



Droga Development Sp. z o.o.
ul. Polna 34i
23-400 Biłgoraj
NIP 918-216-65-66 KRS 0000661588
tel. 607-436-336

NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO:

***BUDOWA DROGI DLA PIESZYCH PRZY DRODZE
POWIATOWEJ NR 2961L OD KM 5+073 DO KM 5+473 ORAZ
OD KM 5+778 DO KM 6+421
W MIEJSCOWOŚCI LIPINY DOLNE***

NAZWA I ADRES INWESTORA:

GMINA POTOK GÓRNY
Potok Górny 116, 23-423 Potok Górny

STADIUM:

PROJEKT WYKONAWCZY

BRANŻA:

drogowa

Egz. Nr

AUTORZY OPRACOWANIA:

Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	Jerzy Góralski branża: drogowa	LUB/0042/POOD/05	

22.03.2024 r.

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

Lp.	Wyszczególnienie	Skala	Str./Rys.
1	2	3	4
1.	Strona tytułowa		1
2.	Spis zawartości projektu		2
3.	Opis techniczny do projektu wykonawczego		3 ÷ 16

OPIS TECHNICZNY

PROJEKTU WYKONAWCZEGO

1. Dane ogólne

1.1. Podstawa opracowania

- a) mapa do celów projektowych w skali 1:1000,
- b) uzupełniające pomiary sytuacyjno – wysokościowe w terenie,
- c) uzgodnienia z Inwestorem,
- d) obowiązujące akty prawne,
- e) warunki techniczne i literatura fachowa,
- f) dokumentacja badań podłoża gruntowego i opinia geotechniczna,
- g) *Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,*
- h) *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych,*
- i) *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.*

1.2. Przedmiot i cel inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest „Budowa drogi dla pieszych przy drodze powiatowej Nr 2961L od km 5+073 do km 5+473 oraz od km 5+778 do km 6+421 w miejscowości Lipiny Dolne”.

Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych, poprawa odwodnienia.

1.3. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego

Przeznaczeniem obiektu budowlanego jest zapewnienie uczestnikom ruchu komfortu komunikacji oraz bezpieczeństwa na przedmiotowym odcinku drogi.

Program użytkowy składa się z budowy chodnika o nawierzchni z kostki brukowej betonowej wraz ze związanymi z tym robotami towarzyszącymi.

1.4. Forma architektoniczna i funkcja obiektu budowlanego

Projektowana inwestycja posiada parametry geometryczne i konstrukcję odpowiadające funkcji, którą ma spełniać. Elementy inwestycji zostały wkomponowane w istniejący krajobraz i nie będą zakłócać ładu architektonicznego.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Droga powiatowa Nr 2961L przebiega przez teren o charakterystyce równinnej. Przedmiotowa droga stanowi dojazd do pól uprawnych oraz do istniejącej zabudowy o charakterze zagrodowym oraz usługowym.

Istniejący obiekt budowlany stanowią m.in. jezdnia, pobocza, chodnik, zjazdy, rowy przydrożne oraz przepusty. Jezdnia posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości około 5,5 m. Stan techniczny nawierzchni jezdni określa się jako średni. Na przedmiotowym odcinku drogi odcinkowo występują uszkodzenia nawierzchni takie jak: nierówności poprzeczne i podłużne, wyboje, spękania siatkowe, spękania poprzeczne oraz ubytki lepiszcza. W okresach wiosennym i jesiennym w wybojach gromadzi się woda.

Rowy przydrożne są w przewadze w znacznym stopniu zamulone i zarośnięte trawą i krzewami. W chwili obecnej rów charakteryzuje się znacznym stopniem zamulenia i brakiem ciągłości (przepusty zamulone w stopniu znacznym lub całkowitym), co prowadzi do zalewania przyległych posesji.

W stanie istniejącym piesi na przedmiotowym terenie poruszają się po jezdni na zasadach ogólnych w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym. Stwarza to niebezpieczeństwo wypadków.

Na terenie objętym niniejszym opracowaniem występuje następujące uzbrojenie terenu:

- a) sieć elektroenergetyczna napowietrzna niskiego napięcia,
- b) sieć elektroenergetyczna kablowa niskiego napięcia,
- c) sieć elektroenergetyczna oświetleniowa,
- d) sieć teletechniczna kablowa,
- e) sieć gazowa niskiego ciśnienia,
- f) sieć wodociągowa,
- g) sieć kanalizacji sanitarnej,

Projektowana budowa chodnika nie koliduje z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu..

Roboty budowlane w pobliżu sieci uzbrojenia terenu prowadzić sposobem ręcznym ze szczególnym zachowaniem zasad BHP. Sposób zabezpieczenia sieci uzbrojenia należy uzgodnić „na roboczo” z gestorem sieci.

3. Opracowane zagospodarowanie terenu

Przyjęte parametry techniczno – użytkowe chodnika:

- a) chodnik o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru szarego,
- b) zjazdy o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego,
- c) podstawowa szerokość chodnika – 1,80 m.

Projektowana podstawowa szerokość chodnika wynosi 1,80 m. Chodnik przylegająca do jezdni posiada szerokość 2,30 m (1,80 m plus 0,50 m pas buforowy bezpieczeństwa).

Wraz z budową chodnika zostaną przebudowane zjazdy na przyległe posesje. Zjazdy zostaną wykonane z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi należy wykonać ze skosem 1,5 m : 1,5 m w przypadku zjazdów indywidualnych, a w przypadku zjazdów publicznych należy wyokrąglić łukami kołowymi o promieniu $R = 5$ m. Szerokość jezdni zjazdów pokazano na rysunkach.

Na odcinkach o dużej różnicy wysokości pomiędzy chodnikiem, a przyległym terenem zaprojektowano balustrady U-11a.

System odwodnienia drogi składa się z istniejących rowów przydrożnych, przepustów pod zjazdami, przepustów pod drogą powiatową, które łączą kolejne odcinki rowów. Wzdłuż chodnika przyległego do jezdni zaprojektowano ścieki podchodnikowe, a w miejscach gdzie chodnik jest odsunięty i występują lokalne zaniżenia zastosowano odwodnienie za pomocą wpustów, przykanalików wraz z wylotami do istniejących rowów zlokalizowanych po południowej stronie jezdni. Dodatkowo w miejscu lokalnego zaniżenia gdzie w pobliżu nie występują rowy zaprojektowano system rozsączający składający się ze studni chłonnej i drenażu rozsączającego.

4. Elementy opracowania

4.1. Warunki gruntowo – wodne

W ramach prac projektowych wykonano „Dokumentację badań podłoża gruntowego i opinię geotechniczną”, która stanowi integralną część niniejszej dokumentacji projektowej.

4.2. Podstawowy zakres rzeczowy elementów robót

W zakres robót wchodzi następujące elementy podstawowe:

- a) roboty rozbiórkowe,
- b) roboty ziemne,
- c) oczyszczenie przepustów,
- d) wykonanie urządzeń wodnych, konserwacje rowów,
- e) ustawienie obramowań,
- f) uzupełnienie szczeliny przykrawężnikowej,
- g) wykonanie nawierzchni chodnika i zjazdów oraz poszerzenia jezdni,
- h) wprowadzenie stałej organizacji ruchu,
- i) wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- j) ustawienie balustrad,
- k) roboty wykończeniowe.

Powyższe wyszczególnienie dotyczy jedynie robót uznawanych za podstawowe. Pełny asortyment robót budowlanych określa niniejsza dokumentacja techniczna oraz Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych. Zestawienie robót do wykonania w sposób informacyjny przedstawiono w pozycjach „Przedmiaru Robót”.

4.3. Plan sytuacyjny

4.3.1. Układ geometryczny trasy

Układ geometryczny osi jezdni pozostawia się bez zmian w stosunku do stanu istniejącego.

4.3.2. Układ geometryczny zjazdów

Zjazdy zostaną wykonane z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi należy wykonać ze skosem 1,5 m : 1,5 m w przypadku zjazdów indywidualnych, a w przypadku zjazdów publicznych należy wyokrąglić łukami kołowymi o promieniu $R = 5 \text{ m}$.

4.4. Profil podłużny

Z uwagi na fakt, że teren przeznaczony pod budowę chodnika charakteryzuje się niewielką zmiennością odstąpiono od sporządzenia typowego profilu podłużnego.

Niweletę projektowanego chodnika należy na roboczo wykonać w oparciu o przekroje normalne.

4.5. Przekroje charakterystyczne i szczegóły konstrukcyjne

Przekroje charakterystyczne i szczegóły konstrukcyjne projektowanych nawierzchni wykonano w skali 1:50 i przedstawiono w części rysunkowej niniejszego opracowania.

4.6. Konstrukcja nawierzchni

4.6.1. Założenia projektowe oraz uwagi ogólne dotyczące robót

Bezwzględnie zabrania się przeprowadzania robót związanych z korytowaniem w trakcie (lub przy prawdopodobieństwie rychłego wystąpienia) niekorzystnych warunków atmosferycznych.

Wykonawca do układania warstw nawierzchni powinien przystąpić natychmiast po zakończeniu robót związanych z profilowaniem i zagęszczaniem podłoża w korycie. Jeżeli po wykonaniu robót związanych z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża nastąpi przerwa w robotach i Wykonawca nie przystąpi natychmiast do układania warstw nawierzchni, to powinien on zabezpieczyć podłoże przed nadmiernym zawilgoceniem.

Grunty spoiste to grunty bardzo wrażliwe na działanie wody. Pod wpływem wód płynących ulegają rozmyciu, zaś zawilgocone uplastyczniają się. Zawilgocone grunty tego typu pod wpływem drgań wykazują cechę „pseudotiksotropii” tj. upłynniają się, tracąc swoje pierwotne własności fizyczno-mechaniczne. Jeżeli wyprofilowane i zagęszczone podłoże uległo nadmiernemu zawilgoceniu, to do układania kolejnej warstwy można przystąpić dopiero po jego osuszeniu i / lub wykonaniu napraw przywracających pierwotną nośność.

2.6.2. Konstrukcja nawierzchni chodnika przy przejściach dla pieszych

- a) 5 cm – żółte płytki ostrzegawcze z wypustkami,
- b) 5 cm – podsypka cementowo – piaskowa 1:4,
- c) 15 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 KR 1-2 wg WT-4:2010,
- d) 15 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa 0/2 f₇
- e) podłoże gruntowe

4.6.3. Konstrukcja nawierzchni chodnika

- a) 6 cm – kostka brukowa betonowa HOLLAND, szara, z fazą wg PN-EN 1338 z 2005 r.,
- b) 4 cm – podsypka cementowo – piaskowa 1:4,
- f) 15 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 KR 1-2 wg WT-4:2010,
- g) 15 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa 0/2 f₇
- h) podłoże gruntowe

4.6.4. Konstrukcja nawierzchni pozostałych zjazdów

- c) 8 cm – kostka brukowa betonowa HOLLAND, grafitowa, z fazą wg PN-EN 1338 z 2005 r.,
- d) 4 cm – podsypka cementowo – piaskowa 1:4,
- i) 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 KR 1-2 wg WT-4:2010,
- j) 8 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa 0/2 f₇
- k) podłoże gruntowe

4.6.5. Przygotowanie podłoża pod nowe warstwy asfaltowe

Przed przystąpieniem do wykonania połączenia istniejącej nawierzchni asfaltowej z nowymi warstwami asfaltowymi należy wykonać remont częściowy w celu odpowiedniego przygotowania podłoża. W szczególności należy wypełnić wyboje, lokalne zagłębienia oraz wykonać frezowania korekcyjne większych nierówności oraz ewentualnych miejsc zerowych.

Przed przystąpieniem do skropienia istniejącą warstwę ścieralną należy dokładnie oczyścić.

4.6.6. Połączenia międzywarstwowe

Projekt przewiduje wykonanie połączeń międzywarstwowych z emulsji asfaltowej.

Warstwy asfaltowe należy skropić emulsją szybkorozpadową C 60 B 3 ZM wg PN-EN 13808:2010 w ilości 0,24 kg/m² pozostałego lepiszcza (dozowanie emulsji 0,4 kg/m²).

Warstwy z mieszanki kruszywa niezwiązanego należy skropić emulsją asfaltową wolnorozpadową C 60 B 10 ZM/R wg PN-EN 13808:2010 w ilości 0,42 kg/m² pozostałego lepiszcza (dozowanie emulsji 0,7 kg/m²).

Oczyszczenie warstwy nawierzchni przed skropieniem polega na usunięciu luźnego materiału, brudu, błota, kurzu, plam oleju itp. przy użyciu szczotek mechanicznych, a w razie potrzeby wody pod ciśnieniem i ew. absorbentów. W miejscach trudno dostępnych należy używać szczotek ręcznych. Na terenach niezabudowanych, bezpośrednio przed skropieniem warstwę nawierzchni można oczyścić przy użyciu sprężonego powietrza.

Temperatura podłoża w czasie skrapiania powinna wynosić nie mniej niż +5°C. Nie dopuszcza się wykonywania skrapiania podczas opadów atmosferycznych lub tuż przed spodziewanymi opadami. Czasookres skropienia należy tak zaplanować, aby nie wystąpiły opady atmosferyczne wcześniej niż po całkowitym rozpadzie emulsji.

Skrapianie należy wykonywać równomiernie na całej powierzchni przeznaczonej do skropienia, przy użyciu skrapiarek samochodowych, ewentualnie ciągnionych wyposażonych w rampy spryskujące oraz automatyczne systemy kontroli wydatku skropienia.

Skropione podłoże należy wyłączyć z ruchu publicznego i technologicznego przez zmianę organizacji ruchu.

Podłoże powinno być skropione z odpowiednim wyprzedzeniem przed układaniem następnej warstwy asfaltowej w celu rozpadu emulsji z wydzieleniem asfaltu i odparowania wody. O rozpadzie emulsji świadczy zmiana koloru skropionej powierzchni z brązowego na czarny.

Przed wykonaniem następnego zabiegu technologicznego należy odczekać minimum 30 minut od momentu zmiany koloru pokrytej lepiszczem warstwy na czarny.

Inspektor Nadzoru Inwestorskiego ma prawo przeprowadzić kontrolę ilości lepiszcza użytego do skropienia według metody podanej w PN-EN 12272-1.

4.6.7. Deklarowane właściwości użytkowe płyt chodnikowych betonowych ostrzegawczych z wypustkami

Wszystkie stosowane wyroby powinny być zgodne z normą PN-EN 1339. Stosowane wyroby powinny posiadać deklarowane właściwości użytkowe zgodne z poniższą tabelą:

L.p.	Właściwość	Oznaczenie
1.	2	3
1.	Tolerancja wymiarowe	klasa 2 (P)
2.	Tolerancje przekątnych	klasa 2 (K)
3.	Tolerancje płaskości i pofalowania	zgodne
4.	Odporność na warunki atmosferyczne: nasiąkliwość	klasa 2 (B)
5.	Odporność na warunki atmosferyczne: mrozoodporność z udziałem soli odładzających	klasa 3 (D)
6.	Wytrzymałość na zginanie	klasa 3 (U)
7.	Obciążenie niszczące	7
8.	Odporność na ścieranie	klasa 4 (I)
9.	Odporność na poślizg / poślizgnięcie	zadowalająca
10.	Odporność na działanie ognia zewnętrznego	zadowalająca
11.	Współczynnik przewodności cieplnej (P=90%)	1,49 [W/mK]
12.	Reakcja na ogień	A1
13.	Azbest	brak zawartości
14.	Trwałość	zadowalająca

4.6.8. Deklarowane właściwości użytkowe kostek brukowych

Wszystkie stosowane wyroby powinny być zgodne z normą PN-EN 1338. Stosowane wyroby powinny posiadać deklarowane właściwości użytkowe zgodne z poniższą tabelą:

L.p.	Właściwość	Oznaczenie
1.	2	3
1.	Odporność na warunki atmosferyczne	D
2.	Wytrzymałość na rozciąganie przy rozłupywaniu	zgodna
3.	Odporność na ścieranie	I
4.	Odporność na poślizg	zadowalająca

4.7. Obramowania

Do elementów tych zaliczają się krawężniki uliczne betonowe 15x30 cm, obrzeża betonowe 8x30 cm jednostronnie fazowane, obrzeża betonowe 6x20 cm jednostronnie fazowane, krawężniki drogowe (oporniki) betonowe 12x25 cm jednostronnie fazowane.

Wszystkie te elementy należy posadzić na ławie z oporem z betonu klasy C12/15. Wymiary ław oporowych pokazano w części rysunkowej niniejszego opracowania. Lokalizację poszczególnych obramowań wskazano na Projekcie Zagospodarowania Terenu.

Obniżenie światła krawężnika z 12 cm do 2 cm lub 0 cm należy wykonywać na długości 3 m (odcinek zejściowy i wejściowy).

Wszelkie zaokrąglenia o promieniach poniżej 15 m należy wykonywać z krawężników systemowych łukowych o promieniach zgodnych z dokumentacją projektową. Przy czym należy mieć na uwadze, że część producentów nie posiada pełnego asortymentu krawężników systemowych łukowych i może wystąpić konieczność zakupu krawężników u więcej niż jednego dostawcy. Jeśli w trakcie robót okazałoby się, że krawężnik łukowy o danym promieniu nie występuje na rynku dopuszcza się jego wykonanie poprzez docinanie.

Nie dopuszcza się wypełniania ewentualnych otworów powstałych wskutek odprysków zaprawą cementową. Bezwzględnie nie należy wypełniać spoin („fug”) obramowań. Zaleca się stosowanie obramowań wyposażonych w odstępniki dystansowe. Powierzchnia wyrobów nie powinna wykazywać defektów takich jak rysy i odpryski.

4.7.1. Deklarowane właściwości użytkowe krawężników i obrzeży

Wszystkie stosowane wyroby powinny być zgodne z normą PN-EN 1340:2004 oraz poprawką do normy PN-EN 1340:2004/AC:2007. Stosowane wyroby powinny posiadać deklarowane właściwości użytkowe zgodne z poniższą tabelą:

L.p.	Właściwość	Oznaczenie
1.	2	3
1.	Nasiąkliwość	B
2.	Odporność na zamrażanie / rozmrażanie z udziałem soli odladzających	D
3.	Wytrzymałość na zginanie	T (5,0 MPa)
4.	Odporność na ścieranie	I
5.	Odporność na poślizg	zadowalająca

Powierzchnia wyrobów nie powinna wykazywać defektów takich jak rysy i odpryski.

4.8. Odwodnienie

System odwodnienia drogi składa się z istniejących rowów przydrożnych, przepustów pod zjazdami, przepustów pod drogą powiatową, które łączą kolejne odcinki rowów. Wzdłuż chodnika przyległego do jezdni zaprojektowano ścieki podchodnikowe, a w miejscach gdzie chodnik jest odsunięty i występują lokalne zaniżenia zastosowano odwodnienie za pomocą wpustów, przykanalików wraz z wylotami do istniejących rowów zlokalizowanych pod południowej stronie jezdni. Dodatkowo w miejscu lokalnego zaniżenia gdzie w pobliżu nie występują rowy zaprojektowano system rozsączający składający się ze studni chłonnej i drenażu rozsączającego.

4.9. Balustrady U-11a

Na odcinkach o dużej różnicy wysokości pomiędzy chodnikiem, a przyległym terenem zaprojektowano balustrady U-11a. Lokalizację balustrad wskazano na Projekcie Zagospodarowania Terenu.

Balustrady powinny być wykonane jako rurowe, ocynkowane ogniowo, kolor szary (ocynk). Poszczególne segmenty powinny mieć długość 2,00 m. Górna krawędź balustrady powinna być wyniesiona na wysokość 1,10 m w stosunku do projektowanych nawierzchni.

4.10. Roboty rozbiórkowe

Roboty rozbiórkowe m.in.:

- a) rozbiórka nawierzchni chodników, zjazdów, parkingów,
- b) rozbiórka krawężników, obrzeży, oporników,

4.11. Bilans mas ziemnych

Roboty ziemne obliczono metodą przekrojów poprzecznych.

W pierwszej kolejności przed przystąpieniem do właściwych robót ziemnych należy usunąć całość nienośnych gruntów organicznych. Przyjęto średnią grubość istniejącej warstwy ziemi organicznej 30 cm. Grunt ten nie nadaje się do wykorzystania z punktu widzenia celu budowlanego.

W celu uniknięcia wątpliwości grunty z wykopów uznaje się za całkowicie nieprzydatne z punktu widzenia celu wbudowania w nasypy.

Grunty z wykopów Wykonawca zagospodaruje we własnym zakresie.

Nasypy powinny spełniać wymagania normy PN-S-02205:1998.

4.12. Roboty wykończeniowe

Powierzchnie plantowania skarp obliczono metodą przekrojów poprzecznych.

4.13. Stała organizacja ruchu

Stała organizacja ruchu jest przedmiotem odrębnego opracowania stanowiącego integralną część niniejszej dokumentacji projektowej.

5. Informacja o wpisie do rejestru zabytków

W zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia nie znajdują się żadne obiekty wpisane do rejestru zabytków nieruchomych województwa lubelskiego i rejestru zabytków archeologicznych województwa lubelskiego. Wzdłuż terenu inwestycji nie ma żadnych pomników przyrody oraz innych obiektów o znaczeniu historycznym, kulturowym oraz archeologicznym.

6. Wpływ eksploatacji górniczej

Projektowana inwestycja nie znajduje się w granicach terenu górniczego i nie podlega wpływom eksploatacji górniczej.

7. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz obronności państwa

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone w obszarach podlegających ochronie w myśl *Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody*.

Stosownie do Art. 59 ust. 1 *Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga realizacja przedsięwzięć, które zostały określone w *Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*.

Kwalifikację przedmiotowej inwestycji należałoby rozpatrywać na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 ww. rozporządzenia. Jednak w pierwszej kolejności należy rozważyć znaczenie pojęcia „droga”, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia. Zgodnie z Art. 2 pkt 1 *Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* droga to wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. Art. 4 pkt 2 *Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* stanowi, że droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym. W obu definicjach wskazano przede wszystkim zasadnicze przeznaczenie tych budowli, czyli „ruch pojazdów”/„ruch drogowy”. Budowa samego chodnika przy drodze już istniejącej, nieingerująca w część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów nie będzie zatem przedsięwzięciem, o którym mowa § 3 ust. 1 pkt 62 cyt. rozporządzenia, bowiem stanowi jedynie infrastrukturę towarzyszącą drodze, a nie jest przeznaczone do pełnienia głównej funkcji drogi jaką jest ruch pojazdów.

Wobec powyższego uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla zadania będącego przedmiotem niniejszego opracowania nie jest wymagane.

8. Wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich

Inwestycja spełnia wymagania obejmujące ochronę w szczególności przed: pozbawieniem dostępu do drogi publicznej oraz możliwości korzystania z istniejących urządzeń infrastruktury technicznej, uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie oraz zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby.

Celem ograniczenia uciążliwości hałasowej na etapie prowadzenia robót budowlanych przewiduje się prowadzenie prac w porze dziennej (godz. 6.00 – 22.00). Wszelkie roboty będą prowadzone przy użyciu sprzętu o znikomej szkodliwości dla środowiska oraz posiadającego odpowiednie atesty oraz badania techniczne. Należy podkreślić, iż realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie w sposób niekorzystny na stan klimatu akustycznego środowiska.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób minimalizujący ilość wytwarzanych odpadów oraz ograniczający ich negatywne oddziaływanie na środowisko. Wszelkie wytworzone odpady będą poddane odzyskowi, a jeśli okaże się to niemożliwe – unieszkodliwieniu.

9. Kategoria geotechniczna obiektu

Zgodnie z § 4 ust. 4 *Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych* projektowany obiekt budowlany zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.

10. Wymagania dotyczące budowy kanału technologicznego

Zgodnie z Art. 39 ust. 6 *Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie budowy dróg publicznych oraz przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny.

Zgodnie z Art. 39 ust. 6c *Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* Minister właściwy do spraw informatyzacji może zwolnić w drodze decyzji zarządcę drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego. Z w/w przepisu wynikają następujące przesłanki skutkujące wydaniem decyzji zwalniającej z obowiązku budowy kanału technologicznego:

- a) w pobliżu pasa drogowego istnieje już kanał technologiczny posiadający wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych, lub
- b) w pobliżu pasa drogowego istnieje już linia światłowodowa, posiadająca wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych, lub
- c) lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne, lub
- d) lokalizowanie kanału technologicznego byłoby technicznie niemożliwe.

Decyzja zwalniająca zarządcę drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego stanowi integralną część niniejszego opracowania.

11. Postanowienia końcowe

1. Całość robót należy odebrać zgodnie z postanowieniami „Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych” będącej załącznikiem do niniejszej dokumentacji projektowej.
2. Postanowienia niniejszego opracowania mają charakter nadrzędny w stosunku do „Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych”.
3. Inspektor Nadzoru Inwestorskiego, dokonując weryfikacji systemu kontroli robót prowadzonego przez Wykonawcę, poprzez między innymi swoje badania, będzie oceniać zgodność materiałów i robót z wymaganiami STWiORB na podstawie wyników własnych badań kontrolnych jak i wyników badań dostarczonych przez Wykonawcę.
4. Na zlecenie Inspektora Nadzoru Inwestorskiego Wykonawca będzie przeprowadzać dodatkowe badania tych materiałów, które budzą wątpliwości co do jakości, o ile kwestionowane materiały nie zostaną przez Wykonawcę usunięte lub ulepszone z własnej woli. Koszty tych dodatkowych badań pokrywa Wykonawca tylko w przypadku stwierdzenia usterek, w przeciwnym przypadku koszty te pokrywa Zamawiający. Badania będą przeprowadzane przez niezależne laboratorium.
5. Materiały takie jak kostka brukowa betonowa, krawężniki, obrzeża nie mogą posiadać na powierzchni żadnych mikropęknięć i uszkodzeń mechanicznych.
6. Zabronione jest układanie kostek brukowych betonowych inaczej niż to określono w szczegółach projektowych.
7. Wyklucza się wykonywanie mieszanki betonowej na budowie poprzez mieszanie w betoniarce. Mieszanka betonowa musi być dostarczona z wytwórni.

Opracował:

mgr inż. Jerzy Góralski