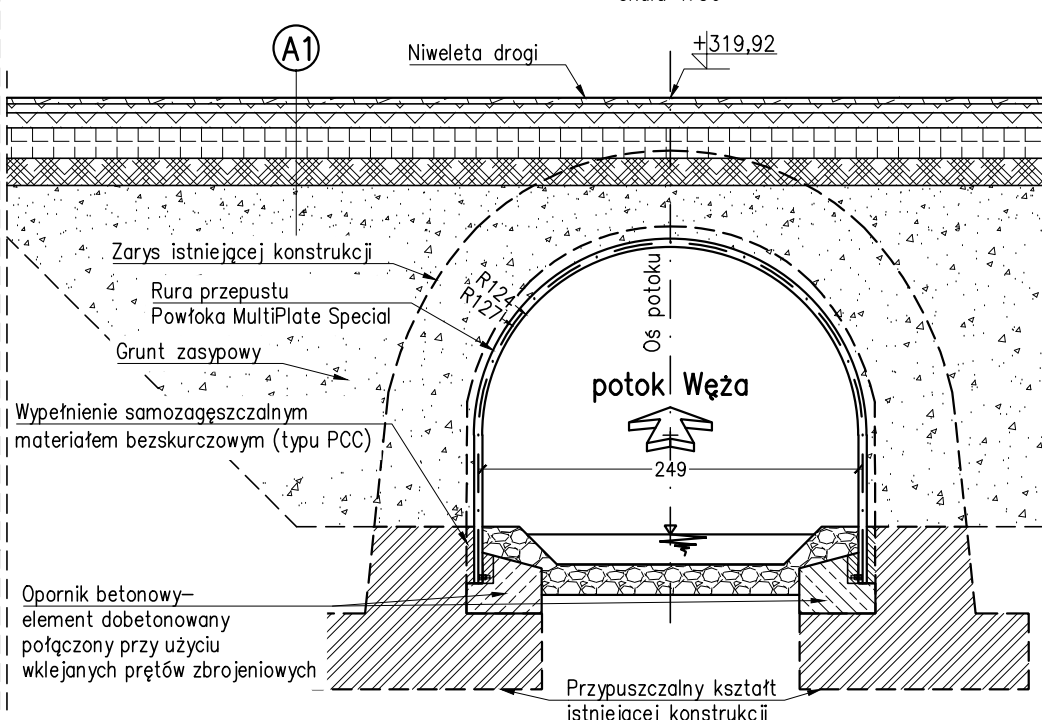
INWESTOR:	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-424 WROCLAW		
WYKONAWCA:	PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. ul. Sokolnicza 5/74-75, 53-676 WROCLAW		
OBIEKT:	Most w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w m. BUDZÓW		
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANY	nr rys.:	Z-01
TYTUŁ RYSUNKU:	Projekt zagospodarowania terenu		
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	DATA
PROJEKTANT: (branda mostowa)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	10.2017
PROJEKTANT: (branda mostowa)	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	
PROJEKTANT: (branda drogowy)	mgr inż. Adam Pawlucy	264/DOŚ/13	
PROJEKTANT: (branda sanitarne)	mgr inż. Jan Kopeć	688/89/UW	
SPRAWDZAJĄCY: (branda mostowa)	dr hab inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05	
SPRAWDZAJĄCY: (branda drogowy)	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11	

MOST W KM 0+091,34

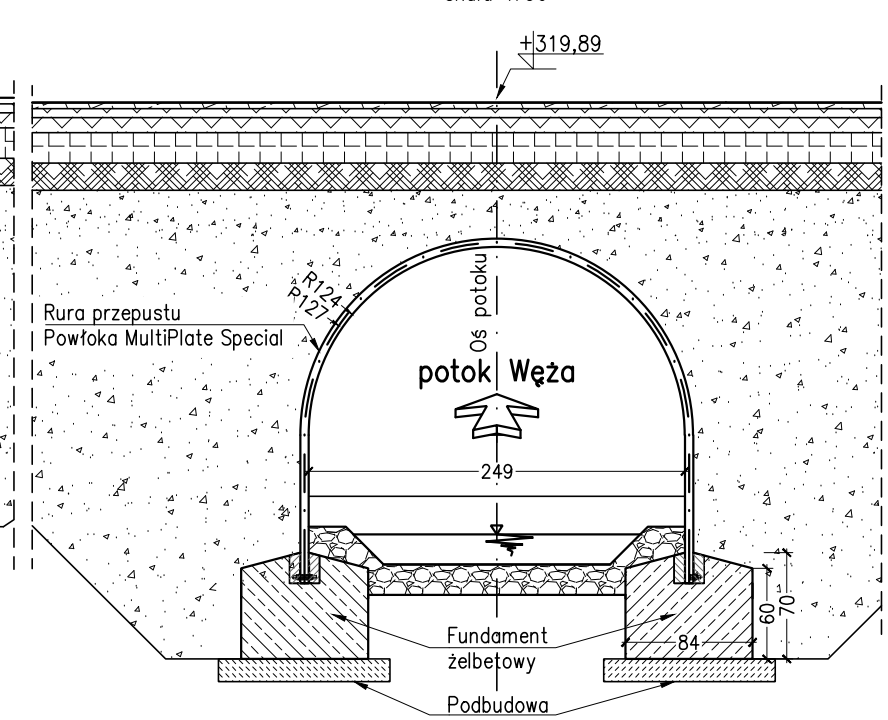
Przekrój podłużny
(przekrój w osi potoku)
skala 1:50



Przekrój 1-1
(prostopady do osi potoku)
w miejscu istniejącej konstrukcji mostu
skala 1:50

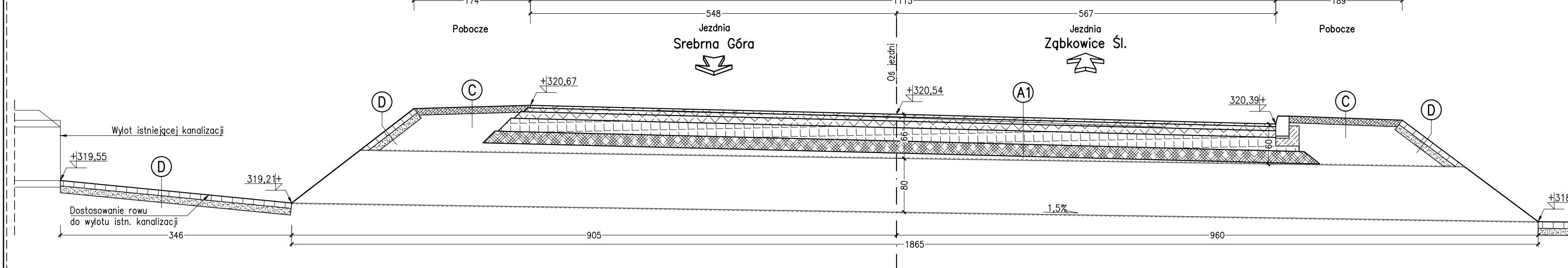


Przekrój 2-2
(prostopady do osi potoku)
skala 1:50

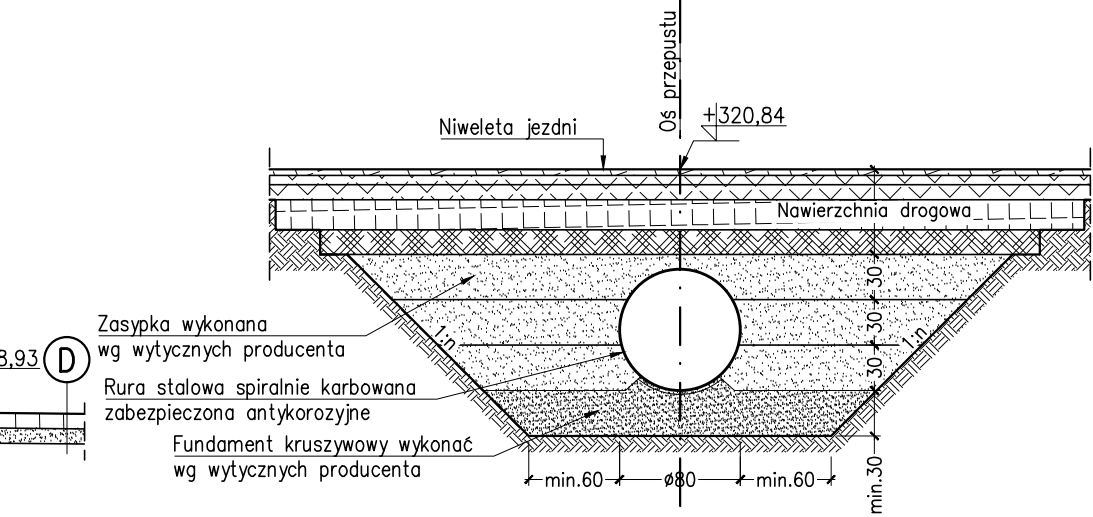


PRZEPUST W KM 0+175,29

Przekrój podłużny
(równoległy do osi przepustu)
skala 1:50



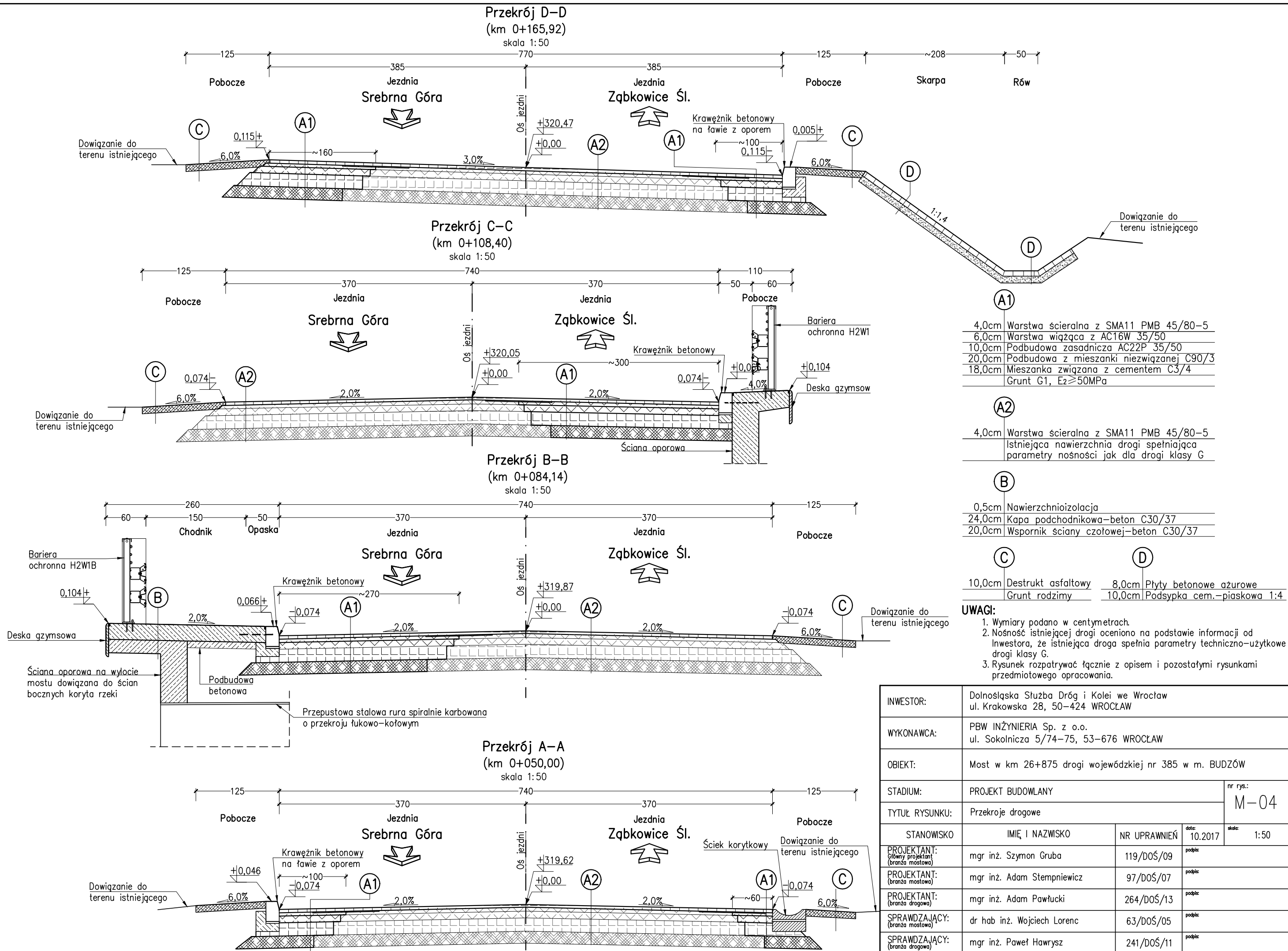
Przekrój poprzeczny
(prostopady do osi przepustu)
skala 1:50



- (A1) 4,0cm Warstwa scieralna z SMA11 PMB 45/80-5
- 6,0cm Warstwa wiążąca z AC16W 35/50
- 10,0cm Podbudowa zasadnicza AC22P 35/50
- 20,0cm Podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3
- 18,0cm Mieszanka związana z cementem C3/4
- Grunt G1, E_z ≥ 50MPa
- (B) 0,5cm Nawierzchnioizolacja
- 24,0cm Kapa podchodnikowa-beton C30/37
- 20,0cm Wspornik ściany czołowej-beton C30/37
- (C) 10,0cm Destrukt asfaltowy
- Grunt rodzimy
- (D) 8,0cm Płyty betonowe ażurowe
- 10,0cm Podsyпка cern.-piaskowa 1:4
- (E) 8,0cm Kostka betonowa
- 3,0cm Podsyпка cern.-piaskowa 1:3
- 20,0cm Kruszywo C90/3
- 25,0cm Warstwa mrozoodporna o CRB ≥ 25%

- UWAGI:**
- Wymiary podano w centymetrach.
 - Nośność istniejącej drogi oceniono na podstawie informacji od Inwestora, że istniejąca droga spełnia parametry techniczno-użytkowe drogi klasy G.
 - Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

INWESTOR:	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-424 WROCLAW		
WYKONAWCA:	PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. ul. Sokolnicza 5/74-75, 53-676 WROCLAW		
OBIEKT:	Most w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w m. BUDZÓW		
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANY	nr rys.:	M-03
TYTUŁ RYSUNKU:	Przekroje mostu i przepustu		
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	data: 08.2017
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	pepit
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	pepit
PROJEKTANT: (branża drogową)	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13	pepit
SPRAWDZAJĄCY: (branża mostowa)	dr hab inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05	pepit
SPRAWDZAJĄCY: (branża drogową)	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11	pepit



A1	4,0cm	Warstwa ścierna z SMA11 PMB 45/80-5
	6,0cm	Warstwa wiążąca z AC16W 35/50
	10,0cm	Podbudowa zasadnicza AC22P 35/50
	20,0cm	Podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3
	18,0cm	Mieszanka związana z cementem C3/4
		Grunt G1, E2 ≥ 50MPa

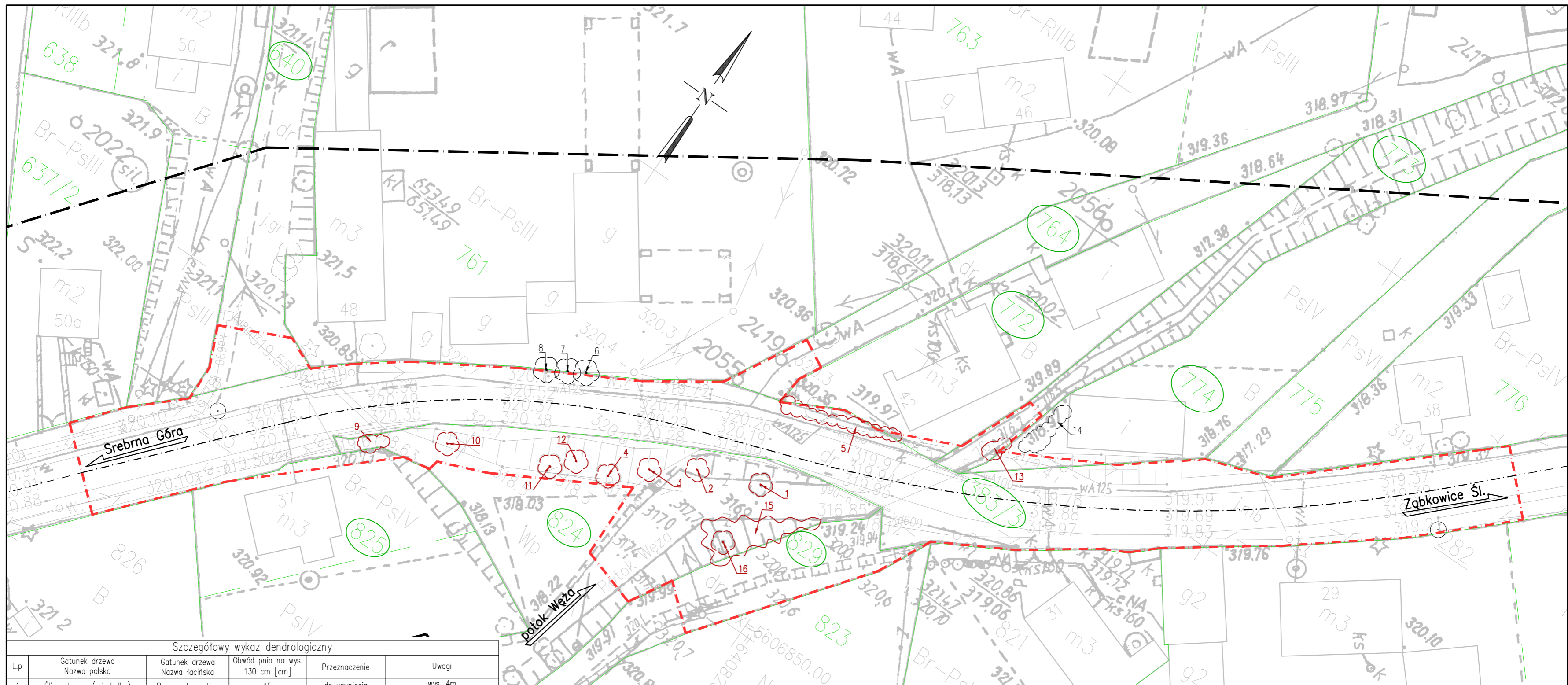
A2	4,0cm	Warstwa ścierna z SMA11 PMB 45/80-5
		Istniejąca nawierzchnia drogi spełniająca parametry nośności jak dla drogi klasy G

B	0,5cm	Nawierzchnioizolacja
	24,0cm	Kapa podchodnikowa-beton C30/37
	20,0cm	Wspornik ściany czołowej-beton C30/37

C	10,0cm	Destrukt asfaltowy	D	8,0cm	Płyty betonowe ażurowe
		Grunt rodzimy		10,0cm	Podsypka cem.-piaskowa 1:4

- UWAGI:**
1. Wymiary podano w centymetrach.
 2. Nośność istniejącej drogi oceniono na podstawie informacji od Inwestora, że istniejąca droga spełnia parametry techniczno-użytkowe drogi klasy G.
 3. Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

INWESTOR:	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocław ul. Krakowska 28, 50-424 WROCLAW			
WYKONAWCA:	PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. ul. Sokolnicza 5/74-75, 53-676 WROCLAW			
OBIEKT:	Most w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w m. BUDZÓW			
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANY			nr rys.: M-04
TYTUŁ RYSUNKU:	Przekroje drogowe			
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	data:	skala:
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	10.2017	1:50
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07		
PROJEKTANT: (branża drogowa)	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13		
SPRAWDZAJĄCY: (branża mostowa)	dr hab inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05		
SPRAWDZAJĄCY: (branża drogowa)	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11		



Szczegółowy wykaz dendrologiczny

Lp	Gatunek drzewa Nazwa polska	Gatunek drzewa Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 130 cm [cm]	Przeznaczenie	Uwagi
1	Sliwa domowa(mirabelka)	Prunus domestica	15	do usunięcia	wys. 4m
2	Olcha czarna	Alnus glutinosa	35	do usunięcia	wys. 8m
3	Olcha czarna	Alnus glutinosa	225	do usunięcia	wys. 15m; obw. korony 10m
4	Wierzba iwa	Salix caprea	3x46; 7x<46	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 8m
5	Żywopłot z Ligustrą pospolitego	Ligustrum vulgare	powierzchnia ok. 32m ²	do usunięcia	wys. 1,8m; szer. 1,8m
6	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	72	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m
7	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	40	do pozostawienia	wys. 6m; szer. 1,8m
8	Wierzba płacząca	Salix sepulcralis	77	do pozostawienia	wys. 6m; obw. korony 4m
9	Skupisko drzew: Jesion wyniosły, Lilak pospolity, Lipa drobnolistna	Fraxinus excelsior, Syringa vulgaris, Tilia cordata	<25 na obszarze ok.14m ²	do usunięcia	wys. 4m
10	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	38;36;34;3x25	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 4m
11	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	2x74;2x50	do usunięcia	wys. 8m; obw. korony 4m
12	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	55	do usunięcia	wys. 6m; obw. korony 3m
13	Lilak pospolity	Syringa vulgaris	—	do usunięcia	—
14	Świerk pospolity	Picea abies	—	do pozostawienia	wys. 1,8m
15	Skupisko drzew: Jesion wyniosły, Klon pospolity	Fraxinus excelsior, Acer platanoides,	<15 na onszarze ok. 64m ²	do usunięcia	wys. 9m; porośnięte białym bzem, dziką różą
16	Jesion wyniosły	Fraxinus excelsior	230	do usunięcia	wys. 20m

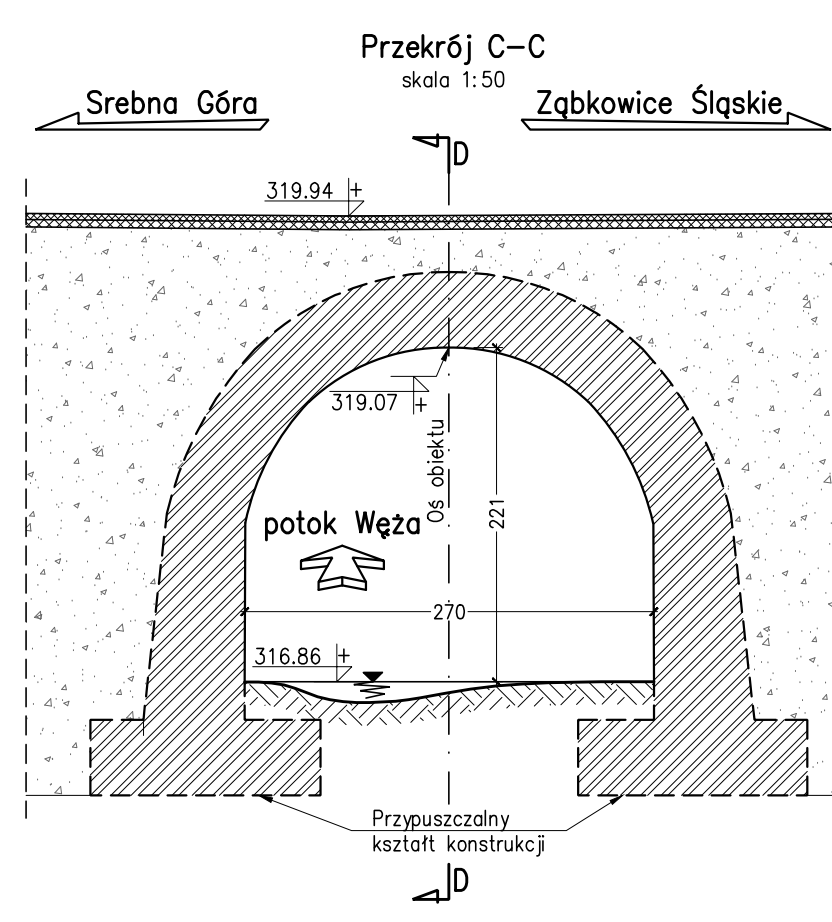
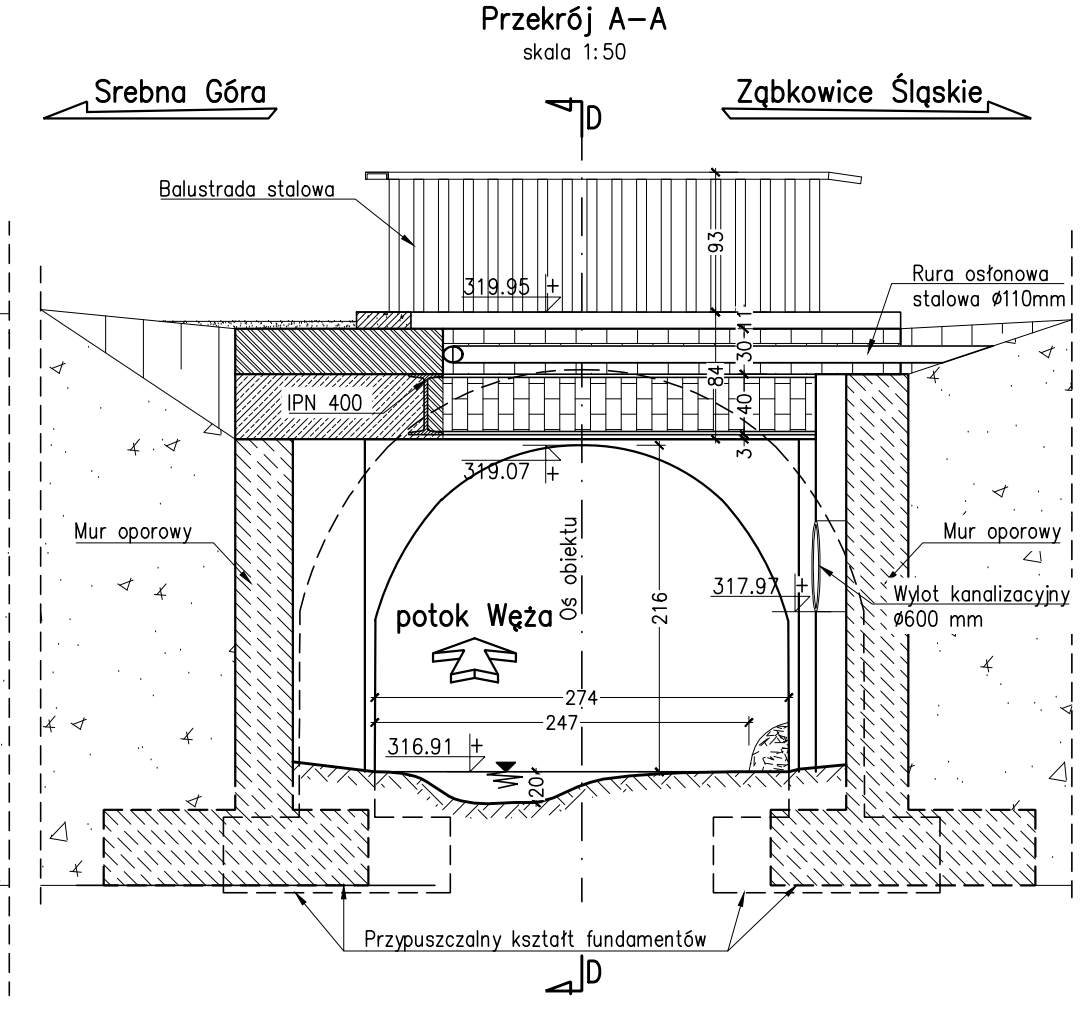
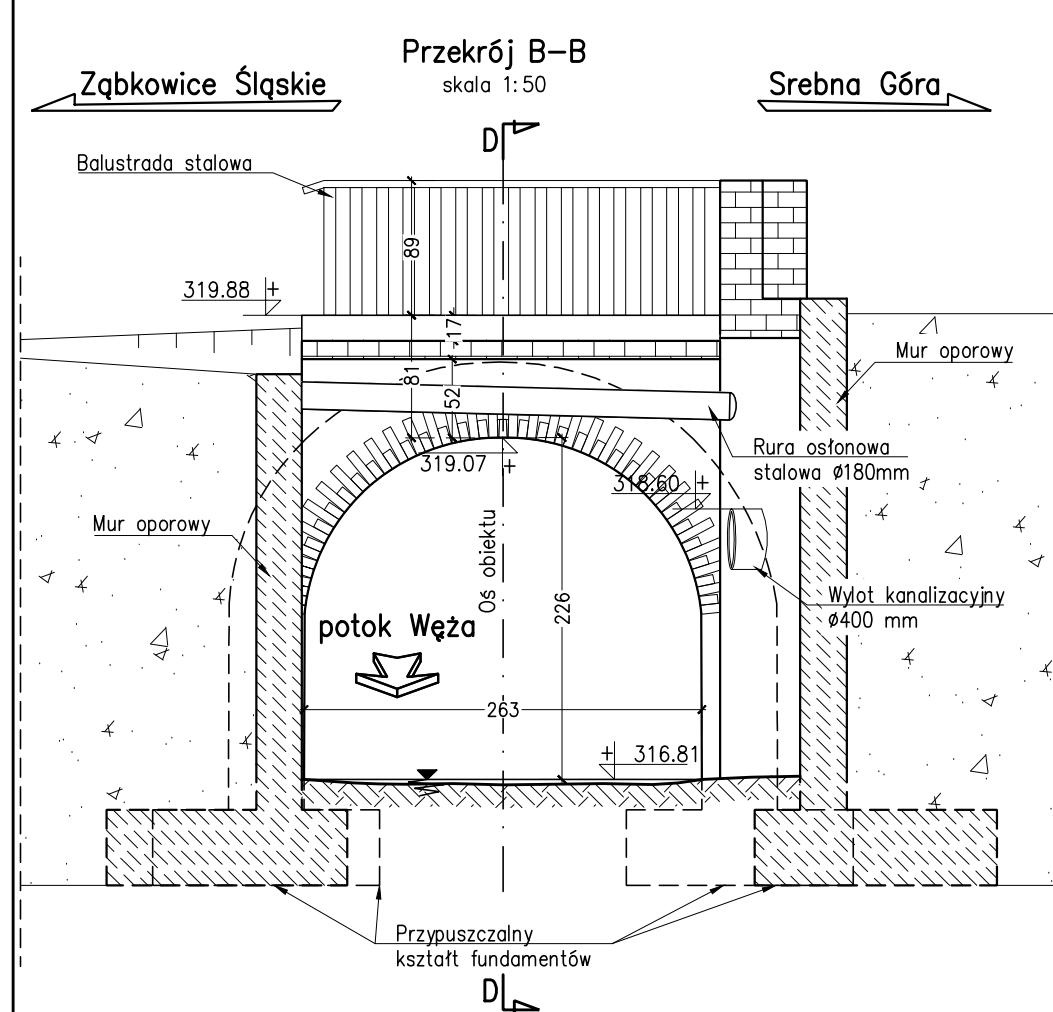
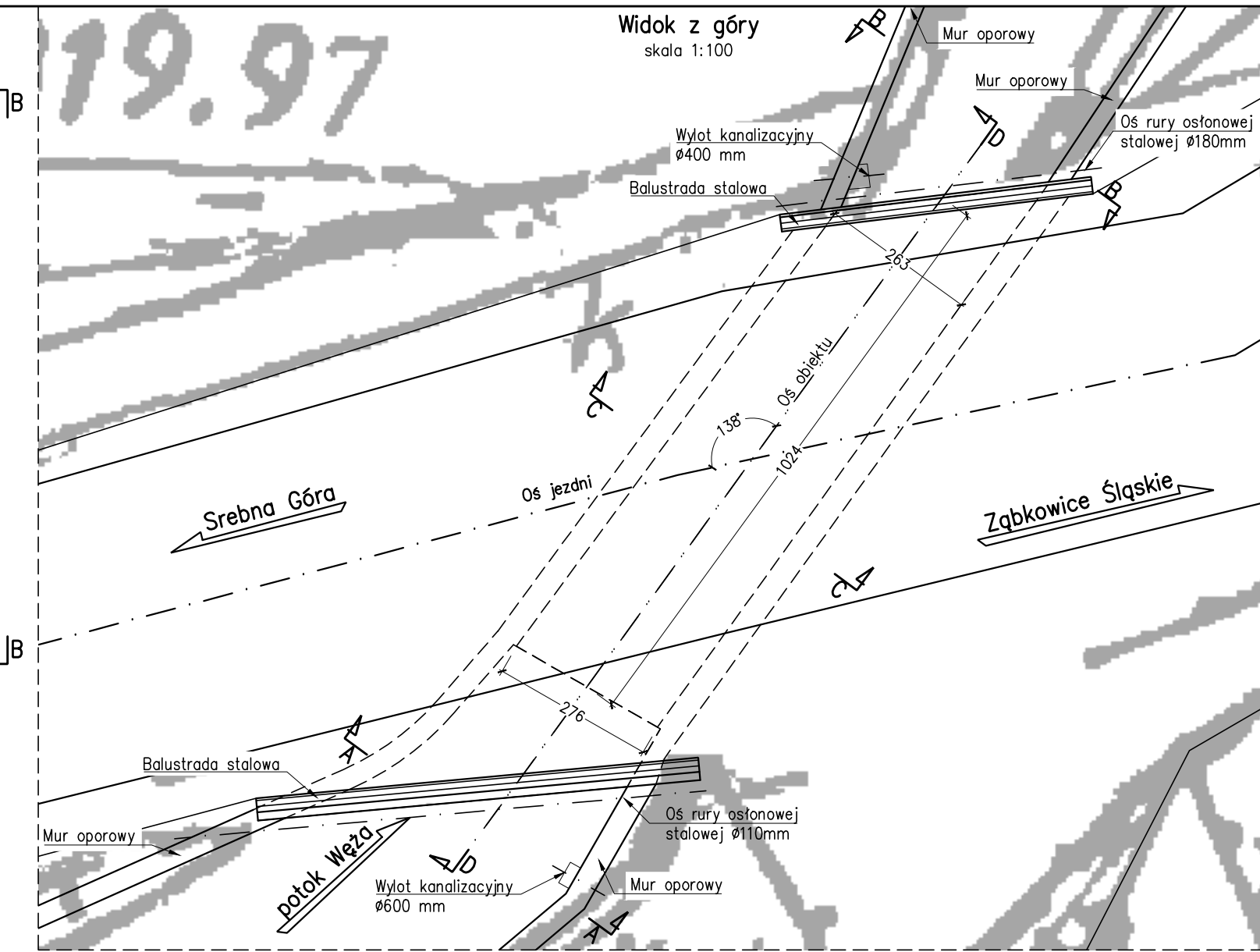
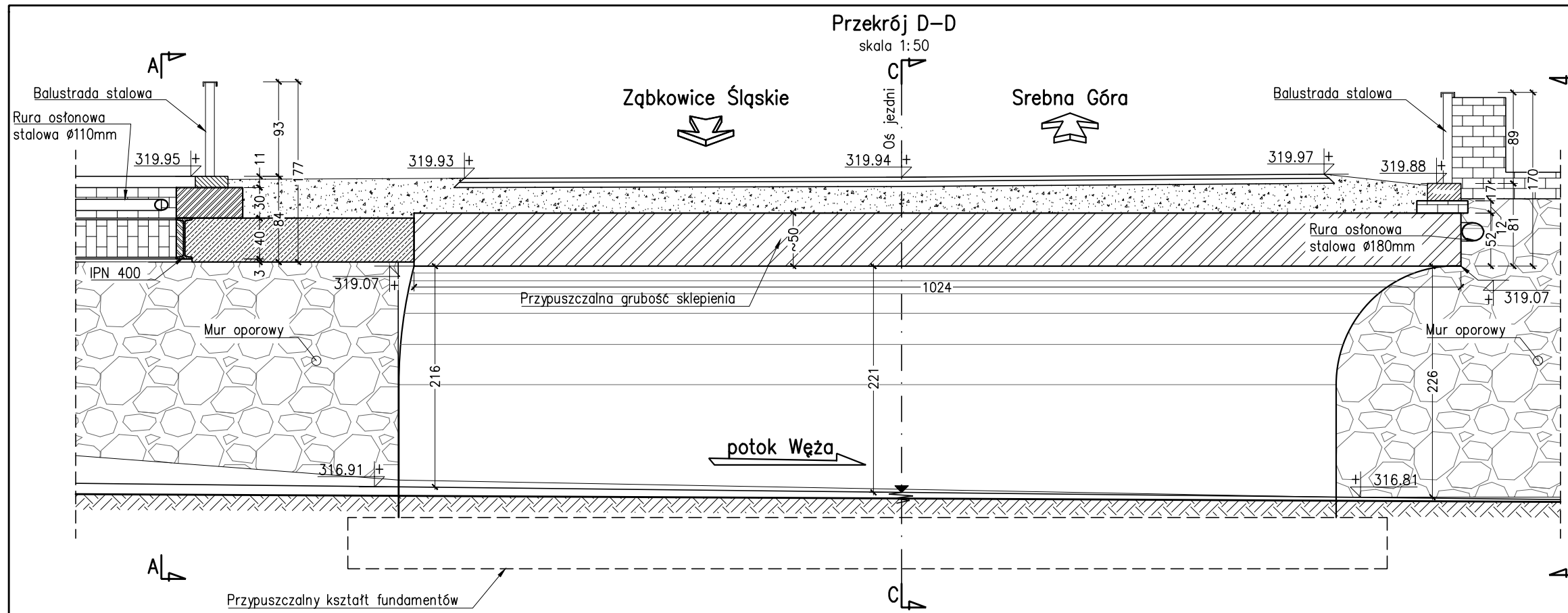
LEGENDA:

- 772 Numer działki w obszarze robót
- Granica działek
- Zakres prowadzenia robót
- 14 Zinwentaryzowane drzewa i krzewy do pozostawienia
- 13 Zinwentaryzowane drzewa i krzewy do wycinki

UWAGI:

- Drzewa nie przeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć podczas robót. Drzewa nr 6–8 należy poddać pielęgnacji w zakresie korony od strony drogi wojewódzkiej.
- Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

INWESTOR:	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocław ul. Krakowska 28, 50-424 WROCLAW		
WYKONAWCA:	PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. ul. Sokolnicza 5/74-75, 53-676 WROCLAW		
OBIEKT:	Most w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w m. BUDZÓW		
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANY		nr rys.: M-05
TYTUŁ RYSUNKU:	Inwentaryzacja zieleni z planem wycinki		
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	data: 08.2017 skala: 1:500
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	podpis:
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	podpis:
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13	podpis:
SPRAWDZAJĄCY: (branża mostowa)	dr hab inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05	podpis:
SPRAWDZAJĄCY: (branża drogową)	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11	podpis:



UWAGI:

- Wymiary podano w cm.
- Rysunek rozpatrywać łącznie z opisami pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

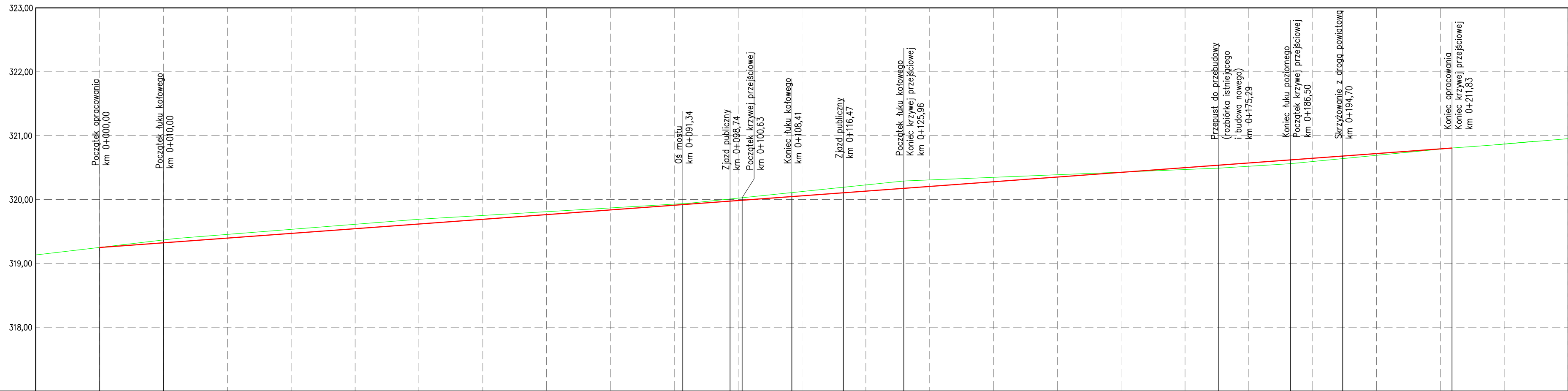
INWESTOR:	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-424 WROCLAW		
WYKONAWCA:	PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. ul. Sokolnicza 5/74-75, 53-676 WROCLAW		
OBIEKT:	Most w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w m. BUDZÓW		
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANY	nr rys.: M-01	
TYTUŁ RYSUNKU:	Rysunek ogólny- stan istniejący		
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	data: 08.2017 skala: 1:50, 1:100
PROJEKTANT: (główny projektant branża mostowa)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	podpis:
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	podpis:
PROJEKTANT: (branża drogową)	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13	podpis:
SPRAWDZAJĄCY: (branża mostowa)	dr hab inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05	podpis:
SPRAWDZAJĄCY: (branża drogową)	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11	podpis:

Profil podłużny układu drogowego

skala 1:50/500

Ząbkowice Śl.

Srebrna Góra



Poziom odniesienia
317,00 m n.p.m.

Rzędne istniejące		319,25	319,25	319,37		319,94	319,94	320,01	320,01	320,03		320,11	320,11	320,19	320,19	320,29	320,29	320,49	320,49	320,59	320,59	320,64	320,64	320,81	320,81																
Rzędne projektowane		319,25	319,32	319,37		319,92	319,99	320,01	320,03	320,05		320,05	320,11	320,11	320,18	320,18	320,49	320,54	320,62	320,62	320,68	320,68	320,81	320,81																	
Elementy niwelety		i _{istn} =1,2%		i=0,74% L=218,50m																		i _{istn} =0,92%																			
Elementy trasy		PROSTA		ŁUK POZIOMY										PROSTA		ŁUK POZIOMY										PROSTA															
Odległości		0,00	10,00	10,00	81,34										91,34	7,40	98,74	100,63	7,77	108,41	8,06	116,47	9,49	125,96	49,33										175,29	11,21	186,50	8,20	194,70	17,13	211,83

LEGENDA:

- Niweleta istniejąca
- Niweleta projektowana

DANE WYJŚCIOWE:

1. Klasa drogi G
2. Ograniczenie prędkości V₀=40km/h
3. Prędkość miarodajna V_m=50km/h

INWESTOR:	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-424 WROCLAW			
WYKONAWCA:	PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. ul. Sokolnicza 5/74-75, 53-676 WROCLAW			
OBIEKT:	Most w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w m. BUDZÓW			
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANY			nr rys.: M-02
TYTUŁ RYSUNKU:	Profil podłużny układu drogowego			
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	data: 08.2017	skala: 1:50/500
PROJEKTANT: <small>(branża mostowa)</small>	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	podpis:	
PROJEKTANT: <small>(branża mostowa)</small>	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	podpis:	
PROJEKTANT: <small>(branża drogową)</small>	mgr inż. Adam Pawluczki	264/DOŚ/13	podpis:	
SPRAWDZAJĄCY: <small>(branża mostowa)</small>	dr hab inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05	podpis:	
SPRAWDZAJĄCY: <small>(branża drogową)</small>	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11	podpis:	

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Wałbrzychu
ul. Piotra Wysockiego 11, 58-300 Wałbrzych
Infolinia: +48 32 606 0 616
info@tauron-dystrybucja.pl



TD/OWB/OMD/2017-06-06/0000002
511/9/1008331308
TD/OWB/OMD/UB/MP/47/2017

Dzierżoniów, dnia 06.06.2017

PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o.
ul. Sokolnicza 5/74-75
53-676 Wrocław

Dotyczy: wniosku o uzgodnienie branżowe i naniesienie uzbrojenia terenu (sieci TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Wałbrzychu) dla przebudowy mostu w ciągu drogi wojewódzkiej 385 km 26+875 w Budzowie.

W odpowiedzi na Państwa pismo informujemy, że na załączonej mapie naniesiono orientacyjne przebiegi linii napowietrznej nN i oświetlenia ulicznego wraz z klauzulami informacyjnymi znajdującymi się na odwrocie, do których należy się bezwzględnie stosować.

Wszelkie zbliżenia i skrzyżowania projektowanej inwestycji z urządzeniami TAURON Dystrybucja S.A. należy wykonać zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami i normami.

Ponadto informujemy, że na danym terenie mogą znajdować się urządzenia elektroenergetyczne i teletechniczne nie będące własnością TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Wałbrzychu lub urządzenia będące własnością TAURON Dystrybucja S.A., które nie są zinwentaryzowane na mapach geodezyjnych.

Ważność uzgodnienia ustala się na okres dwóch lat, licząc od daty niniejszego pisma.

Faktura za usługę zostanie wysłana osobną korespondencją.

Z poważaniem

TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Wałbrzychu
Starszy specjalista ds. dokumentacji

Michał Pietuch

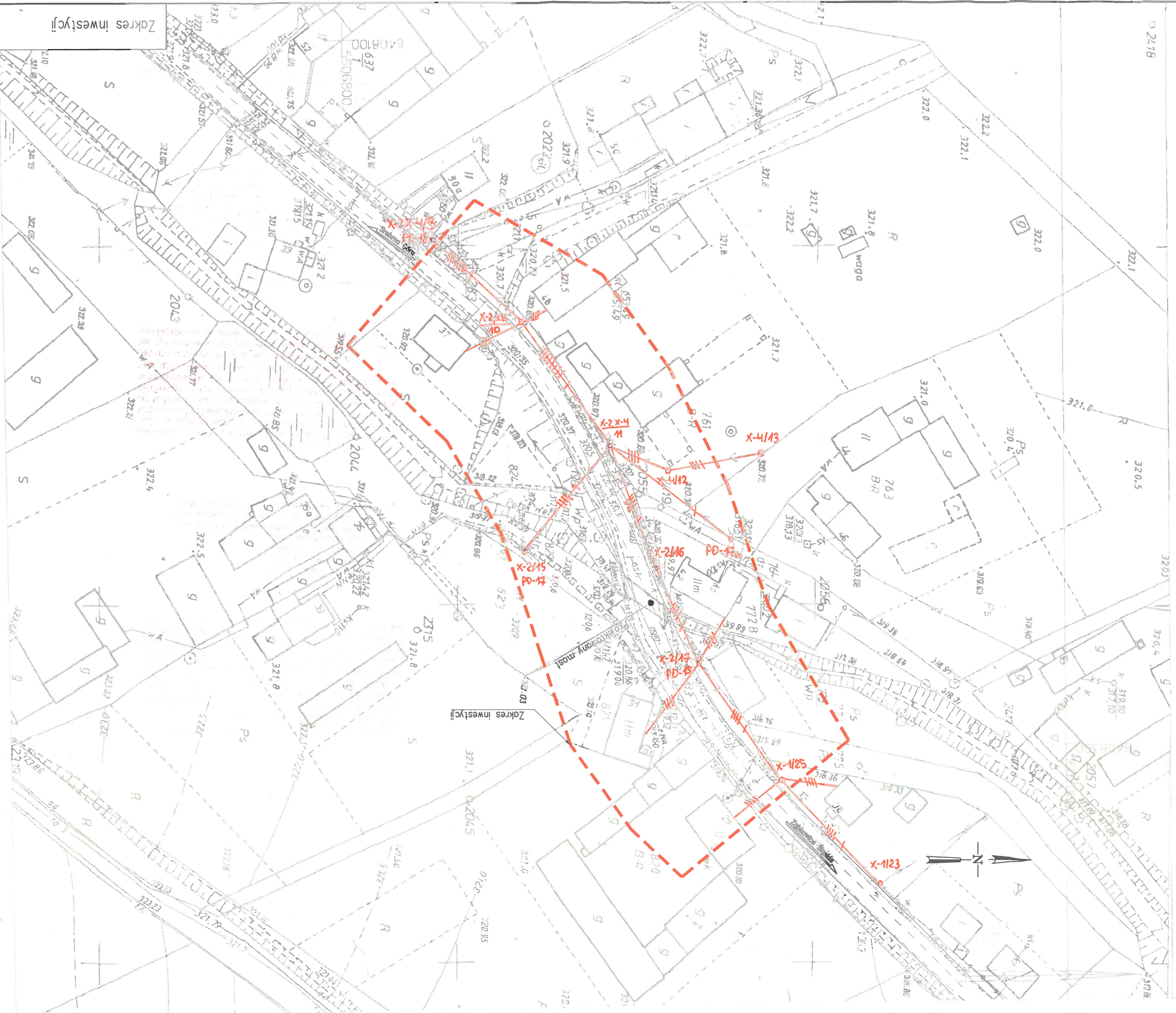
Pismo sporządził

Michał Pietuch (74 832 44 14)

MAPA ZASADNICZA

Sekcje mapy: 6.137.09.18.2; 6.137.09.13.4

SKALA 1:1000



Zakres inwestycji

Zakres inwestycji

Sięskie dn. 2017-05-11
r.d) wydruk Martka Kozłowski Sawa

PROJEKT 6642... 6.137.09.13.4
2017-05-11
Województwo: dolnośląskie

Uzgodnienie nr: TD/OLB/OMD/UB/MP/47/2017

Data: 06.06.2017
W oznaczonym terenie wkreślono przebieg(*) linii(*)
sąsiadów poziomych własności TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w: Wałbrzych
Linia napowietrzna wyloczona w terenie
*Niepotrzebne skreślić w oryginale

Legenda:	
.....	Linie kablowe WN
.....	Linie napowietrzne WN
.....	Linie kablowe SN
.....	Linie napowietrzne SN
.....	Linie kablowe nN
.....	Linie napowietrzne nN
.....	Linie kablowe oświetleniowe
.....	Linie napowietrzne oświetleniowe
.....	Linie kablowe teletechniczne
.....	Linie napowietrzne teletechniczne
Przebieg linii naniesiono orientacyjnie	

Przed przystąpieniem do prac w odległości mniejszej niż:
- 3m od skrajnych przewodów linii napowietrznych nN,
- 10m od skrajnych przewodów linii napowietrznych SN,
- 15m od skrajnych przewodów linii napowietrznych WN,
należy uzgodnić bezpieczne metody pracy ze Spółką eksploatującą sieć.
Odległości powyższe dotyczą również użycia dźwignic,
licząc odległość od najdalej wysuniętej części maszyny do
skrajnego przewodu. Prace ziemne należy prowadzić
w ten sposób, aby nie naruszać ustojów słupów linii jw.,
inaczej będą musiały być odbudowane kosztem i staraniem
winnego ich uszkodzenia.

Należy zachować minimalną odległość
projektowanych sieci podziemnych
od istniejących fundamentów słupów
linii energetycznych:

- linii nN - 1 m
- linii SN - 2 m
- linii WN - 5 m

Naniesione trasy urządzeń energetycznych i teletechnicznych
są orientacyjne i nie oznaczają wyrażenia zgody na wykonywanie
robót ziemnych. Ze względu na bezpieczeństwo osób
i mienia, w przypadku kolizji lub skrzyżowań z istniejącą
siecią elektroenergetyczną, w terminie 14 dni przed
przystąpieniem do robót wskazane jest wystąpić do Spółki
eksploatującej sieć o odpłatny nadzór branżowy oraz wykonać
ręczne przekopy kontrolne celem ustalenia dokładnej
trasy kabli. Sieć napowietrzna nN należy zinventaryzować
we własnym zakresie.
Uzgodnienie jest ważne 2 lata od daty wystawienia.

TAURON Dystrybucja S.A.

Oddział w Wałbrzychu
Starszy specjalista ds. Dokumentacji

Michał Pietuch



Orange Polska S.A.
Domena Hurt
Zarządzanie Zasobami Sieci i IT, Ewidencja i Standardy Infrastruktury
Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 2-Wrocław
Adres do korespondencji:
ul. Purkyniego 2, 50-155 Wrocław
tel.: 71 347 05 06; fax: 71 347 07 23

PBW INŻYNIERIA sp. z o.o.
ul. Sokolnicza 5/74-75
53-676 Wrocław

Wrocław, 12 czerwca 2017r.

Numer pisma: TTIDWA-WB.2110-35016/17/JS

Temat: uzgodnienie projektowanej przebudowy mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875 w miejscowości Budzów, gmina Stoszowice.

Szanowni Państwo,

informujemy, że uzgadniamy projektowaną przebudowę mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 km 26+875 w miejscowości Budzów, gmina Stoszowice. Przy realizacji procesu budowy wymagane jest spełnienie następujących uwarunkowań, które są integralną częścią uzgodnienia:

1. Wykonawca jest zobowiązany zgłosić do ORANGE POLSKA S.A. prace w strefie sieci telekomunikacyjnej min. na 14 dni przed przystąpieniem do robót, powołując się na numer przedmiotowego pisma. Tryb i zasady zgłoszenia dostępne są na stronie: www.orange.pl/wniosekonzadzor. Wykonywanie prac na sieci ORANGE POLSKA S.A. bez zgłoszenia i nadzoru właścicielskiego jest naruszeniem własności ORANGE POLSKA S.A. i będzie zgłaszane organom ścigania. Zgłoszenie/Wniosek o nadzór właścicielski można przesłać ze strony www.orange.pl/wniosekonzadzor lub kierować na adres:

ORANGE POLSKA S.A.

Obsługa Techniczna Klienta we Wrocławiu

Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury 1-Wrocław

ul. Purkyniego 2

50-155 Wrocław

fax 71 347 07 23

Powiadomienie powinno zawierać nazwę i adres wykonawcy prac oraz telefon kontaktowy.

2. Roboty budowlano – montażowe w obrębie sieci telekomunikacyjnej wykonywać zgodnie z normami i przepisami obowiązującymi w budownictwie łączności ręcznie i pod nadzorem upoważnionego przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta we Wrocławiu;
3. Lokalizację podziemnych urządzeń telekomunikacyjnych w terenie należy potwierdzić za pomocą przekopów kontrolnych, a w przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych urządzeń nienaniesionych na planie należy je zabezpieczyć na koszt inwestora i powiadomić przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta oraz inspektora nadzoru;

4. W strefie projektowanych wykopów kanalizację telefoniczną i kable doziemne zabezpieczyć przed uszkodzeniem rurą ochronną dwudzielną, grubościenną oraz zachować normatywne odległości. Dodatkowo szczegóły zabezpieczenia ustalić na roboczo z naszym przedstawicielem tel. 74 867 39 10, 504 173 464. Koszty zabezpieczenia ponosi naruszający stan istniejący;
5. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy wyregulować poziom urządzeń do projektowanej niwelety. Na studniach kablowych pozostających w jezdni należy zastosować ramy i pokrywy typu ciężkiego (jezdniowe). Zachować normatywne przykrycie kanalizacji teletechnicznej i kabli doziemnych;
6. Miejsca zblżeń i skrzyżowań oraz elementy zanikowe sieci telekomunikacyjnej przed ich zasypaniem podlegają obowiązkowi zgłoszenia pracownikowi sprawującemu w imieniu ORANGE POLSKA S.A. nadzór nad realizowanymi pracami;
7. Po zakończeniu prac inwestor jest zobowiązany do pisemnego zgłoszenia z 14-dniowym wyprzedzeniem – na adres podany w punkcie 1 niniejszego pisma – wykonane zadanie do odbioru technicznego w zakresie miejsc kolizyjnych z sieciami teletechnicznymi oraz otrzymania pisemnej akceptacji w formie protokołu odbioru lub notatki służbowej;
8. W przypadku uszkodzenia lub kradzieży infrastruktury teletechnicznej, w szczególności w wyniku niedotrzymania wymagań i warunków określonych w niniejszym dokumencie, ORANGE POLSKA S.A. obciąża sprawcę pełnymi kosztami naprawy oraz odszkodowaniem za straty związane między innymi z wypłaconymi bonifikatami i karami, wynikającymi z zawartych przez ORANGE POLSKA S.A. umów z klientami, a także innymi karami administracyjnymi.

Łączna wysokość roszczeń ORANGE POLSKA S.A., w stosunku do sprawcy uszkodzenia, może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych polskich;

9. Niniejsze uzgodnienie ważne jest jeden rok od daty jego wydania.

Za powyższe uzgodnienie zostanie pobrana opłata wg aktualnego cennika. Należność należy uregulować w terminie określonym na fakturze VAT, która zostanie przesłana odrębną korespondencją.

ORANGE POLSKA S.A. Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 2-Wrocław otrzymał do celów służbowych 1 kpl. planów z przedmiotowego uzgodnienia.

Z poważaniem

Janusz Senyszyn

Starszy Specjalista ds. Zasobów Infrastruktury

Budzów, 03-07-2017


L.dz. 209/2017

PBW Inżynieria sp. z o.o.
Ul. Sokolnicza 5/74-75
53-676 Wrocław

Dotyczy: PBW-P0159-9

W odpowiedzi na Państwa pismo w sprawie wskazania sieci na terenie planowanej inwestycji oraz określenia warunków prowadzenia robót informuje, iż:

1. Na terenie inwestycji istnieją czynne sieci wodociągowe określone na planie jako wA125,
2. Rozpoczęcie prac winne być zgłoszone do Wodociągi Srebrnogórskie sp. z o.o. na 7 dni przed ich rozpoczęciem. Przed przystąpieniem do prac wykonawca winien odbyć wizję w terenie wraz z przedstawicielem Wodociągi Srebrnogórskie sp. z o.o. zakończoną protokołem.
3. W związku z istniejącą siecią wodociagową na czole mostu, prace w pobliżu wodociągu prowadzić ręcznie. Ewentualne uszkodzenia wodociągu należy bezzwłocznie zgłosić do tut. Wodociągów. Wodociągi Srebrnogórskie sp. z o.o. nie przewidują przebudowy, modernizacji sieci na tym odcinku. Prace należy przeprowadzać bez konieczności przerw w dostawie wody.
4. Po zakończeniu prac należy poinformować o tym fakcie Wodociągi Srebrnogórskie celem odbioru prac w pobliżu wodociągu.

PREZES ZARZĄDU

Mariusz Kowalski

Stoszowice, dn.28.08.2017 r.

RR.7226.5.2017

PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o.
Ul. Sokolnicza 5/74-75
53-676 Wrocław

W odpowiedzi na pismo z dnia 07.05.2017 r., Gmina Stoszowice (data wpływu dnia 14.08.2017 r.) – jako właściciel działek o numerach ewidencyjnych 829,764 obręb Budzów informuję, że wyraża zgodę na przebudowę fragmentu dróg wewnętrznych stanowiących zjazdy publiczne z drogi wojewódzkiej nr 385 niżej podanych warunkach:

1. Projektowaną przebudowę fragmentu drogi wewnętrznej należy wykonać zgodnie z wymogami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. (Dz. U. z 1999 r. nr 43 poz. 430 ze zm.).
2. W obrębie przebudowywanej drogi należy zapewnić naturalny spływ wód powierzchniowych.
3. Prace należy prowadzić tak, aby nie zmniejszyć stateczności i nośności podłoża oraz nawierzchni drogi, nie naruszyć urządzeń odwodniających i innych podziemnych urządzeń drogi oraz nie wpływać negatywnie na stan techniczny na stan techniczny drogi i warunki jej użytkowania, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
4. Zarządca drogi nie ponosi odpowiedzialności za kolizję z urządzeniami znajdującymi się w pasie drogowym, przy czym w przypadku kolizji z urządzeniami obcymi, lokalizację projektowanego zjazdu, należy uzgodnić z właścicielami tych urządzeń.
5. Koszty budowy, przebudowy lub modernizacji nawierzchni i urządzeń drogowych, związanych z realizacją zadania ponosi inwestor, na którym spoczywa również obowiązek wykonania wszelkich prac, przy czym w obrębie zjazdów należy przebudować nawierzchnię pobocza tak, aby umożliwić ruch pieszych i osób niepełnosprawnych.

6. Projektowany fragment drogi nie może naruszać prawa własności stron trzecich, a za jego naruszenia odpowiada inwestor.

Gmina Stoszowice wyraża zgodę na dysponowanie nieruchomościami nr dz. 829,764 obręb Budzów w ramach realizacji inwestycji pn. : „ Przebudowa mostu w ciągu DW 385 km 26+875 w m. Budzów”

Niniejsza zgoda nie zastępuje innych wymaganych prawem opinii i uzgodnień.

Z poważaniem

WÓJT GMINY
Paweł Gancarz



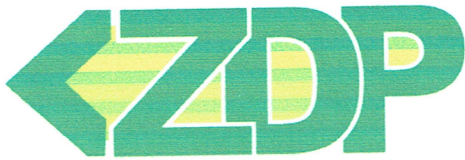
Załączniki:

1. Załącznik graficzny nr 1

Otrzymują :

1. Adresat
2. a/a

Sprawę prowadzi: Dominika Minta tel. 74 81-64-523 e-mail
budownictwo@stoszowice.pl



ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH

w Zabkowicach Śląskich

ul. Daleka 19, 57 - 200 Zabkowice Śl.

tel. 74 8151-657, 74 8151-573, fax.: 74 8153-541

NIP 887-15-62-797 REGON 890723841

www.zdp-zabkowice.pl

e-mail: sekretariat@zdp-zabkowice.pl

Zabkowice Śl. 04.09.2017 r.

PBW INŻYNIERIA Sp. z o. o.
ul. Sokolnicza 5 / 74-75
53-676 Wrocław

Nasz znak
DT.0411.81.2017

Wasz znak PBW-P0159-13

Sprawa : wydanie opinii dla przebudowywanego skrzyżowania oraz prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane .

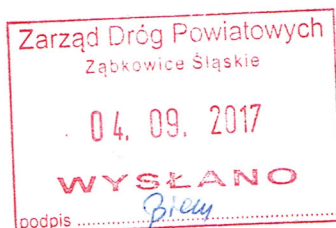
W odpowiedzi na pismo z dnia 14.08.2017 skierowane do Starostwa Powiatowego w Zabkowicach , Zarząd Dróg Powiatowych w Zabkowicach Śl. informuje , że pozytywnie opiniuje projekt przebudowy skrzyżowania drogi powiatowej nr 3153D (działka nr 640) z droga wojewódzką nr 385 (działka nr 383/3) w km 26+875 w miejscowości Budzów w związku z przebudową mostu .

Niniejsze pismo jest równoznaczne z prawem do dysponowania terenem na cele budowlane .

Otrzymują :

1. Adresat
2. Obwód drogowy I Zabkowice Śl.
- ③ DT .a/a W.R.

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych
Antoni Drózd





Dbamy o przyszłość naszych wód

Kłodzko, dnia 15.09.2017 r.

Wasz znak: PBW-PO159-16

Nasz znak: NZOt-K 4125/69 /17

**PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o.
ul. Sokolnicza 5/74-75
53 – 676 Wrocław**

dot.: projektu przebudowy mostu w ciągu drogi wojewódzkiej DW385 (km 26 + 875) w m. Budzów.

W odpowiedzi na wniosek z dnia 15.09.2017 r.(data wpływu), dotyczący uzgodnienia przebudowy mostu nad korytem potoku Węża w km 4 + 660 (dz. nr 824 obręb Budzów) w ciągu drogi wojewódzkiej nr DW 38 (dz. nr 383/2 obręb Budzów) w m. Budzów, gmina Stoszowice, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Nadzór Wodny w Kłodzku po zapoznaniu się z uzupełnieniami w dokumentacji opiniuje pozytywnie projekt przebudowy oraz rozwiązań technicznych zaprojektowanych umocnień w obrębie koryta mostu, w ciągu drogi wojewódzkiej DW385 (km 26 + 875) pod następującymi warunkami :

1. wykonania projektowanych umocnień na długości 20 m od skrajni mostu w górę potoku i 9 m od skrajni mostu w dół potoku,
2. utrzymywania przez Inwestora mostu wraz z przyczółkami oraz koryta potoku na odcinku 10 m powyżej i 10 m poniżej skrajni mostu,
3. powiadomienia RZGW we Wrocławiu Nadzór Wodny w Kłodzku z wyprzedzeniem min. 7 dni o terminie rozpoczęcia prac w obrębie w/w mostu.

Ponadto przedmiotowe uzgodnienie :

- wyraża zgodę na prowadzenie inwestycji na działkach należących do RZGW Wrocław,
- obowiązuje przez okres dwóch lat i traci ważność w przypadku niedotrzymania podanych wyżej warunków,
- nie stanowi podstawy do wejścia na nieruchomości, na której inwestycja będzie realizowana .
Podstawę do wejścia na nieruchomości stanowi zawarta umowa na czasowe oraz trwałe zajęcie gruntów pod wodami płynącymi.

W celu zawarcia w/w umowy inwestor posiada obowiązek wystąpienia do RZGW we Wrocławiu , Zarząd Zlewni Nysy Kłodzkiej ul. Krakowska 49, 48-385 Otmuchów, tel.77-431-51-72, z wnioskiem na czasowe (na czas robót) i trwałe (na czas użytkowania) zajęcie gruntów pod wodami płynącymi.

Do wniosku należy dołączyć :

- prawomocne (potwierdzenie za zgodność z oryginałem) pozwolenie wodnoprawne na wykonanie prowadzonej inwestycji,
- łączną powierzchnię zajęcia terenu (na czas robót oraz na czas użytkowania) zaznaczoną na mapie ewidencyjnej (obliczoną powierzchnię należy potwierdzić w Nadzorze Wodnym w Kłodzku),
- mapę zasadniczą w skali 1:1000
- wypis z rejestru gruntów na wnioskowaną nieruchomość,
- oświadczenie wnioskodawcy o wpływie inwestycji na środowisko.
- określenie osoby upoważnionej do podpisywania umów w imieniu wnioskodawcy wraz z pełnomocnictwem lub innym dokumentem , z którego to wynika.

Do wiadomości: ZZ Otmuchów

Kierownik Nadzoru Wodnego
w Kłodzku

mgr inż. Marek Żródłowski

RR.6220.4.7.2017

DECYZJA

Działając na podstawie art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84 i art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zmianami) oraz § 3 ust.1 pkt 60 i pkt 65 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku o wydanie dla Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **„Przebudowie mostu w ciągu DW 385 w km 26+875 w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej”**.

postanawiam

stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. **„Przebudowa mostu w ciągu DW 385 w km 26+875 w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej”**, o zasięgu oddziaływania obejmującego działki ewidencyjne nr: 637/1,637/2,638,640,761,764,772,773,774,775,776,777,383/3,820,821,823,829,824,825,826, obręb Budzów, jednostka ewidencyjna Stoszowice.

Uzasadnienie

W dniu 03 sierpnia 2017 roku pełnomocnik Szymon Gruba ul. B. Prusa 22/5, 50-319 Wrocław, Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia polegającego na **„Przebudowie mostu w ciągu DW 385 w km 26+875 w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej”**.

Wnioskowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 i pkt 65 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016 r., poz. 71, ze zm.) została zaliczona do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: (drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody*) z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone.

Treść niniejszej decyzji przygotowana została w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz o wiedzę własną organu.

Na podstawie art. 64 i 78 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), organ prowadzący postępowanie pismem RR.6220.4.2.2017 r. z dnia 18.08.2017 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i pismem RR.6220.4.3.2017 z dnia 18.08.2017 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ząbkowicach Śl. o wydanie opinii co do

konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określenia zakresu ewentualnego raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie mostu w ciągu DW 385 w km 26+875 w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej”.

Wynikiem tych wystąpień jest:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, po wezwaniu Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia pismem znak: WOOŚ.4240.409.2017.ŁCK.3 z dnia 13.09.2017 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie mostu w ciągu DW 385 w km 26+875 w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ząbkowicach Śl. Postanowieniem znak: ZNS.610.14.2017 z dnia 05.09.2017 r. wyraził opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko polegającego na „Przebudowie mostu w ciągu DW 385 w km 26+875 w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej”.

Opierając się na załączonej do wniosku karcie informacyjnej planowanego przedsięwzięcia, opinii RDOŚ, opinii sanitarnej oraz uwzględniając łączne uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy oos., Wójt Gminy Stoszowice postanowił stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie mostu w ciągu DW 385 w km 26+875 w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej”

Organ prowadzący postępowanie administracyjne poddał analizie:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) *skali przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji;*

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na zaprojektowaniu i wykonaniu robót budowlanych związanych z całkowitą przebudową mostu w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w miejscowości Budzów.

W ramach inwestycji zostanie wykonany nowy ustrój nośny mostu w miejscu istniejącego. Przedsięwzięcie obejmuje wykonanie 90,00 m drogi wojewódzkiej, wraz z przepustem drogowym. W ramach inwestycji planuje się poszerzenie jezdni do szerokości co najmniej 7,0 m, a także wykonanie jednostronnego chodnika i jednostronnej opaski.

Wraz z mostem planuje się przebudowę istniejącej infrastruktury drogowej na odcinkach dojazdowych do obiektu.

Długość przebudowanych odcinków dojazdowych wyniesie ok. 130 m.

Zaplanowano również montaż obustronnych barier ochronnych na obiekcie oraz na dojazdach do obiektu.

W ramach inwestycji zostanie wykonane odmulenie, oczyszczenie oraz wyprofilowanie koryta rzeki na długości minimum 20 m za i przed mostem.

Planowane jest również umocnienie kostką grafitową stożków nasypowych i skarp przy moście, a także przebudowanie i oczyszczenie rowu, do którego odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe,

b) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;*

z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływania.

c) wykorzystanie zasobów naturalnych;

w związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wykorzystania zasobów naturalnych.

d) emisja i występowanie innych uciążliwości.

Faza realizacji przedsięwzięcia będzie związana z:

- emisją spalin i pyłów do powietrza atmosferycznego, powstającego w trakcie prac maszyn oraz poruszających się samochodów - będzie to oddziaływanie chwilowe, ograniczone do miejsca realizacji przedsięwzięcia,
- emisją hałasu z pracujących maszyn i sprzętu wykorzystywanego do prowadzonych prac – będzie to oddziaływanie chwilowe, ograniczone do miejsca realizacji przedsięwzięcia; celem minimalizacji emisji hałasu, prace będą prowadzone jedynie w porze dziennej,
- wytwarzanie odpadów, głównie z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, które będą gromadzone w sposób selektywny i przekazywane uprawnionym jednostkom,
- wycinka drzew i krzewów – wycinka ok. 20 drzew nastąpi w lutym 2018 roku w przypadku zmiany terminu, wszelkie prace związane z usunięciem drzew w okresie lęgowym tj. od 1 marca do 15 października będą prowadzone pod nadzorem ornitologa i chiropterologa.

Oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na środowisko w fazie realizacji, będzie miało charakter okresowy, krótkoterminowy i odwracalny o zasięgu lokalnym, przez co nie zmieni się forma oddziaływania na stan ekologiczny cieku Węża.

Faza eksploatacji przedsięwzięcia będzie związana z:

- emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego powstałą ze spalania benzyny i oleju w silnikach samochodów poruszających się w obrębie projektowanej inwestycji. Realizacja planowanego przedsięwzięcia usprawni płynność ruchu,
- emisją hałasu pochodzącą z ruchu pojazdów samochodowych w obrębie projektowanej inwestycji. Emisja ta jednak nie wpłynie znacząco na istniejący stan akustyczny środowiska z uwagi na budowę mostu w istniejącej lokalizacji,
- emisją ścieków deszczowych podczyszczanych poprzez zastosowanie wpustów drogowych i studni rewizyjnych z osadnikami,
- powstawaniem odpadów, które należy przekazywać wyspecjalizowanym jednostkom posiadającym stosowne zezwolenia.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego wykorzystywany będzie sprawny sprzęt, zaplecze budowy wyposażone zostanie w środki służące do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych, a zaplecze budowy wyposażone będzie w przenośne sanitariaty podłączone do zbiorników odpływowych opróżnianych regularnie do najbliższej oczyszczalni ścieków.

Przedmiotowy teren zlokalizowany jest poza obszarami wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk. W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują formy ochrony objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 2134) w tym obszary Natura 2000.

Biorąc pod uwagę rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowana inwestycja znajduje się nad potokiem Węża, będącym lewym dopływem Nysy Kłodzkiej. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie na obszarze dorzecza Odry, w granicach Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o nazwie *Budzówka od Źródła do Jaskowej* o kodzie RW60004123229, stanowiącej naturalną część wód o dobrym stanie i niezagrażoną nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ponadto przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na terenie Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) nr 109. Stan ilościowy i stan chemiczny danej JCWPd został oceniony jako dobry, natomiast ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych jako niezagrażone.

e) *Ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii – nie występuje.*

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniając:

- a) *obszary wodno-błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych – nie występują*
- b) *obszary wybrzeży – nie występują;*
- c) *obszary górskie lub leśne – nie występują;*
- d) *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód środowiskowych - przedsięwzięcie umiejscowione jest poza granicami stref ochronnych ujęć wody i obszarów ochronnych zbiorników wód środowiskowych.*
- e) *obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków i zwierząt lub ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy przyrody – nie występują;*
- f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone - nie występują;*
- g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – nie występują;*
- h) *gęstość zaludnienia – przedsięwzięcie nie ma wpływu na gęstość zaludnienia;*
- i) *obszary przyległe do jezior - nie występują;*
- j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej – nie występują;*

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego, w odniesieniu do uwarunkowań wynikających z:

- a) *zasięg oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać – przedsięwzięcie nie powoduje zmiany zasięgu geograficznego oddziaływania, ani też nie powoduje zmiany oddziaływania na dotychczasową liczbę ludności;*
- b) *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze – uwzględniając charakter inwestycji oraz jego odległość od najbliższej granicy państwa, nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie oddziaływało na obszary położone poza granicami Polski;*
- c) *wielkość i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej - rodzaj i zakres przedsięwzięcia nie ma wpływu negatywnego na istniejącą infrastrukturę;*
- d) *prawdopodobieństwa oddziaływania - oddziaływanie na środowisko będzie związane zarówno z fazą realizacji przedsięwzięcia jak i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia i dotyczyło będzie przede wszystkim oddziaływania na klimat akustyczny i powietrze oraz wytwarzanie odpadów i ścieków;*
- e) *czasu trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania - oddziaływanie jakie wystąpi podczas realizacji inwestycji, będzie miało charakter okresowy, krótkotrwały a uciążliwości ustaną wraz z zakończeniem prac. Faza eksploatacji przedsięwzięcia będzie związana z emisją zanieczyszczeń oraz hałasu – są to oddziaływania o charakterze ciągłym. Podczas eksploatacji wytwarzane będą także odpady i ścieki – będą to oddziaływania o charakterze pośrednim.*

Biorąc pod uwagę przedstawione okoliczności oraz opinię Regionalnego Dyrektora ochrony Środowiska we Wrocławiu i postanowienie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w

Ząbkowicach Śl., a także ze względu na brak innych uwag bądź zastrzeżeń w trakcie postępowania odstąpiono od przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Dla planowanego przedsięwzięcia nie nałożono obowiązku przedstawiania analizy porealizacyjnej. Możliwe jest to w wypadku przedsięwzięć, dla których sporządza się raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Uwzględniając powyższe warunki należy stwierdzić, że przeprowadzona ocena wykazała, iż planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach i należywym wykonaniu.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Z 2017 poz. 1405 t.j. z póź. zm); decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust.4 i 4b.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Wałbrzychu Al. Wyzwolenia nr 24 za pośrednictwem Wójta Gminy Stoszowice w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Wójta Gminy Stoszowice.

Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Stoszowice oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgoda z żądaniem wszystkich stron, lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania.

Informacja o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy podlega podaniu do publicznej wiadomości przez zamieszczenie obwieszczenia: na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Stoszowice, na stronie internetowej Urzędu Gminy Stoszowice, w miejscu planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art.7 pkt. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r. poz.1827 t.j.) jednostki budżetowe zwalnia się z opłaty skarbowej.

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. Strony postępowania według akt sprawy
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu
pl. Powstańców Warszawy 1, 50-951 Wrocław
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ząbkowicach Śl.
ul. Kłodzka 2. 57-200 Ząbkowice Śl.



WOJTA GMINY
Paweł Gancarz

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na **Przebudowie mostu w ciągu DW 385 w km 26+875 w m. Budzów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej.**

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się:

- całkowitą rozbiórkę istniejącego obiektu i wybudowanie nowego mostu,
- wykonanie 90,00 m drogi wojewódzkiej, wraz z przepustami drogowymi,
- poszerzyć jezdnię do szerokości co najmniej 7,0 m ograniczonej krawężnikami granitowymi o minimalnym wyniesieniu 14 cm oraz wygospodarować miejsce, na jednostronny chodnik szerokości 1,5 m oraz jednostronną opaskę o szerokości użytkowej 1,0 m,
- wymianę nawierzchni drogowej na dojazdach do obiektu na odcinku o całkowitej długości ok.130 m,
- dla zabezpieczenia ruchu pojazdów i pieszych planuje się montaż obustronnych barier ochronnych na obiekcie oraz na dojazdach do obiektów,
- odmulenie, oczyszczenie, a także wyprofilowanie koryta rzeki na długości min 20 m za i przed mostem,
- umocnienie kostką granitową stożków nasypowych i skarp przy moście.

DECYZJA 54/W/17

Na podstawie:

- Art. 31 ust. 4 pkt 4, ust. 5, art. 37 pkt. 2, art. 122 ust. 1 pkt 1 i 3, ust. 4, art. 123 ust. 2 i 3, art. 127 ust. 1, 3, 5 i 6, art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne / t. j. Dz. U. z 2017r. poz. 1121/,
- §21 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2016 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego / Dz. U. z 2014r. poz. 1800/,
- art. 181 ust. 1 pkt 3), ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2017r., poz. 519 ze zm.),
- art. 104 K.p.a.

po rozpatrzeniu

wniosku z dnia 10.10.2017r. PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. (Lider konsorcjum) wraz z Przedsiębiorstwem Wielobranżowym RADPOL Sp. z o.o. (Partner konsorcjum), działających na zlecenie Województwa Dolnośląskiego – Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu w sprawie wydania pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzenia wodnego oraz na szczególne korzystanie w zakresie odprowadzania wód w ramach zadania pn.: „Przebudowa mostu w ciągu DW 385 km 26+875 w m. Budzów”

o r z e k a m

I. Udzielić Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu pozwolenie wodnoprawne na:

1. wykonanie urządzenia wodnego – przebudowę mostu nad potokiem Węża w km 4+660, w ciągu w drogi wojewódzkiej nr 385 (działka nr 383/3) w km 26+875 w miejscowości Budzów poprzez wymianę istniejącej konstrukcji kamiennej wraz z poszerzeniem wykonanym z płyty żelbetowej na ustrój powłokowy z blachy falistej przy nadaniu obiektowi mostowemu projektowanych parametrów:
 - szerokość mostu w świetle poręczy – 24,80 m
 - światło poziome mostu – 2,49 m
 - światło pionowe – 2,10 m
 - rzędna dna rzeki pod mostem od str. wlotu – 316,57 m n.p.m.
 - rzędna spodu konstrukcji mostowej od str. wlotu – 318,93 m n.p.m.
 - współrzędne geograficzne: N: 50°35'25,21"
E: 16°42'15,66";
2. wykonanie urządzenia wodnego – przebudowę przepustu zlokalizowanego pod drogą wojewódzką nr 385 w km 26+959 w obrębie Budzów poprzez zastąpienie przepustu o konstrukcji kamiennej rurociągiem przy nadaniu przepustowi projektowanych parametrów:
 - długość - 19,0m
 - spadek - 1,5%
 - średnicy - Ø800,
 - współrzędne geograficzne: N: 50°35'23,97"
E: 16°42'11,91";
3. wykonanie urządzenia wodnego – przebudowę rowu wraz z wylotem do potoku Węża (wzdłuż drogi DW 385 na odcinku między km 26+959 i km 26+875), przy nadaniu projektowanych parametrów:
 - długość rowu - 84,0m
 - spadek - 1,0%
 - szerokość w dnie – 0,5m
 - nachylenie skarp 1:1
 - współrzędne geograficzne początek: N: 50°35'23,95"
E: 16°42'12,41";
 - współrzędne geograficzne koniec: N: 50°35'24,59"
E: 16°42'14,60";
4. wykonanie urządzenia wodnego – wylotu kanalizacji deszczowej P1 - drogi wojewódzkiej o średnicy Ø200 do potoku Węża w km 4+668 w murze oporowym po prawej stronie brzegu o rzędnej dna 317,67m n.p.m. i współrzędnych geograficznych początek: N: 50°35'25,56"
E: 16°42'16,03";

5. wykonanie urządzeń wodnych - wylotów ze ścieków skarpowych do rowu drogowego zlokalizowanego w działce nr 383/3 w obrębie Budzów – gmina Stoszowice:
- W1 - współrzędne geograficzne: N: 50°35'24,00", E: 16°42'12,51"
W2 - współrzędne geograficzne: N: 50°35'24,34", E: 16°42'13,47"
W3 - współrzędne geograficzne: N: 50°35'24,60", E: 16°42'14,51";
6. wykonanie urządzenia wodnego - umocnienia koryta potoku Węża przed i za mostem w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w granicach działki 829 i 773 w obrębie Budzów – gmina Stoszowice na odcinku 24,0m powyżej mostu oraz na odcinku 9,0m poniżej mostu narzutem kamiennym oraz drewnianych palisad przy zachowaniu spadku skarp 1:n = 1:1,5, szerokości w dnie 1,8÷3,5m, spadku = 0,9% oraz o:
- współrzędne geograficzne początek odcinka I: N: 50°35'23,95"
E: 16°42'12,41";
 - współrzędne geograficzne koniec odcinka I: N: 50°35'24,59"
E: 16°42'14,60";
7. szczególne korzystanie w zakresie odprowadzania wód opadowych i roztopowych pochodzących z odcinka drogi wojewódzkiej nr 385 (działka nr 383/3 w obrębie Budzów – gmina Stoszowice) do rowu przydrożnego i dalej do potoku Węża w ilości:

1	2	3	4	5
Nr urządzenia	Powierzchnia odwadniana w [m ²]	Q _{śrd} [m ³ /d]	Q _{maxh} [m ³ /h]	Q _{maxr} [m ³ /rok]
Wyl. Ist 1	81,75	0,125	10,487	58,860
Wyl. P1	604,80	0,923	77,584	435,456
W1	178,15	0,272	22,853	128,268
W2	165,55	0,253	21,237	119,196
W3	106,54	0,163	13,667	76,709

II. Pozwolenie niniejsze na wykonanie urządzeń wodnych wydaje się na czas nieokreślony, a na szczególne korzystanie z wód wydaje się do dnia 30.11.2027r. zobowiązując do:

1. wykonania urządzeń zgodnie z załączonym do wniosku operatem wodnoprawnym oraz pozytywną opinią,
2. wykonywania przeglądów eksploatacyjnych wykonanych urządzeń wodnych zgodnie z obowiązującymi przepisami,
3. utrzymywania w należyтым stanie technicznym wykonanych urządzeń wodnych tj. rowu oraz koryta potoku Węża na odcinku wykonanych umocnień poprzez pogłębianie oraz usuwanie elementów utrudniających grawitacyjny przepływ wód,
4. wynagrodzenia ewentualnych szkód osobom trzecim wyrzniętych na skutek realizacji niniejszego pozwolenia.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 10.10.2017r. PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. (Lider konsorcjum) wraz z Przedsiębiorstwem Wielobranżowym RADPOL Sp. z o.o. (Partner konsorcjum), działających na zlecenie Województwa Dolnośląskiego – Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu zwróciła się do tego organu o wydanie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzenia wodnego oraz na szczególne korzystanie w zakresie odprowadzania wód w ramach zadania pn.: „Przebudowa mostu w ciągu DW 385 km 26+875 w m. Budzów” zlokalizowanego w miejscowości Budzów, gminie Stoszowice.

Do wniosku dołączono operat wodnoprawny pn.: „Operat wodnoprawny dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 385 w ramach zadania pn.: Przebudowa mostu w ciągu DW 385 km 26+875 w m. Budzów” wykonany przez PBW Inżynieria z Wrocławia w październiku 2017r. Do wniosku dołączono również pozytywną opinię administratora potoku Węża – Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu – Nadzór Wodny w Kłodzku z dnia 15.09.2017r.

Po przeanalizowaniu wniosku wraz z dokumentacją ustalono, iż postępowanie dotyczy wydania pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych – przebudowy mostu na potoku Węża wraz z rowem, przepustem pod drogą i wykonaniem ścieków wraz z wylotami. Dodatkowo ustalono, iż w ramach szczególnego korzystania odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe do potoku Węża z części drogi wojewódzkiej (dz. nr 383/3) zlokalizowanej w obrębie miejscowości Budzów - gmina Stoszowice. Z uwagi m.in., iż ilość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z drogi nie będzie przekraczała wielkości wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2016 r. w sprawie

warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego / Dz. U. z 2014r. poz. 1800/, tut. organ postanowił odstąpić od wyznaczenia parametrów odprowadzanych ścieków.

Informację o wszczęciu postępowania podano do publicznej wiadomości i wysłano stronom postępowania wyznaczając termin na wnoszenie uwag w sprawie. W wyznaczonym terminie żadna ze stron nie wniosła uwag w sprawie. W związku z powyższym po przeanalizowaniu wniosku, załączonej dokumentacji, zgromadzonych w sprawie materiałów oraz w oparciu o przepisy prawa wodnego i kpa powołane na wstępie tut. organ postanowił wydać niniejszą decyzję.

Wydanie decyzji jest zasadne ze względu na słuszny interes wnioskodawcy oraz uzasadnione z uwagi na konieczność ochrony środowiska naturalnego.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

Pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń (art. 123 ust 2 cytowanego na wstępie prawa wodnego).

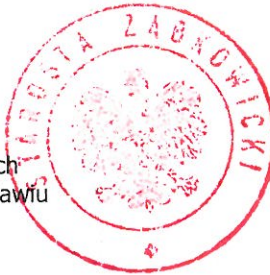
Wnioskodawcy, który nie uzyskał praw do nieruchomości lub urządzeń koniecznych do realizacji pozwolenia wodnoprawnego, nie przysługuje roszczenie o zwrot nakładów poniesionych w związku z otrzymaniem pozwolenia (art. 123 ust 3 cytowanego na wstępie prawa wodnego).

Uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego nie zwalnia z obowiązków wynikających z przepisów prawa budowlanego.

Od decyzji niniejszej przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Starosty Ząbkowickiego

Otrzymują:

1. „PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o.
2. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
3. Zarząd Dróg Powiatowych w Ząbkowicach Śląskich
4. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu
5. Wójt Gminy Stoszowice
6. Zarząd Województwa Dolnośląskiego
7. Ziomek Edward
8. Ziomek Mirosław
9. Ziomek Ryszard
10. Borowska Franciszka
11. Borowski Eugeniusz
12. Kornaś Stanisław
13. Szczygielska Maria
14. Szczygielska Waleria
15. Szczygielski Adam
16. Szczygielski Mieczysław
17. Szczygielski Paweł
18. Szczygielski Władysław



Z up. STAROSTY
[Signature]
Dyrektor Zarządu
Krajoznictwa, Wydziału
Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:

19. RZGW we Wrocławiu – Kataster Wodny
20. WIOŚ we Wrocławiu – Delegatura Wałbrzych
21. A/a

W związku z art. 7 pkt. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016r., poz. 1827 z późn. zm.) zwalnia się od opłaty skarbowej jednostki budżetowe.

Pouczenie

Pozwolenie wodnoprawne wygasa, jeżeli zakład nie rozpoczął wykonywania urządzeń wodnych w terminie 3 lat od dnia, w którym pozwolenie wodnoprawne na wykonanie tych urządzeń stało się ostateczne.

Pozwolenie wodnoprawne można cofnąć lub ograniczyć bez odszkodowania, jeżeli urządzenia wodne wykonane zostały niezgodnie z warunkami ustalonymi w pozwoleniu wodnoprawnym lub nie są należycie utrzymywane oraz jeżeli zakład nie rozpoczął w terminie korzystania z uprawnień wynikających z pozwolenia przez okres co najmniej 2 lat (art. 135 i 136 ustawy z dnia 18 lipca 2001 roku - Prawo wodne t. j. Dz. U. z 2017, poz. 1121).

DŁ

Starosta Ząbkowicki
57-200 Ząbkowice Śląskie,
ul. Henryka Sienkiewicza 11

PROTOKÓŁ Z NARADY KOORDYNACYJNEJ W SPRAWIE NR PODGIK.6630.84.2017

Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U.2016.1629 ze zm.).

Adnotacja o przeprowadzonej naradzie koordynacyjnej została umieszczona na stronie tytułowej projektu

Przedmiot narady: Przebudowa mostu w ciągu DW nr 385 w Budzowie.
Lokalizacja: Gmina: Stoszowice
Budzów, dz.: 383/3, 772, 773, 774
Wnioskodawca: PBW INŻYNIERIA SP. Z O.O.
Inwestor: DOLNOŚLĄSKA SŁUŻBA DRÓG I KOLEI WE WROCŁAWIU
Projektant: SZYMON GRUBA
Przewodniczący: Anna Dumanowska
Miejsce narady: Ząbkowice Śląskie ul. B. Prusa 5, pokój nr 311, w godz. 8-13.
Oplata nr: 4676/17/1
Sposób przeprowadz.: stacjonarny z elementami elektronicznymi
Data wpływu: 24.10.2017
Data narady: 09.11.2017

Opracowania do uzgodnienia:

- 1 przyłącze wodociągowe , szt
- 2 sieć wodociągowa , metry
- 3 sieć kanalizacji deszczowej, metry

Stanowisko Przewodniczącego narady koordynacyjnej:

Nie dołączono uzgodnienia z DSDiK.

Lista uczestników narady koordynacyjnej wraz z uwagami

Lp	Nazwa instytucji	Przedstawiciel	Uwagi	Uwagi dodatkowe
1	ORANGE POLSKA S.A.	Marek Jawornicki	Uwagi w załączniku.	
2	TAURON DYSTRYBUCJA SA, Oddział w Wałbrzychu, Rejon Dzierżoniów	Elżbieta Nagły	Uwagi w załączniku.	
3	Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy we Wrocławiu Gazownia w Dzierżoniowie	-	Pomimo zawiadomienia nie uczestniczył w naradzie koordynacyjnej	
4	DOLNOŚLĄSKA SŁUŻBA DRÓG I KOLEI WE WROCŁAWIU	-	Zgodnie z pismem Nr ZID.8039.77.2014 z dnia 17.10.2014r. przedstawiciel jednostki nie będzie brać udziału w naradach koordynacyjnych: brak pisemnego uzgodnienia oznacza brak akceptacji dla projektu.	
5	URZĄD GMINY STOSZOWICE	-	Pomimo zawiadomienia nie uczestniczył w naradzie koordynacyjnej	
6	WODOCIĄGI SREBRNOGÓRSKIE SP.ZO.O.	-	Pomimo zawiadomienia nie uczestniczył w naradzie koordynacyjnej	

Z up. STAROSTY
Anna Dumanowska
Geodeta
w Powiatowym Ośrodku Dokumentacji
Geodezyjnej i Kartograficznej

TAURON Dystrybucja S.A.
 Oddział w Wałbrzychu
 ul. Piotra Wysockiego 11, 58-300 Wałbrzych
 Infolinia: +48 32 606 0 616
 info@tauron-dystrybucja.pl



Ząbkowice Śl., ... 09.11 ... 2017 r

Starostwo Powiatowe w Ząbkowicach Śl.
 Wydział Geodezji, Katastru
 i Nieruchomości
 ul. Bolesława Prusa 5
 57-200 Ząbkowice Śl.

Numer opinii: OMD4/NK/EN.J. 84 /ZB/2017

Numer tematu SGN.6630. 84 2017

Informacja o występujących ew. kolizjach: brak

Przedstawiona dokumentacja projektowa zostaje zaopiniowana wg. punktów A, B, C, D, E, I

- A. Zgodnie z uwagami zawartymi w piśmie Znak TD/OWB/OMD/2017-06-06/0000002
 Z dnia 06.06.2017r.
- B. Prace w pobliżu urządzeń podziemnych TAURON Dystrybucja S.A. należy wykonać ręcznie, zgodnie z obowiązującymi normami. Wskazane jest ze względu na bezpieczeństwo osób i mienia, by przed przystąpieniem do prac wystąpić do Wydziału Eksploatacji (OME) TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Wałbrzychu o nadzór branżowy.
- C. Przed przystąpieniem do prac w odległości mniejszej niż:
 - 3 m od skrajnych przewodów linii napowietrznych nN,
 - 10 m od skrajnych przewodów linii napowietrznych SN,
 - 15 m od skrajnych przewodów linii napowietrznych WN,
 należy uzgodnić bezpieczne metody pracy ze Spółką eksploatującą sieć. Odległości powyższe dotyczą również użycia dźwigni, licząc odległość od najdalej wysuniętej części maszyny do skrajnego przewodu. Prace ziemne należy prowadzić w ten sposób, aby nie naruszać ustojów słupów linii jw., Inaczej będą musiały być odbudowane kosztem i staraniem winnego ich uszkodzenia.
- D. Należy zachować minimalną odległość projektowanych sieci podziemnych od istniejących fundamentów słupów linii energetycznych:
 - linii nN - 1m,
 - linii SN - 2m,
 - linii WN - 5m
- E. Kategorycznie zabrania się prowadzenia robót ziemnych sprzętem mechanicznym bez nadzoru w odległości mniejszej niż 2m od zlokalizowanego przekopem kontrolnym kabla.
- F. Prace w pobliżu urządzeń podziemnych TAURON Dystrybucja S.A. należy wykonać ręcznie, zgodnie z obowiązującymi normami. Kable elektroenergetyczne będące w kolizji poprzecznej z planowaną inwestycją przepustu rurowego wychodzącego 0,5m poza jezdnię/wjazd/chodnik. Należy stosować następujące średnice rur ochronnych:
 Dla kabli 1 kV rury o średnicy minimum 110mm koloru niebieskiego.
 Dla kabli SN rury minimum 160mm koloru czerwonego.
 Zabezpieczenie kabli wykonać zgodnie z wytycznymi do zabezpieczenia kabli (podane na drugiej stronie).
- G. Dla kolidujących urządzeń należy wystąpić o wydanie warunków technicznych usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej do TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Wałbrzychu
- H. Nieaktualna mapa do celów projektowych
- I. Prace pod linia napowietrzną nN i w jej pobliżu. Prace w pobliżu kabli nN (należące do dołączonym do opinii załączniku mapowym nr.1). ...
Przed przystąpieniem do prac reprofilowania skrajności/terenu należy skontaktować się z Tauron Dystrybucja S.A. Wydział Eksploatacji w Dzierżonowie.
(ze względu na znajdujące się w tym obszarze kable nN).

Opiniował: E. Nagły TAURON Dystrybucja S.A.

Elżbieta Nagły

WYTYCZNE DO ZABEZPIECZENIA KABLI

1. Kable elektroenergetyczne będące w kolizji poprzecznej z planowaną inwestycją należy zabezpieczyć dzieloną rurą osłonową przepustu wychodzącego po 0,5 m poza jezdnię / wjazd / chodnik / oś obiektu liniowego.
2. Należy stosować następujące średnice rur ochronnych:
 - a) Dla kabli 1 kV rury o średnicy minimum 110mm koloru niebieskiego.
 - b) Dla kabli SN rury minimum 160mm koloru czerwonego.
3. W przypadku występowania kabli elektroenergetycznych zabrania się prowadzenia robót ziemnych sprzętem mechanicznym w odległości mniejszej niż 2 m od kabla zlokalizowanego przekopem kontrolnym. Kable można odkopać tylko do strefy ochronnej tj. folii lub cegły – zabrania się odkrywania czynnych kabli energetycznych.
4. Należy uzyskać zgodę na wymagane odpłatne wyłączenia odpowiednich urządzeń energetycznych oraz ustalić nadzór służb energetycznych.
5. Wszelkie prace na istniejących urządzeniach energetycznych będących własnością TAURON Dystrybucja S.A. należy wykonywać z zachowaniem szczególnych środków ostrożności pod nadzorem służb energetycznych TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Wałbrzychu, a następnie zgłosić celem dokonania odbioru robót zanikowych.
6. Prace przy urządzeniach energetycznych powinny być wykonywane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje, zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami.
7. W przypadku wystąpienia niewystarczającej głębokości położenia istniejących kabli energetycznych – zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów i norm – oraz innych utrudnień technicznych (np. mufy) należy przewidzieć możliwość przełożenia kabla/kabli energetycznych poprzez wykonanie wstawek kablowych. W takim przypadku należy wystąpić z wnioskiem o określenie nowych warunków technicznych usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej.
8. W przypadku skrzyżowania projektowanych sieci (gazowej, wodociągowej, ciepłowniczej itp.) z istniejącymi kablami SN, należy przedłożyć do uzgodnienia w TAURON Dystrybucja S.A. (Wydział Eksploatacji) projekt techniczny (stanowiący element dokumentacji projektowej projektowanej inwestycji) z zaznaczeniem sposobu (typu i długości rur ochronnych) oraz miejsca zabezpieczenia kabli elektroenergetycznych.

Uwagi dla Wykonawcy

- Wykonawca może przystąpić do robót prowadzonych w strefie sieci energetycznych po uprzednim pisemnym powiadomieniu z 7-dniowym wyprzedzeniem powołując się na numer uzgodnienia. Powiadomienie winno zawierać: nazwę i adres wykonawcy prac, telefon kontaktowy, informację o charakterze prac, termin wykonania pracy, osoby odpowiedzialne za nadzór techniczny.

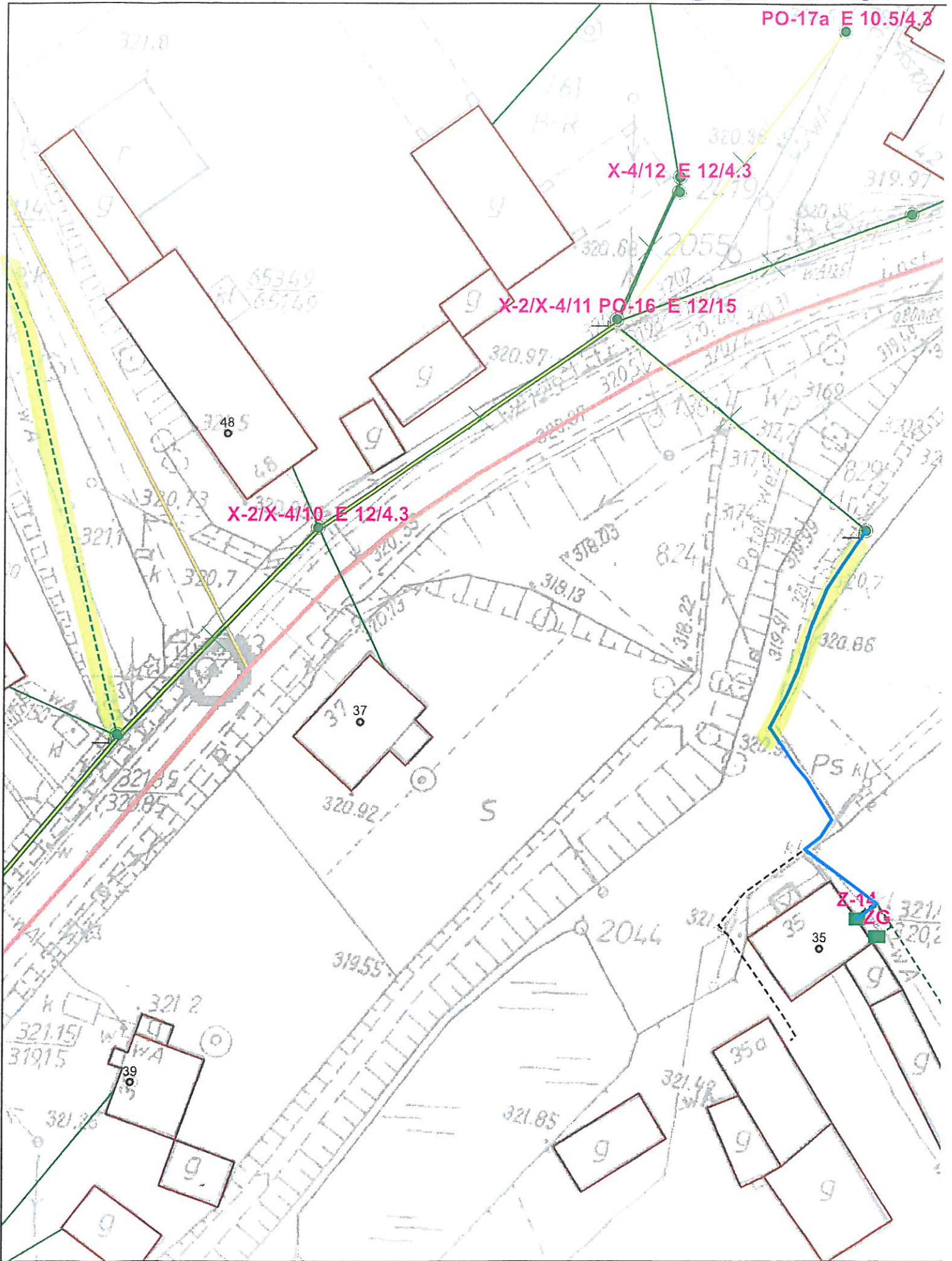
Pismo należy kierować na adres:

*TAURON Dystrybucja S.A.
Oddział w Wałbrzychu
Wydział Eksploatacji
ul. Wysockiego 11
58-300 Wałbrzych*

- W przypadku uszkodzenia urządzeń elektroenergetycznych będących w eksploatacji TAURON Dystrybucja S.A., wobec przedsiębiorstwa prowadzącego roboty ziemne, egzekwowane będzie wyrównanie szkody na podstawie kalkulacji powykonawczej sporządzonej przez TAURON Dystrybucja S.A.

Ponadto informujemy, że na danym terenie mogą znajdować się urządzenia elektroenergetyczne i teletechniczne niebędące własnością TAURON Dystrybucja S.A.

Załącznik nr 1
Do opinii ZUM
OMD 4/NK/EN/84/ZB/2017
z dnia 09.11.2017r.



PO-17a E 10.5/4.3

X-4/12 E 12/4.3

X-2/X-4/11 PO-16 E 12/15

X-2/X-4/10 E 12/4.3

Z-14
ZG

Od: "Jawornicki Marek - Hurt" <Marek.Jawornicki@orange.com>
Do: "ZUD - SP Zabkowice Sl." <zud@zabkowice-powiat.pl>
Wysłano: 6 listopada 2017 13:00
Temat: RE: PODGIK.6630.84.2017. Most w km 26+875 w miejscowości Budzów, DW 385

Opiniujemy projekt na następujących warunkach:

- w miejscach zbliżeń i skrzyżowań z istniejącymi urządzeniami Orange Polska zachować normatywne odległości zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury D.U nr 219 z 2005 poz. 1864 oraz normą zakładową ZN-15/OPL-004
- w miejscach skrzyżowań i zbliżeń z urządzeniami telekomunikacyjnymi prace prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami techniczno-budowlanymi pod nadzorem właścicielskim przedstawiciela OPL.
- w przypadku braku możliwości zachowania normatywnych odległości od istniejących urządzeń telekomunikacyjnych należy wystąpić o warunki techniczne do Orange Polska, Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze w Wrocław, ul. Długa 60, 58-309 Wałbrzych, adres mailowy: EuSI_Paszportyzacja_Wroclaw@orange.com;
- przed planowanym rozpoczęciem robót należy wystąpić z wnioskiem o realizację nadzoru właścicielskiego wg zasad pracy na infrastrukturze OPL podanych na stronie internetowej www.orange.pl/wniosekonadzor
- każde wejście na infrastrukturę własności OPL bez złożonego wniosku o nadzór właścicielski, będzie traktowane jako nielegalne i zgłaszane do organów ścigania oraz Państwowego Inspektora Nadzoru Budowlanego z wszelkimi tego konsekwencjami.

W przypadku nie zastosowania się do w/w uwag całość kosztów związanych z usunięciem ewentualnych awarii oraz zabezpieczeniem istniejących urządzeń telekomunikacyjnych poniesie Inwestor (Wykonawca).



Marek Jawornicki, Główny Specjalista ds. Zasobów Infrastruktury
Zarządzanie Zasobami Sieci i IT, Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 2-Wrocław
Tel.: +48 74 840 10 80, Kom.: +48 510 044 775
Orange Polska, Długa 60, 58-309 Wałbrzych
www.orange.pl

From: ZUD - SP Zabkowice Sl. [mailto:zud@zabkowice-powiat.pl]
Sent: Monday, November 06, 2017 12:56 PM
To: Jawornicki Marek - Hurt
Subject: Re: PODGIK.6630.84.2017. Most w km 26+875 w miejscowości Budzów, DW 385

Witam

właśnie dostałam takie uzgodnienie od wnioskodawcy (wolę od razu się dopytać, bo później robi się zamieszanie)

Pozdrawiam

Anna Dumanowska

Starostwo Powiatowe w Ząbkowicach Śląskich

tel. 74 8162 830

----- Original Message -----

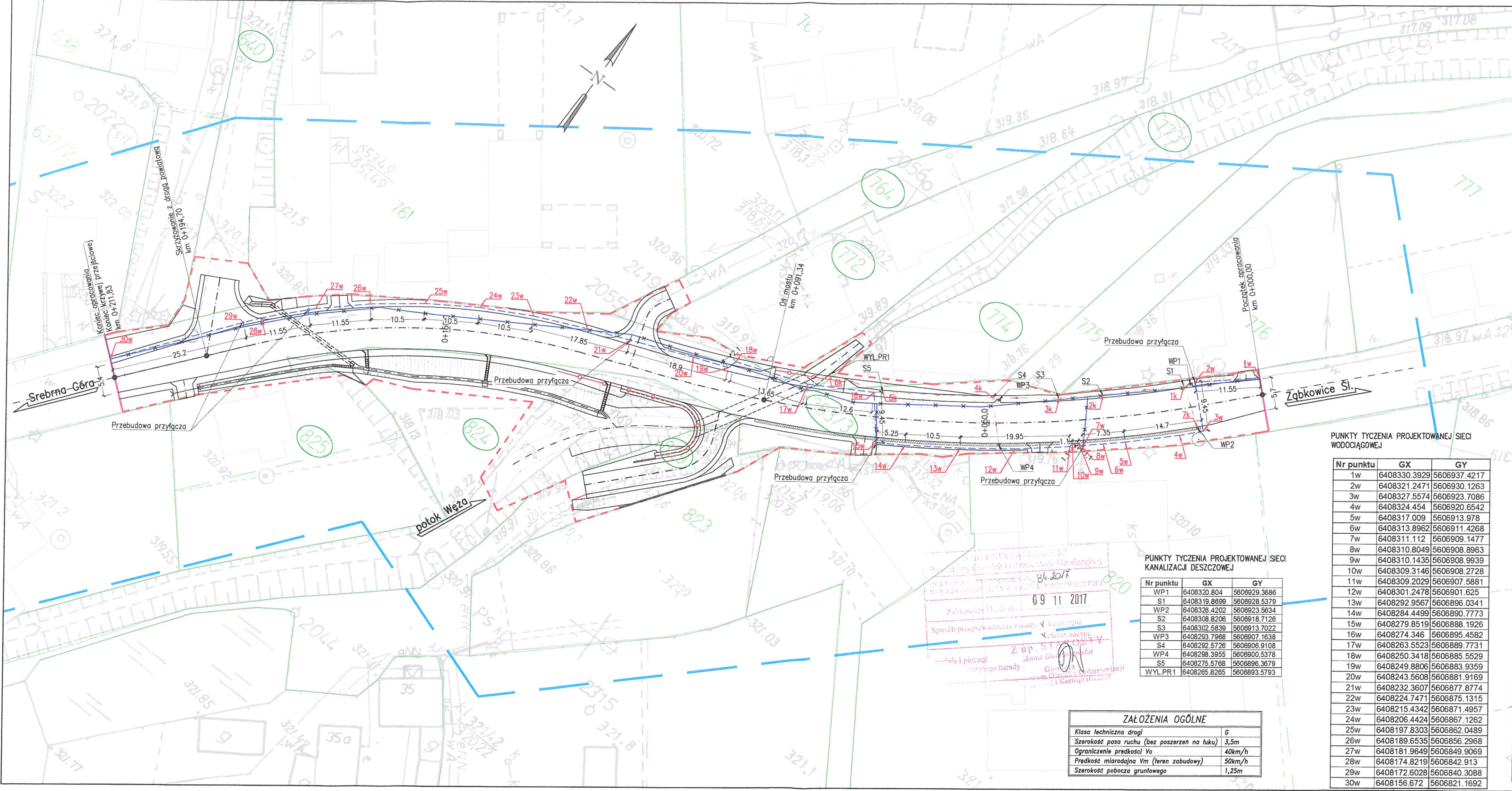
From: Jawornicki Marek - Hurt

To: zud

Sent: Saturday, November 04, 2017 6:42 AM

Subject: PODGIK.6630.84.2017. Most w km 26+875 w miejscowości Budzów, DW 385

Orange Polska S.A. nie uzgadnia projektu. Wystąpić do Orange Polska S.A. o techniczne warunki przebudowy i zabezpieczenia urządzeń. Konieczna przebudowa słupów telefonicznych.



Podpisano się, że niniejszy dokument został opracowany w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultaty zawiera operat techniczny wpisany do ewidencji zasobów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

Organ prowadzący państwowy zasób geodezyjny i kartograficzny: STAROSTA ZĄBKOWICKI

Identyfikator ewidencyjny materiału zasobu - operat techniczny: 022404_2

Data wpisania operatu technicznego do ewidencji w centralnym rejestrze: 09.07.2017

Imię, nazwisko i podpis osoby reprezentującej organ: mgr inż. Krzysztof Pacut

OPENGEO GEODEZJA
geodezja uprawniowana - mgr inż. Krzysztof Pacut
ul. Al. Niepodległości 7/9, 57-200 ZĄBKOWICE SL.
tel. 666 720 102, NIP: 887-16-79-60, REGON: 89332816

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH

Oznaczenie kancelaryjne zgłaszanej pracy geodezyjnej	PODGIK.664.010.11.2017
Miejscowość	Budzów
Jednostka ewidencyjna	identyfikator: 022404_2 nazwa: Staszowice
Obszar ewidencyjny	identyfikator: Nr 0001 nazwa: Budzów
Skala arkusza mapy nr 6.137.09.18.2.1	1:500 (powiększenie)
Nazwa układu współrzędnych	prostokątnych płaskich PL-2000 strefa 6 (18) wysokości: Krasztadt
Oznaczenie granic obszaru, który był przedmiotem aktualizacji	
Oznaczenie i informacje o służebnościach gruntowych mających wpływ na zagospodarowanie gruntów, zlokalizowanych w granicach planowanej inwestycji	brak
Wykazane na mapie granice nieruchomości nie określono z wymaganą dokładnością. Niniejsza mapa nie może służyć do projektowania budynków usytuowanych w odległości 4,00m od granic nieruchomości.	

Opengeo
www.opengeo-geodezja.pl
OPENGEO GEODEZJA
mgr inż. Krzysztof Pacut
Al. Niepodległości 7/9
57-200 Ząbkowice Sl.
tel. 666 720 102, email: opengeo@onet.pl

GEODEZJA UPRAWNIOWY
mgr inż. Krzysztof Pacut
uprawnienie do wykonywania
i kartografii nr 12296 w centralnym rejestrze
016.mgpn.kraj.gov.pl

09.07.2017

Nazwa / imię i nazwisko wykonawcy oraz data i podpis osoby reprezentującej wykonawcę

Imię i nazwisko, nr uprawnień oraz data i podpis geodety uprawniowanego, który opracował mapę

PUNKTY TYCZENIA PROJEKTOWANEJ SIECI WODOCIĄGOWEJ

Nr punktu	GX	GY
1w	6408330.3929	5606937.4217
2w	6408321.2471	5606930.1263
3w	6408327.5574	5606923.7086
4w	6408324.454	5606920.6542
5w	6408317.009	5606913.978
6w	6408313.8962	5606911.4268
7w	6408311.112	5606909.1477
8w	6408310.8049	5606908.8963
9w	6408310.1435	5606908.9939
10w	6408309.3146	5606908.2728
11w	6408309.2029	5606907.5881
12w	6408301.2478	5606901.625
13w	6408292.9567	5606896.0341
14w	6408284.4499	5606890.7773
15w	6408279.8519	5606888.1926
16w	6408274.346	5606895.4582
17w	6408263.5523	5606889.7731
18w	6408250.3418	5606885.5529
19w	6408249.8806	5606883.9359
20w	6408243.5608	5606881.9169
21w	6408232.3607	5606877.8774
22w	6408224.7471	5606875.1315
23w	6408215.4342	5606871.4957
24w	6408206.4424	5606867.1262
25w	6408197.8303	5606862.0489
26w	6408189.6535	5606856.2968
27w	6408181.9649	5606849.9069
28w	6408174.8219	5606842.913
29w	6408172.6028	5606840.3088
30w	6408156.672	5606821.1692

PUNKTY TYCZENIA PROJEKTOWANEJ SIECI KANALIZACJI DESZCZOWEJ

Nr punktu	GX	GY
WP1	6408320.804	5606929.3686
S1	6408319.8699	5606928.5379
WP2	6408326.4202	5606923.5834
S2	6408308.8206	5606918.7126
S3	6408302.5839	5606913.7022
WP3	6408293.7968	5606907.1638
S4	6408292.5726	5606906.9108
WP4	6408298.3955	5606900.5378
S5	6408275.5768	5606896.3679
WYL.PR1	6408265.8265	5606893.5793

ZAŁOŻENIA OGÓLNE

Klasa techniczna drogi	G
Szerokość pasa ruchu (bez poszerzeń na łuku)	3,5m
Ograniczenie prędkości V _o	40km/h
Prędkość miarodajna V _m (teren zabudowy)	50km/h
Szerokość pobocza gruntowego	1,25m

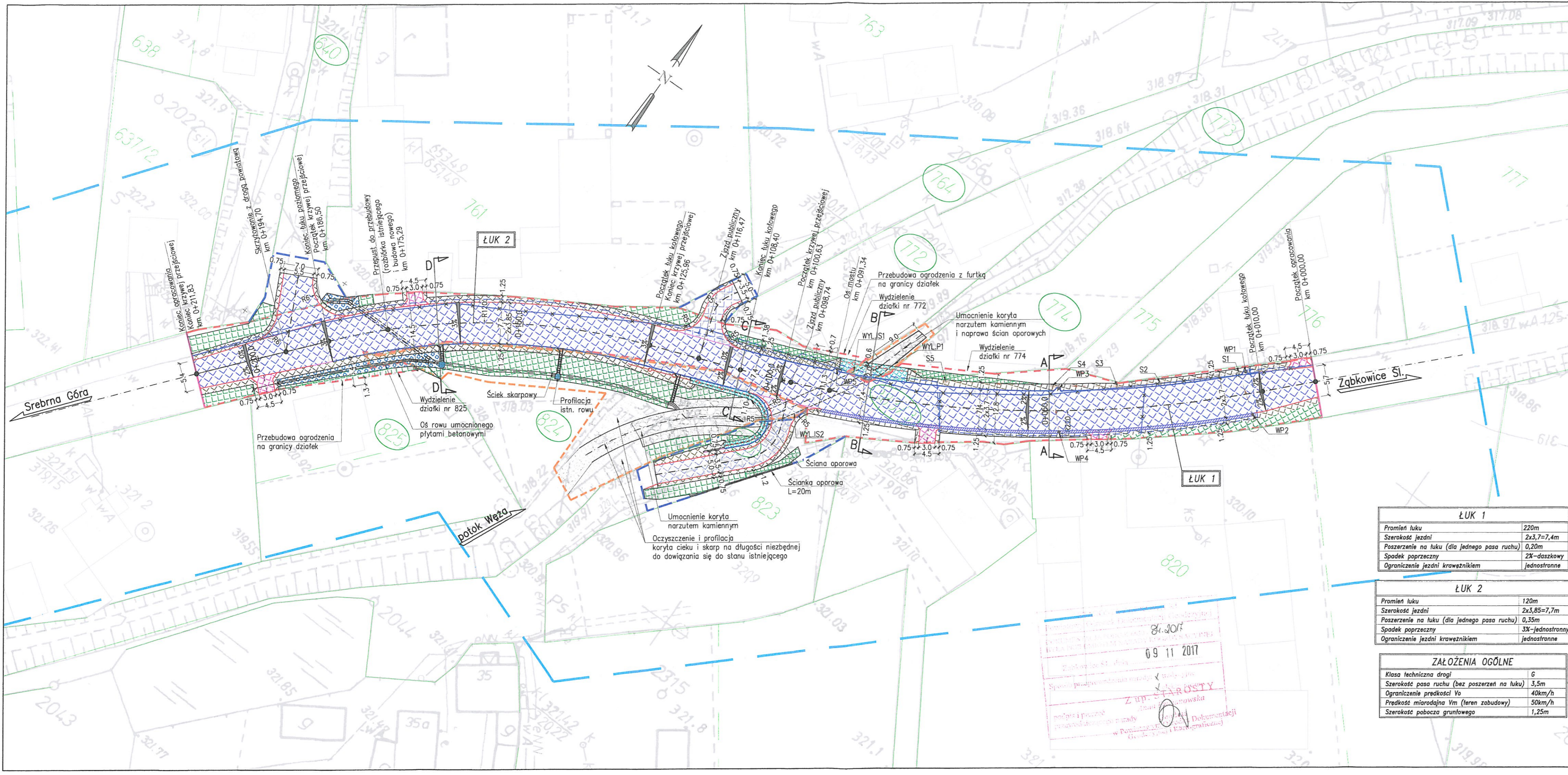
LEGENDA:

- 772 Numer działki w obszarze robót
 - Granica działek
 - Zakres inwestycji
 - Linia początku i końca opracowania
 - Kanalizacja
 - Wpusty
 - Studzienki
 - Ściek powierzchniowy
 - Ścieki skarpowe
 - Bariera ochronna
 - Wodociąg do usunięcia
 - Wodociąg projektowany
- Proj. sieć kanalizacji deszczowej wraz z elementami odwodnienia

UWAGI:

1. Wymiary podano w metrach.
2. Zaznaczone długości odcinków podano między zatamami rurociągu.
3. Długość projektowanego wodociągu wynosi ok. 240 m.
4. Projektowaną sieć pod drogą wojewódzką i zjazdami ułożyć w rurze ostonowej.
5. Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

INWESTOR:	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-424 WROCŁAW	
WYKONAWCA:	PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. ul. Sokolnicza 5/74-75, 53-676 WROCŁAW	
OBIEKT:	Most w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w m. BUDZÓW	
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANY	nr rys.: ZUD-02
TYTUŁ RYSUNKU:	Projekt usytuowania sieci uzbrojenia terenu	
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09
PROJEKTANT: (branża mostowa)	mgr inż. Adam Stępniewicz	97/DOŚ/07
PROJEKTANT: (branża drogowo)	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13
PROJEKTANT: (branża sanitaro)	mgr inż. Jan Kopeć	688/89/UW
SPRAWDZAJĄCY: (branża mostowa)	dr hab inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05
SPRAWDZAJĄCY: (branża drogowo)	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11



OPENGEO GEODEZJA
 geodeta uprawniony - mgr inż. Krzysztof Pacut
 ul. Niepodległości 7/9, 57-200 Żąbkowice Śl.
 tel. 666 720 102, NIP: 887 316 79-60 REGON: 89433846

OPIS PRAC PROJEKTOWYCH
 Zawiera opis prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultaty zawiera operat techniczny wpisany do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego

OPIS PRAC PROJEKTOWYCH
 Zawiera opis prac projektowych z zakresu geodezji i kartografii

OPIS PRAC PROJEKTOWYCH
 Zawiera opis prac projektowych z zakresu geodezji i kartografii

OPIS PRAC PROJEKTOWYCH
 Zawiera opis prac projektowych z zakresu geodezji i kartografii

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH

Oznaczenie kancelaryjne zgłaszanej pracy geodezyjnej	PODGK.664.0.511.2017	
Miejscowość	Budów	
Jednostka ewidencyjna	identyfikator	022404_2
	nazwa	Staszowice
Obręb ewidencyjny	identyfikator	Nr 0001
	nazwa	Budów
Skala arkusza mapy nr 6.137.09.18.2.1	1:500 (powiększenie)	
Nazwa układu współrzędnych	prostokątnych płaskich	PL-2000 strefa 6 (18)
	wysokości	Kronsztadt
Oznaczenie granic obszaru, który był przedmiotem aktualizacji	—	
Oznaczenie i informacje o służebnościach gruntowych mających wpływ na zagospodarowanie gruntów, zlokalizowanych w granicach planowanej inwestycji	brak	
Wykazane na mapie granice nieruchomości nie określono z wymaganą dokładnością. Niniejsza mapa nie może służyć do projektowania budynków usytuowanych w odległości 4,00m od granic nieruchomości.		

Opengeo
 www.opengeo-geodezja.pl

OPENGEO GEODEZJA
 mgr inż. Krzysztof Pacut
 Al. Niepodległości 7/9
 57-200 Żąbkowice Śl.
 tel. 666 720 102, email: opengeo@onet.pl

GEODETA UPRAWNIONY
 mgr inż. Krzysztof Pacut
 uprawnień 20-00-0006 w dziedzinie geodezji i kartografii nr 13346 w ośrodkowym rejestrze Geodeta i Kartograf (Krajowy Rejestr Geodeta i Kartograf)

09.07.2017

Nazwa / imię i nazwisko wykonawcy oraz data i podpis osoby reprezentującej wykonawcę

Imię i nazwisko, nr uprawnień oraz data i podpis geodety uprawnionego, który opracował mapę

ŁUK 1

Promień łuku	220m
Szerokość jezdni	2x3,7=7,4m
Poszerzenie na łuku (dla jednego pasa ruchu)	0,20m
Spadek poprzeczny	2%-daszkowy
Ograniczenie jezdni krawężnikami	jednostronne

ŁUK 2

Promień łuku	120m
Szerokość jezdni	2x3,85=7,7m
Poszerzenie na łuku (dla jednego pasa ruchu)	0,35m
Spadek poprzeczny	3%-jednostronny
Ograniczenie jezdni krawężnikami	jednostronne

ZAŁOŻENIA OGÓLNE

Klasa techniczna drogi	G
Szerokość pasa ruchu (bez poszerzeń na łuku)	3,5m
Ograniczenie prędkości V _o	40km/h
Prędkość miarodajna V _m (teren zabudowy)	50km/h
Szerokość pobocza gruntowego	1,25m

Żąbkowice Śl., dnia 09.11.2017

Z up. STAROSTY

mgr inż. Paweł Hawrysz

w Powiatowym Rejestrze Geodeta i Kartograf

- LEGENDA:**
- 772 Numer działki w obszarze robót
 - Granicznie działek
 - Linia rozgraniczająca teren inwestycji
 - Linia początku i końca opracowania
 - Linia czasowego zajęcia nieruchomości
 - Linia rozgraniczająca teren wód płynących
- Elementy projektowane:**
- Nawierzchnia jezdni drogi wojewódzkiej i skrzyżowania
 - Nawierzchnia chodnika/opaski
 - Nawierzchnia zjazdów publicznych
 - Nawierzchnia zjazdów indywidualnych
 - Nawierzchnia pobocza gruntowego
 - Reprofilowanie skarp/rowów/terenu
 - Umocnienie skarp/rowów
 - Umocnienie skarp i dna potoku
 - Krawężnik wyniesiony
 - Krawężnik obniżony lub zanikający
 - Krawężnik swobodny
 - Bariera ochronna
 - Kanalizacja
 - Wpusty
 - Studzienki
 - Ściek powierzchniowy
 - Ścieki skarpowe
 - Wodociąg do usunięcia
 - Wodociąg projektowany
- Proj. sieć kanalizacji deszczowej wraz z elementami odwodnienia

- UWAGI:**
- Wymiary podano w metrach.
 - Opis WYL.1S1 i WYL.1S2 oznacza wylot z istniejącej kanalizacji. Opis WYL.1P1 oznacza wylot z kanalizacji projektowanej.
 - Inwentaryzacje dendrologiczną z planem wycinki przedstawiono na odrębnym rysunku
 - Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

INWESTOR:	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-424 WROCLAW		
WYKONAWCA:	PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o. ul. Sokolnicza 5/74-75, 53-676 WROCLAW		
OBIEKT:	Most w km 26+875 drogi wojewódzkiej nr 385 w m. BUDÓW		
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANY	nr rya:	ZUD-01
TYTUŁ RYSUNKU:	Projekt zagospodarowania terenu		
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	data
PROJEKTANT: (branża architektura)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	10.2017
PROJEKTANT: (branża mostownictwo)	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	
PROJEKTANT: (branża drogowość)	mgr inż. Adam Pawlucy	264/DOŚ/13	
PROJEKTANT: (branża sanitarium)	mgr inż. Jan Kopeć	688/89/UW	
SPRAWDZAJĄCY: (branża mostownictwo)	dr hab inż. Wojciech Lorenc	63/DOŚ/05	
SPRAWDZAJĄCY: (branża drogowość)	mgr inż. Paweł Hawrysz	241/DOŚ/11	