



Jednostka projektowa:

LESZEK ŚMIGAS


ul. Leśna 11

27-215 Wąchock

tel. 604-882-392

e-mail: lion.04@o2.pl

OPRACOWANIE DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH – OPRACOWANIE ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANE.

Nazwa zamierzenia budowlanego:	Przebudowa drogi powiatowej – budowa chodnika przy drodze powiatowej nr 4007 W Hucisko – Budki II.			
Adres obiektu budowlanego:	Droga powiatowa nr 4007 W Hucisko – Budki II.			
Kategoria obiektu budowlanego:	XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe			
Nazwa i nr jednostki ewidencyjnej: Numer i nazwa obrębu ewidencyjnego oraz numery działek ewidencyjnych na których usytuowany jest obiekt zgodnie z TERYT:	143001_2 Chlewiska oraz 143005_5 Szydłowiec obszar wiejski. 143001_2.0005 obręb Budki. dz. nr: 664/1, 664/2, 951. 143005_5.0017 obręb Wola Korzeniowa. dz. nr: 909.			
Nazwa inwestora: Adres inwestora:	 Powiat Szydłowiecki Plac Marii Konopnickiej 7 26-500 Szydłowiec.			
Zakres opracowania.	Pełniona funk- cja projektowa.	Imię i nazwisko: Specjalność uprawnień: Numer uprawnień:	Data opracowania.	Podpis.
Opracowała opisowo i graficznie:	Asystent projektanta	mgr inż. Beata Śmigas	27 czerwca 2024r.	
Projektował część architektoniczno - budowlaną:	Projektant.	mgr inż. Leszek Śmigas drogowe do projektowania bez ograniczeń, SWK / 0118 / PWOD / 05	27 czerwca 2024r.	
Sprawdziła część architektoniczno - budowlaną:	Sprawdzający:	mgr inż. Lucyna Śmigas drogowe do projektowania bez ograniczeń, SWK / 0230 / PWBD / 18	27 czerwca 2024r.	

OPRACOWANIE DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH ZAWIERA:

- I - OPRACOWANIE ZAGOSPODAROWANIA TERENU.**
- II - OPRACOWANIE ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANE.**
- III - ZAŁĄCZNIKI.**

Data opracowania: **Wąchock dn. 27 czerwca 2024 r.**

SPIS ZAWARTOŚCI – OPRACOWANIE ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANE.

I. OPRACOWANIE ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANE – CZĘŚĆ OPISOWA.

1. DANE OGÓLNE	str. nr 3,
1.1 Inwestor	str. nr 3,
1.2 Lokalizacja	str. nr 3,
1.3 Podstawa prawna opracowania	str. nr 3,
1.4 Podstawa techniczna opracowania	str. nr 3,
1.5 Zgodność przyjętych rozwiązań projektowych z obowiązującymi przepisami	str. nr 4,
2. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU ORAZ ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA	str. nr 5,
3. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY - STAN PROJEKTOWANY	str. nr 5,
3.1 Charakterystyczne parametry	str. nr 5,
3.2 Droga w profilu podłużnym	str. nr 6,
3.3 Przekroje normalne drogi	str. nr 6,
3.4 Konstrukcja	str. nr 6,
3.5 Zjazdy	str. nr 7,
3.6 Odwodnienie nawierzchni drogi	str. nr 7,
3.7 Znaki geodezyjne	str. nr 8,
3.8 Kanał technologiczny	str. nr 8,
4. OPINIA GEOTECHNICZNA	str. nr 8,
5. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE POD WZGLĘDEM:	
5.1. zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków oraz wód opadowych	str. nr 9,
5.2. emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się	str. nr 11,
5.3. rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów	str. nr 11,
5.4. właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się	str. nr 12,
5.5. wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne	str. nr 12.

II. OPRACOWANIE ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANE – CZĘŚĆ RYSUNKOWA	str. nr 15,
- rys. nr 1. – Plan sytuacyjny – wysokościowy lokalizacji chodnika - w skali 1:25 000	str. nr 16,
- rys. nr 2. – Przekroje normalno – konstrukcyjne - w skali 1:100/25	str. nr 17,

III. DOKUMENTY, o których mowa w art. 34 ust. 3d Ustawy PRAWO BUDOWLANE	str. nr 18,
--	-------------

ZAŁĄCZNIK 1	Kopia decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń dla Projektanta.	19 – 20
ZAŁĄCZNIK 2	Kopia zaświadczenia o przynależności do ŚIIB Projektanta.	21
ZAŁĄCZNIK 3	Kopia decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń dla Sprawdzającego.	22 – 23
ZAŁĄCZNIK 4	Kopia zaświadczenia o przynależności do ŚIIB Sprawdzającego.	24
ZAŁĄCZNIK 5	Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.	25

1. OKREŚLENIE PRZEDMIOTU ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO - DANE OGÓLNE.

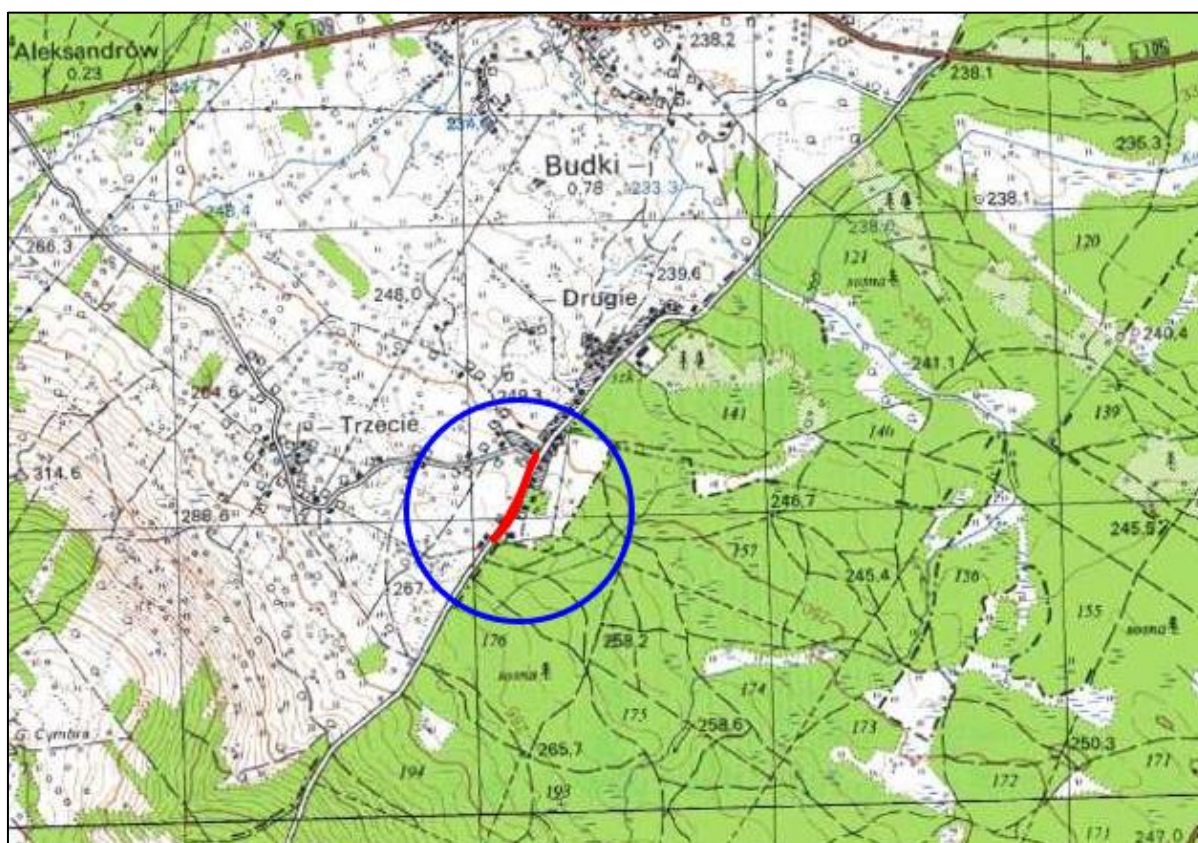
1.1 Inwestor.



**Powiat Szydłowiecki
Plac Marii Konopnickiej 7
26-500 Szydłowiec.**

1.2 Lokalizacja.

Przedmiotowa przebudowa drogi zlokalizowana jest w województwie mazowieckim na terenie Gminy Szydłowiec i Chlewiska w powiecie szydłowieckim. Początek przebudowy drogi powiatowej nr 4007 W Hucisko – Budki II – budowy chodnika rozpoczyna się w km 1+741,00 na granicy lasu. Koniec odcinka projektowanej drogi zlokalizowany przy skrzyżowaniu z drogą w kierunku Aleksandrowa w km 2+191,00. Lokalizację odcinka drogi do przebudowy - budowy chodnika, przedstawiono na rycinie poniżej – przebieg projektowanego odcinka do budowy chodnika zaznaczono kolorem **czerwonym**.



1.3 Podstawa prawna opracowania.

Umowa nr RI.273.78.2023 z dnia 29 września 2023 r. zawarta między Inwestorem: Powiatem Szydłowieckim z siedzibą w Szydłowcu, adres 26-500 Szydłowiec, Plac Marii Konopnickiej 7 a Projektantem Leszkiem Śmigasem – wykonawcą niniejszego opracowania.

1.4 Podstawa techniczna opracowania.

- opracowano na podstawie mapy do celów projektowych zarejestrowanej w Powiatowym Ośrodku Geodezji i Kartografii Starostwa Powiatowego w Szydłowcu, uzyskanie pozytywnego wyniku weryfikacji zawiera protokół nr GN.6642.1.1370.2024_1 z dnia 12.01.2024 r.
- własne pomiary inwentaryzacyjne terenu,

- badania istniejącej nawierzchni oraz podłoża gruntowego wykonane przez autora opracowania,
- wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej – W.P.D. -2 wydane przez G.D.D.P.,
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1982 r,
- Katalog Szczegółów Drogowych K.S.D. cz. I Warszawa 1970 r,
- inne obowiązujące przepisy i normy branżowe.

1.5 Zgodność przyjętych rozwiązań projektowych z obowiązującymi przepisami.

- projekt opracowany został na podstawie kopii aktualnej mapy zasadniczej, do celów projektowych zarejestrowanej w Powiatowym Ośrodku Geodezji i Kartografii Starostwa Powiatowego w Szydłowcu, uzyskanie pozytywnego wyniku weryfikacji zawiera protokół nr GN.6642.1.1370.2024_1 z dnia 12.01.2024r.
- w obrębie opracowania nie obowiązuje Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego,
- projekt opracowany został zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. 2024. 725 z dnia 14.05.2024 r.),
- projekt opracowany został zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2024. 320 z dnia 06.03.2024 r.),
- projekt opracowany został zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24.06.2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022.1518 z dnia 20.07.2022 r.),
- zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019.1839 z dnia 26.09.2019 r. ze zmianami), przebudowa drogi powiatowej nr 4007 W Hucisko – Budki II - budowa chodnika na działkach: 664/1, 664/2, 951 obręb Budki 143001_2.0005 oraz 909 obręb Wola Korzeniowa 143005_5.0017, nie wywoła zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanej drogi (§ 3 ust. 1 pkt 62 - 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 i obiektów mostowych, służących do obsługi stacji energetycznych 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 z dnia 21.06.2021 r.). Łączna długość drogi jest mniejsza niż 1 km w związku z przywołanym wyżej przepisem rozporządzenia przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko,
- zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019. 1311 z dnia 15.07.2019 r.), na podstawie **§ 17 ust. 1** „wody opadowe lub roztopowe, ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej”: **pkt 1)** „terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha”.

Natomiast § 17 ust. 1, pkt 2) stanowi: „wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1, mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 75a ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, bez oczyszczania”.

Zastrzeżenia, o których mowa w art. 75 a ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, mówią o:

Art. 75 a. Zakazuje się wprowadzania wód opadowych lub roztopowych, ujętych w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacji deszczowej służące do odprowadzania opadów atmosferycznych:

- 1) bezpośrednio do wód podziemnych;
- 2) do urządzeń wodnych, o ile wody te zawierają substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego określone w przepisach.

Przy przebudowie drogi powiatowej nr 4007 W Hucisko – Budki II - budowa chodnika na działkach: 664/1, 664/2, 951 obręb Budki 143001 2.0005 oraz 909 obręb Wola Korzeniowa 143005 5.0017 nie będzie wprowadzenia wód opadowych do wód podziemnych oraz do urządzeń wodnych.

2. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU ORAZ ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie drogi powiatowej nr 4007 W Hucisko – Budki II - budowa chodnika w km 1+741,00 ÷ 2+191,00 długości 450,00mb. Początek przebudowy drogi powiatowej nr 4007 W Hucisko – Budki II – budowy chodnika rozpoczyna się w km 1+741,00 na granicy lasu. Koniec odcinka projektowanej drogi zlokalizowany przy skrzyżowaniu z drogą w kierunku Aleksandrowa w km 2+191,00. Projektuje się przebudowę drogi powiatowej poprzez budowę chodnika w istniejącym pasie drogowym po lewej stronie drogi.

Zgodnie z załącznikiem do Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. 2024. 725 z dnia 14.05.2024 r.) zawierającym zestawienie kategorii obiektów wraz ze współczynnikami kategorii i wielkości - przebudowa drogi powiatowej w granicach istniejącego pasa drogowego polegająca na budowie chodnika dla pieszych zaliczona jest do XXV kategorii obiektów budowlanych.

Sposób użytkowania istniejącego obiektu budowlanego jakim jest droga publiczna po jej przebudowie polegającej na budowie chodnika dla pieszych w istniejącym pasie drogowym nie ulegnie zmianie. W dalszym ciągu droga publiczna wraz z nowo wybudowanymi chodnikami dla pieszych służyć będzie do prowadzenia ruchu pieszego i ruchu pojazdów. Droga wraz z chodnikami jako obiekt budowlany będzie użytkowana w sposób zgodny z jej przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz będzie utrzymywana w należytym stanie technicznym i estetycznym, w sposób nie dopuszczający do nadmiernego pogorszenia jej właściwości użytkowych i sprawności technicznej, w szczególności w zakresie związanym z wymaganiami, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1-7 ww. ustawy.

Powyższy wniosek został wywiedziony ze szczegółowej oceny oraz ustalenia, czy i w jakim stopniu podjęcie przebudowy obiektu budowlanego w tym wypadku – jego części (odcinka całej drogi) związanej z jego użytkowaniem wpłynął na zmianę wymagań stawianych obiektowi, związanych głównie z bezpieczeństwem jego dalszego sposobu użytkowania. Przy badaniu sposobu dalszego użytkowania obiektu budowlanego w tym wypadku jego części ustalono jaki jest obecny sposób użytkowania obiektu – drogi oraz porównano te ustalenia z nowym sposobem użytkowania po przebudowie drogi z punktu widzenia oddziaływania zmian na warunki użytkowania tj.: bezpieczeństwo pożarowe, powodziowe, zdrowotne, higieniczno – sanitarne, ochrony środowiska bądź wielkości lub układu obciążeń. Analiza nie wykazała różnic w sposobie użytkowania oraz nie wykazała zwiększenia ilości przejeżdżających pojazdów lub zwiększenia obciążeń istniejącej drogi ponad dotychczasowe.

3. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY - STAN PROJEKTOWANY.

3.1. Charakterystyczne parametry.

a) Parametry techniczne drogi:

- Długość odcinka – 1+741,00 do 2+191,00 = 450,00mb,
- Klasa drogi L,
- Obciążenie ruchem KR-2,

- Prędkość projektowa 40 km/h,
- Szerokość pasa drogowego – według istniejącego stanu prawnego zgodnie z ewidencją gruntów,
- Szerokość chodnika – 1,80 m,
- Zjazdy na odcinku chodnika o szerokości zgodnej z istniejącym zagospodarowaniem terenu,
- Szerokość rowów otwartych trawiastych zabezpieczonych płytami betonowymi ażurowymi - 1,20m do 1,60m,

Przebudowa drogi – budowa chodnika przeprowadzona będzie w technologii tradycyjnej przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty i certyfikaty.

3.2. Chodnik w profilu podłużnym.

Niweletę chodnika zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącej niwelety drogi powiatowej nr 4007 W Hucisko – Budki II oraz otaczającego terenu wraz z uwzględnieniem obecnego zagospodarowania otoczenia i zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego. Podniesienie niwelety chodnika zaprojektowano w sposób niezbędny do wykonania jego konstrukcji oraz oddzielenia ruchu pieszego od ruchu samochodowego. Zaprojektowano obniżenie niwelety krawężnika na wjazdach do posesji poprzez obniżenie na długości 1,00 m (jeden krawężnik) z wysokości 12 cm do 2 cm tj. nadanie spadku 10 % pochylenia krawężnika. Na odcinku chodnika przylegającego bezpośrednio do jezdni jego niweleta została wyniesiona w stosunku do rzędnych krawędzi jezdni o + 12 cm. Zaprojektowano spadki podłużne niwelety chodnika zgodnie z ukształtowaniem istniejącej niwelety drogi oraz terenu.

Szczegóły sytuacyjne oraz przebieg chodnika w planie pokazano na rysunku nr 1. „**Plan sytuacyjny – wysokościowy lokalizacji chodnika**”.

3.3. Przekroje normalne drogi.

Przekrój normalny w km 1+741,00 ÷ 2+191,00 - droga powiatowa nr 4007 W:

- szerokość nawierzchni istniejącej drogi - 5,00 m, spadek daszkowy 2 %,
- **po prawej** – pobocze o szerokości 1,00m z kruszywa kamiennego grubości 12 cm, stabilizowanego mechanicznie z podwójnym powierzchniowym utwaleniem emulsją asfaltową,
- rów przydrożny, otwarty, trawiasty,
- odprowadzenie wody opadowej - poprzez pobocze do rowu przydrożnego, otwartego, trawiastego,
- **po lewej** – projektowany chodnik z kostki brukowej o szerokości 1,80 m, z kostki brukowej kolorowej bez fazowej, zaprojektowany bezpośrednio przy jezdni, oddzielony od jezdni krawężnikiem typu lekkiego 30 x 15 x 100 cm, chodnik zaoprotowano od strony rowu obrzeżem betonowym 8 x 30 cm,
- opaska gruntowa za chodnikiem o szerokości 0,25 m,
- lewostronny rów przydrożny umocniony na dnie oraz obu stronach na skarpach płytami ażurowymi gr. 8 cm, wymiary płyt ażurowych 60 x 40 cm,
- zieleniec o szerokości od 0,50m do 2,25m.

Rodzaje przekroi konstrukcyjnych zawarte są na rysunku nr 2 „**Przekroje normalno - konstrukcyjne**”.

3.4. Konstrukcja:

Konstrukcja nawierzchni chodnika - droga powiatowa nr 4007 W:

- krawężnik betonowy 15 x 30 x 100 cm ustawiony na podsypce cementowo-piaskowej grubości 5 cm i ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15,
- obrzeże betonowe 8 x 30 cm ustawione na podsypce cementowo-piaskowej, obrzeże wtopione do wysokości nawierzchni chodnika,

- warstwa mrozochronna z piasku stabilizowanego cementem $C_{1,5/2} \leq 4,0$ MPa, grubości 15 cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem $C_{9_{0/3}} 0/31,5$ mm, grubości 15 cm
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 3 cm,
- nawierzchnia kostka betonowa kolorowa bez fazowa grubości 8 cm,

Rodzaje przekroi konstrukcyjnych zawierających elementy konstrukcji chodnika zawarte są na rysunku **nr 2 „Przekroje normalno - konstrukcyjne”**.

3.5. Zjazdy.

Na odcinku objętym opracowaniem projektuje się wykonanie przebudowy istniejących wjazdów do posesji. Zjazdy po stronie chodnika dla pieszych do przebudowy projektuje się o szerokości zgodnej z istniejącym zagospodarowaniem terenu. Nawierzchnię zjazdów projektuje się wykonać z kostki betonowej brukowej w kolorze szarym. Kosta podobnie jak na chodniku dla pieszych powinna być bez fazowa. Zjazdy łącząc się z drogą wewnętrzną umożliwią dojazd do istniejących działek i stanowią integralną część inwestycji. Głębokość wjazdów dostosowano do odległości granicy pasa drogowego od krawędzi jezdni. Początek każdego zjazdu zaczyna się od krawędzi jezdni natomiast kończy się na granicy pasa drogowego przy danej działce. Rozwiązania wysokościowe zaprojektowano w oparciu o rzędne krawędzi jezdni drogi powiatowej oraz przyległego terenu. Pochylenie poprzeczne zjazdu w miejscu połączenia z krawędzią jezdni dostosowano do spadku podłużnego na drodze powiatowej. Odwodnienie zjazdu zapewniono poprzez dostosowane do ukształtowania terenu spadki podłużne i poprzeczne, zapewniające spływ wód opadowych powierzchniowo w kierunku terenu zgodnym z ukształtowaniem terenu. Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni zjazdów:

Konstrukcja nawierzchni zjazdów na posesje przez chodnik:

- opornik betonowy 15 x 25 x 100 cm ustawiony na podsypce cementowo-piaskowej grubości 5 cm i ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15,
- obrzeże betonowe 8 x 30 cm ustawione na podsypce cementowo – piaskowej i ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15,
- warstwa mrozochronna z piasku stabilizowanego cementem $C_{1,5/2} \leq 4,0$ MPa, grubości 15 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem $C_{9_{0/3}} 0/31,5$ mm, grubości 20 cm,
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 3 cm,
- nawierzchnia kostka betonowa szara bez fazowa grubości 8 cm.

Rodzaje przekroi konstrukcyjnych zawierających elementy wykonania zjazdów zawarte są na rysunku **nr 2 „Przekroje normalno - konstrukcyjne”**.

3.6. Odwodnienie drogi.

Projektowana inwestycja wiąże się z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni drogi wzdłuż krawężnika do wpustów ulicznych z odpływem przykanalikami do lewostronnego rowu przydrożnego. Z uwagi na ukształtowanie terenu istniejące rowy to przewodniki odpływowe stanowiące wyposażenie techniczne drogi z częściową retencją do gruntu (ze względu na małe spadki podłużne) wraz z oczyszczeniem poprzez przejście przez podłoże trawiaste. Natężenie ruchu pojazdów na drodze pozwala założyć, że zanieczyszczenie w wodach opadowych i roztopowych nie powinno przekraczać wartości dopuszczalnych. Zakres prac dotyczących przepływów rurowych pod zjazdami, to remont zniszczonych i uszkodzonych przepływów, wykonanie przekopów przez zjazd, wykonanie ławy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, położenie rury betonowej lub z tworzyw sztucznych na projektowanej rzędnej wysokościowej, umocnienie czoła przepływu rurowego po stronie wlotu i wylotu elementami prefabrykowanymi oraz zasypanie z zagęszczeniem gruntu wokół rury przepływowej. Zakres prac dotyczących rowów to ich odmulenie wyprofilowanie skarp i dna rowu oraz umocnienie skarp i dna rowów elementami ażurowymi.

Rodzaje przekroji konstrukcyjnych zawierających elementy odwodnienia zawarte są na rysunku **nr 2** „Przekroje normalno - konstrukcyjne”.

3.7. Znaki geodezyjne.

Podczas prowadzenia wszelkich rodzajów robót należy zwrócić uwagę na ewentualne punkty pomiarowe osnowy geodezyjnej, które zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 kwietnia 1999 r. w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych (tekst jednolity Dz.U. 2020. 1357 z dnia 10.08.2020 r.) podlegają ochronie pod rygorem odpowiedzialności sądowej w razie ich zniszczenia. Podczas wykonywania wszystkich rodzajów robót począwszy od robót przygotowawczych, a skończywszy na robotach wykończeniowych należy zwrócić szczególną uwagę, aby nie uszkodzić ww. urządzeń geodezyjnych. Wszelkie prace, szczególnie roboty ziemne należy prowadzić pod nadzorem uprawnionego geodety.

3.8. Kanał technologiczny

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2024. 320 z dnia 06.03.2024 r.) nie projektowano kanału technologicznego, ponieważ art. 39 ust. 6 ba pkt 4), zwalnia Zarządcę drogi z obowiązku lokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie:

4) budowy lub przebudowy drogi o długości do 1000 metrów, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:

- a) projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,
- b) w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych lub planami, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2.

4. OPINIA GEOTECHNICZNA.

Na podstawie badań gruntu wykonanych metodą odkrywkową i świdrem ręcznym stwierdzono następujące warstwy podłoża gruntowego na trasie projektowanej budowy drogi:

- chodnik w kilometrze 1+750,00 – strona lewa:

- 0,00 - 0,15 humus
- 0,15 - 0,38 piaski drobne
- 0,38 - 0,74 rumosz gliniasty,
- 0,74 - 1,50 żwir gliniasty,

Podczas wierceń świdrem ręcznym do głębokości 1,50 nie natrafiono na wodę gruntową.

- chodnik w kilometrze 1+900,00 – strona lewa:

- 0,00 - 0,19 humus,
- 0,19 - 0,45 piaski drobne,
- 0,45 - 0,85 - rumosz gliniasty,
- 0,85 - 1,50 - pospółka gliniasta,

Podczas wierceń świdrem ręcznym do głębokości 1,50 nie natrafiono na wodę gruntową.

- chodnik w kilometrze 2+050,00 – strona lewa:

- 0,00 - 0,22 humus,

- 0,22 - 0,48 piaski drobnoziarniste pylaste,
- 0,48 - 0,80 rumosz gliniasty,
- 0,80 - 1,50 piaski gruboziarniste,

Podczas wierceń świdrem ręcznym do głębokości 1,50 nie natrafiono na wodę gruntową.

- chodnik w kilometrze 2+190,00 – strona lewa:

- 0,00 - 0,15 humus
- 0,15 - 0,30 piaski drobne
- 0,30 - 0,70 rumosz gliniasty,
- 0,70 - 1,50 żwir gliniasty,

Podczas wierceń świdrem ręcznym do głębokości 1,50 nie natrafiono na wodę gruntową.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U.2012.463 z dnia 27.04.2012r.) - na terenie działki przeznaczonych pod budowę chodnika występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe - występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadowienia oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Budowa chodnika będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadowienia niewielkich obiektów budowlanych o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak m.in.: wykopy do głębokości 1,20 m i nasypy do wysokości 3,00 m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów).

5. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPLYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SASIEDNIE POD WZGLĘDEM:

5.1. Zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków oraz wód opadowych.

Wykorzystanie materiałów i surowców nastąpi jedynie na etapie realizacji inwestycji. Do realizacji zadania planowane jest wykorzystanie materiałów powszechnie stosowanych w budownictwie drogowym: kruszywo, piasek i inne. Roboty budowlane będą prowadzone zgodnie z projektem, a stosowne materiały muszą odpowiadać polskim normom określającym normatywy materiałowe dopuszczające je do obrotu na rynku. Woda do wykonania robót drogowych przywożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych w specjalnych pojemnikach 1000 l lub za zgodą zarządcy pobierana z sieci wodociągowej rozdzielczej. Woda na potrzeby socjalne pracowników pracujących przy budowie pobierana będzie z sieci wodociągowej lub będzie dowożona beczkowozami. Wielkość zużycia wody będzie skorelowana z ilością pracowników oraz z metrażem powierzchni użytkowej. Potrzebne materiały do budowy takie jak: piasek, kruszywo, beton asfaltowy, będą przywożone z zewnątrz samochodami w zależności od występujących potrzeb. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się również ze zużyciem paliw, wykorzystywanych do zasilania maszyn i pojazdów na budowie oraz energii elektrycznej, wykorzystywanej m.in. do zasilania urządzeń, zaplecza budowy, oświetlenia terenu budowy. Na etapie realizacji inwestycji nie będzie zapotrzebowania na energię cieplną i paliwo gazowe. Przy realizacji prac budowlanych wykorzystywane będą materiały budowlane odpowiednie dla tego rodzaju inwestycji. Surowce i materiały będą pochodziły z możliwie najbliższych wytwórni i składów budowlanych. Wszystkie użyte do budowy surowce będą

wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia. Przewiduje się, że kruszywo łamane oraz piasek zostaną dowożone z kopalni posiadającej koncesję na wydobywanie kruszywa. Dodatkowo, wykorzystane będą pewne ilości wody i cementu oraz paliw pędnych do pracy sprzętu budowlanego pracującego przy realizacji przedsięwzięcia. Ilości tych materiałów, ze względu na niewielką skalę inwestycji, będą nieznaczne.

Głównym paliwem technologicznym będzie olej napędowy (w mniejszym stopniu benzyna). Wykorzystywany będzie podczas prac prowadzonych z użyciem pojazdów, sprzętu i urządzeń. Wielkość zużycia paliw będzie zależna od ilości sprzętu i jego czasu pracy. Mając na uwadze charakter zadania i zakres planowanych prac - wielkość zużycia paliw nie będzie miała istotnego znaczenia z punktu widzenia ochrony środowiska. Dokładne określenie wielkości zużycia surowców i materiałów oraz uściślenie ich rodzajów, będzie możliwe dopiero na etapie kosztorysu inwestorskiego, tj. po wykonaniu dokumentacji projektowej. Materiały i urządzenia planowane do wykorzystania w ramach inwestycji będą posiadać certyfikaty dostępności do stosowania na polskim rynku. Cechy stosowanych materiałów będą jednorodne i wykazywać zgodność z określonymi wymaganiami, a rozrzuty tych cech nie mogą przekraczać dopuszczalnego przedziału tolerancji. Dlatego w trakcie realizacji projektu stosowane będą materiały i wyroby posiadające obowiązujące świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie lub jeśli są przedmiotem Norm Państwowych, zaświadczenie producenta potwierdzające ich zgodność z postanowieniami odpowiednich norm. Również roboty budowlane prowadzone będą zgodnie ze sztuką budowlaną i polskimi normami.

W związku z realizacją zadania na obecnym etapie przewiduje się wykorzystywanie następujących surowców technologicznych i materiałów:

- woda (zgodnie z opisem powyżej) ok. 10,00 m³;
- mieszanka betonowa, cement, beton zwykły z kruszywa naturalnego ok. 68,00 m³ (150 Mg);
- piasek, miał kamienny, żwir ok. 148,00 m³ (238 Mg);
- kruszywo (tłuczeń, kamienny sortowany i niesortowany, itp.) ok. 165,00 m³ (298 Mg);
- obrzeża betonowe ok. 470,00 mb (11,30 m³, 25,00 Mg);
- kostka brukowa betonowa ok. 1005,00 m² (80,40 m³, 176,90 Mg);
- płyty betonowe ażurowe ok. 905,00 m²,
- nasiona traw ok. 20 kg

Woda na potrzeby socjalne pracowników pracujących przy budowie pobierana będzie z sieci wodociągowej lub będzie dowożona beczkowozami. Wielkość zużycia wody będzie skorelowana z ilością pracowników oraz z metrażem powierzchni użytkowej. Zużycie nie przekroczy ustawowych norm, wyszczególnionych poniżej, zgodnie z poniższą tabelą:

Normy zużycia wody.

Lp.	Cel zużycia	Jednostka	Norma według rozporządzenia
1.	Pracownicy biurowi	dm ³ /dobę *osoba	15
2.	Pracownicy fizyczni	dm ³ /dobę *osoba	60
3.	Zużycie wody do higienizacji pomieszczeń	dm ³ /dobę *m ²	1,00

Zródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 roku w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. 2002.8.70 z dnia 31.01.2002 r.).

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się zapotrzebowania na surowce wymienione poniżej:

- Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi: - nie dotyczy,
 Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi: - nie dotyczy,
 Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: - nie dotyczy,
 Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi: - nie dotyczy,
- elektryczną: /... 0/ kW/MW,
 - ciepłą: /... 0 / kW/MW,
 - gazową: /... 0/ m³/h.

W okresie realizacji nie przewiduje się większych zagrożeń mogących spowodować zanieczyszczenie środowiska gruntowo - wodnego. Dobry stan techniczny oraz prawidłowa eksploatacja pojazdów samochodowych obsługujących budowę oraz maszyn budowlanych pozwoli na właściwe zabezpieczenie gruntu i wód przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi. W trakcie prac budowlanych teren budowy zostanie wyposażony w zaplecze socjalne dla pracowników, tj. przenośne toalety typu toi-toi o pojemności 250 do 300 l (szczelne zbiorniki bezodpływowe), które zostaną wywiezione wozem asenizacyjnym przez wyspecjalizowaną firmę do punktu zlewnego oczyszczalni ścieków, z którym ma podpisana umowę właściciel toalet. Szacowana ilość powstających ścieków bytowo – socjalnych z zaplecza technicznego budowy wynosi 1,00 m³/tydzień. Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych - w związku z planowanym zakresem prac związanych z przebudową drogi nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych, węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg. Oznacza to, że odprowadzane wody opadowe i roztopowe spełniają warunki Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12.07.2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych - (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311 z dnia 15.07.2019 r.).

5.2. Emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się.

Oddziaływanie na stan czystości powietrza podczas prac podczas przebudowy drogi będzie związane z poruszaniem się pojazdów mechanicznych (głównie samochodów ciężarowych i maszyn drogowych) wykorzystywanych podczas prac budowlanych. Wystąpi zatem emisja zanieczyszczeń do powietrza w związku ze spalaniem paliw oraz zwiększenie zapylenia. Wykorzystywane pojazdy do robót drogowych muszą spełniać warunki dopuszczenia do ruchu, a zatem będą spełniać wymagania w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w wydalanych spalinach. Oddziaływanie to będzie mieć charakter okresowy i będzie dotyczyć tylko i wyłącznie etapu realizacji przebudowy drogi. Nie przewiduje się ponadnormatywnego wykorzystania maszyn i urządzeń emitujących spaliny. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania sprzętu i środków transportu na środowisko należy zadbać o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. Sprzęt wykorzystywany do robót powinien spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi, podane w przedmiotowych normach i rozporządzeniu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone oraz eksploatowane na najwyższych obrotach, gdyż powoduje to zwiększenie emisji spalin. Na etapie realizacji zadania będzie odbywał się transport i wbudowanie materiałów sypkich takich jak kliniec, tłuczeń. Ładunki sypkie przewozi się luzem w związku z tym konieczne jest zabezpieczenie ładunku, aby w trakcie przewozu nie wydostawał się on poza skrzynię ładunkową. W tym celu stosuje się plandeki zasłaniające, mocowane do haków. Plandeka zabezpieczająca ochroni towar nie tylko przed niekontrolowanym wysypaniem się, ale zabezpieczy otoczenie przed emisją kurzu i pyłów. Podczas wbudowania materiałów sypkich, o których mowa wyżej wskazane jest zraszanie powierzchni kruszyw wodą, co zapobiegnie powstawaniu kurzu i pyłów. Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów w związku z przebudową drogi nie wystąpi.

5.3 Rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów.

W fazie realizacji przebudowy drogi, zagospodarowaniem odpadów powinien zająć się wytwórca odpadów, czyli firmy wykonujące prace budowlane. Ich obowiązki będą związane z:

- zagospodarowaniem wszystkich odpadów powstających w czasie przebudowy,
- przedstawieniem informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska,
- gromadzeniem w sposób selektywny powstających odpadów,
- zapewnieniem właściwego postępowania z ewentualnymi odpadami niebezpiecznymi
- i zgromadzeniem ich w sposób nie zagrażający środowisku,
- przekazaniem ewentualnych odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu i unieszkodliwiania tego typu odpadów.

Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jednolity Dz. U. z 2023.1587 z dnia 10.08.2023 r. ze zmianami), w trakcie wykonywania wszelkich prac budowlanych należy stosować takie surowce, materiały, aby w pierwszej kolejności zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczyć ilość odpadów i ich negatywne oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko. Czasowe gromadzenie odpadów należy prowadzić zgodnie z przepisami prawa, w miejscach do tego wyznaczonych i odpowiednio zorganizowanych, tak aby minimalizować ich negatywny wpływ na środowisko. Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca winien uporządkować i przekazać Inwestorowi teren zaplecza bez odpadów.

Przedstawione sposoby gromadzenia i postępowania z odpadami są prawidłowe, zgodne z ustawą o odpadach oraz przepisami ochrony środowiska. Wszystkie odpady będą przechowywane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wszystkie rodzaje odpadów będą okresowo odbierane przez uprawnionych odbiorców posiadających stosowne zezwolenie w zakresie gospodarowania odpadami, w szczególności odpadami niebezpiecznymi za potwierdzeniem na kartach przekazania odpadów zgodnych z wzorami określonymi przez Ministra Środowiska. Rozwiązania takie zapewniają bezpieczną eksploatację drogi niepowodującą zagrożenia zanieczyszczenia środowiska. Rodzaje oraz ilości powstających odpadów nie stanowią istotnego zagrożenia dla środowiska. Racjonalne postępowanie Wykonawcy robót, zgodnie ww. zasadami - powoduje, że zagrożenie związane z ich wytwarzaniem będzie nieistotne z punktu widzenia ochrony zdrowia i życia ludzi.

5.4 Właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się.

Na etapie przebudowy drogi emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza będzie miała charakter przede wszystkim niezorganizowany. Zagrożeniem dla jakości powietrza będzie emisja spalin z maszyn i urządzeń wykorzystanych przy pracach związanych z przebudową m. in.:

- ruch pojazdów (koparko - ładowarki, zagęszczarki itp.),
- transport i przeładunek niezbędnego sprzętu i materiałów,

Wielkość emisji zanieczyszczeń w trakcie przebudowy drogi jest bardzo trudna do określenia. Nie spowodują one trwałych zmian w środowisku atmosferycznym i zakończą się wraz z chwilą zakończenia realizacji przebudowy drogi.

W fazie eksploatacji emisja zanieczyszczeń gazowych nie wystąpi. Nie będą powstawały zanieczyszczenia od sprzętu budowlanego i transportu materiałów budowlanych. Prowadzenie prac związanych z realizacją przebudowy drogi spowoduje czasowe utworzenie następujących źródeł hałasu:

- maszyn budowlanych o poziomie hałasu 80-100 dB(A),
- środków transportu samochodowego o poziomie hałasu ok. 80 dB(A).

Zmiana klimatu akustycznego będzie miała charakter czasowy (na czas prowadzenia robót), niekumulujący się w środowisku i lokalizujący się wokół raczej skupionego frontu robót. Inwestor powinien zadbać, by maszyny budowlane były technicznie sprawne (przez co hałas mechanizmów jest zminimalizowany) oraz nie powinien prowadzić robót w godzinach nocnych. Zakres prac jak i technologia budowlana są typowe i nie wnoszą zagrożeń do środowiska przyrodniczego i środowiska bytowania ludzi.

Emisja promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń w powiązaniu z przedmiotem zamierzenia budowlanego – nie wystąpi.

5.5 Wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne.

Planowana przebudowa drogi realizowana będzie w obszarze, który został już w znacznym stopniu przekształcony antropogenicznie. Wprawdzie realizacja prac budowlanych będzie wiązać się z niewielkim zajęciem terenów zielonych pod planowaną infrastrukturę, jednak z uwagi na niską wartość przyrodniczą występującej na dokumentowanym obszarze flory, jej zniszczenie nie spowoduje żadnych strat dla środowiska naturalnego. Oddziaływania tego typu są integralnie związane z zakresem robót i w zasadzie nie mogą zostać wyeliminowane. Szata roślinna terenu wokół drogi nie przedstawia większych walorów przyrodniczych, dlatego też nie wymaga szczególnych zabiegów ochronnych. Występująca tu roślinność jest silnie zantropomorfizowana. Występują tu gatunki roślin charakterystyczne dla obszarów silnie zmienionych przez człowieka.

Zarówno w fazie realizacji jak i późniejszej eksploatacji drogi praktycznie nie będą występowały bezpośrednie niekorzystne oddziaływania na świat roślin i zwierząt terenów sąsiednich. W otoczeniu drogi nie stwierdzono istnienia stanowisk gatunków roślin, zwierząt (w tym śladów ich bytowania) i grzybów podlegających ochronie.

Według map obrazujących granice jednolitych części wód podziemnych (JCWPd), mapy dostępne na stronie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (<https://www.wody.gov.pl/>), teren inwestycji położony jest w regionie wodnym Środkowej Wisły, w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych PLGW200086. Celem środowiskowym dla wód podziemnych tego obszaru jest utrzymanie stanu jakościowego.

Tabela - Jednolita część wód podziemnych (JCWPd).

Jednolita część wód podziemnych (JCWPd)	Lokalizacja			Ocena stanu		Ocena ryzyka
	Region wodny	Nazwa dorzecza	RZWGW	ilościowego	chemicznego	
PLGW200086	Środkowej Wisły	Wisła	Warszawa	słaby	dobry	zagrożona

Ocena wpływu przedmiotowej inwestycji na stan ilościowy i jakościowy w/w wód podziemnych:

Stan ilościowy:

- położenie zwierciadła wód podziemnych - w wyniku realizacji inwestycji nie przewiduje się ujęcia wód, w związku z tym planowane przedsięwzięcie w żaden sposób nie wpłynie na zmianę stosunków wodnych w rejonie omawianej inwestycji;
- wielkość rezerw zasobów wód podziemnych – realizacja inwestycji nie będzie związana z budową ujęcia wód podziemnych, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje zmian w zakresie wielkości rezerw zasobów wód podziemnych.

Stan chemiczny:

- elementy fizykochemiczne - planowane przedsięwzięcie w swoim zakresie nie będzie źródłem zanieczyszczeń wód podziemnych, środowisko gruntowo-wodne będzie odpowiednio zabezpieczone w związku, z czym nie spowoduje zmian w zakresie elementów fizykochemicznych wód podziemnych.

Podsumowując można stwierdzić, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na wielkość zasobów wodnych i jakość wód podziemnych występujących na tym obszarze. W związku, z czym nie przewiduje się zakłócenia celów środowiskowych przyjętych dla wód podziemnych.

Ponadto zgodnie z art. 59 ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla JCWPd jest:

- 1) zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń;
- 2) zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu;
- 3) ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Analizując główne cele środowiskowe oraz wpływ projektowanego przedsięwzięcia na wody podziemne nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania oraz przyczynienia się do ich niespełnienia. Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi powiatowej w miejscowości Budki II nie będzie negatywnie oddziaływać na stan jednolitych wód powierzchniowych i podziemnych, tym samym nie będą stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wód i ekosystemów wodnych (Art. 81, ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska). Inwestycja nie będzie miała wpływu na osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz nie będzie źródłem pogorszenia stanu ekologicznego oraz dobrego potencjału ekologicznego. Nie zachodzi więc potrzeba zastosowania art. 4.7 Ramowej Dyrektywy Wodnej (oraz art. 38 j Prawa Wodnego). Projektowane przedsięwzięcie ani w fazie realizacji, ani w fazie eksploatacji nie będzie wpływać na pogorszenie ani na poprawę wskaźników jakości wody. Planowana inwestycja nie będzie powodować negatywnych oddziaływań i nie spowoduje pogorszenia parametrów siedliskowych, przez co nie ograniczy funkcjonowania ekosystemów cieków powierzchniowych i nie będzie mieć wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych wód. Inwestycja nie naruszy ram wspólnotowego działania w dziedzinie polityki

wodnej Unii Europejskiej. W czasie prac budowlanych należy dbać o właściwy stan techniczny maszyn budowlanych i urządzeń oraz środków transportujących materiały budowlane, w celu zapobieżenia ewentualnym awariom instalacji paliwowych i tym samym wyciekom substancji ropopochodnych, które mogą spowodować zanieczyszczenie gruntu, a pośrednio również wód.

Według podziału zlewniowego na Jednolite Części Wód Powierzchniowych (JCWP) określonego w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (KZGW Warszawa, 2011), zaktualizowanym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016, opisywany teren wchodzi w skład JCWP RW20006252249. Celem środowiskowym dla wód tego obszaru jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego z terminem osiągnięcia do 2021 roku. Planowana inwestycja znajduje się w obrębie rzecznych jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

Tabela - Jednolita część wód powierzchniowych (JCWP).

Jednolita część wód powierzchniowych (JCWP)		Lokalizacja		Ocena stanu	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Termin osiągnięcia celów środowiskowych
Europejski kod JCWP	Nazwa JCWP	Region wodny	RZGW			
RW 20006252249	Kobyłka	Środkowej Wisły	Warszawa	brak oceny	brak oceny	-----

Monitoring wód powierzchniowych, zgodnie z zapisami art. 155 a Ustawy Prawo wodne, ma na celu pozyskanie informacji o stanie wód powierzchniowych na potrzeby planowania w gospodarowaniu wodami oraz oceny osiągnięcia celów środowiskowych. Ogólny stan Jednolitych Części Wód Powierzchniowych uznano za zły (oznacza to, że poważnie zostały zmienione warunki naturalne i nie występują typowe dla danego rodzaju wód gatunki flory i fauny). Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie prowadził monitoring wód powierzchniowych na terenie powiatu szydłowieckiego, w Gminie Szydłowiec w roku 2015. Program monitoringu obejmował następujące JCWP:

- Kobyłka - naturalna część wód,
- Szabasówka od Kobyłki do ujścia - silnie zmieniona część wód,
- Jabłonica - naturalna część wód.

Na ocenę stanu wód składa się ocena stanu lub potencjału ekologicznego oraz ocena stanu chemicznego. Stan wód określany jest jako dobry lub zły. Stan ekologiczny – określany jest dla naturalnych jednolitych części wód, potencjał ekologiczny – określany jest dla sztucznych lub silnie zmienionych jednolitych części wód. Ocena stanu chemicznego wykonywana jest na podstawie analizy wyników badań wskaźników chemicznych z grupy substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Stan chemiczny klasyfikuje się jako dobry lub poniżej dobrego. Stan/potencjał ekologiczny wód badanych JCWP określany jest jako umiarkowany, natomiast stan wód jako zły. Stan chemiczny nie był badany.

Sprawdziła:

Projektował:

II. OPRACOWANIE ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANE.

– CZĘŚĆ RYSUNKOWA –

rys. nr 1. - Plan sytuacyjno – wysokościowy lokalizacji chodnika - w skali 1:500 str. nr 16,

rys. nr 2. - Przekroje normalno - konstrukcyjne - w skali 1:100/25 str. nr 17,

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH
Aktualna w obszarze oznaczonym czerwonym, przerwany linii
SKALA 1:500
woj. mazowieckie, pow. szydłowiecki, gm. Chlewiska
miejscowość: Budki
oznaczenie kancelaryjne: GN.6642.1.21.2024
układ współrzędnych płaskich: PL-2000
układ współrzędnych wysokości: PL-EVRF2007-NH
identyfikator i nazwa jednostki ewidencyjnej: 143001_2 CHLEWISKA
identyfikator i nazwa obrębu ewidencyjnego: 0002 Budki

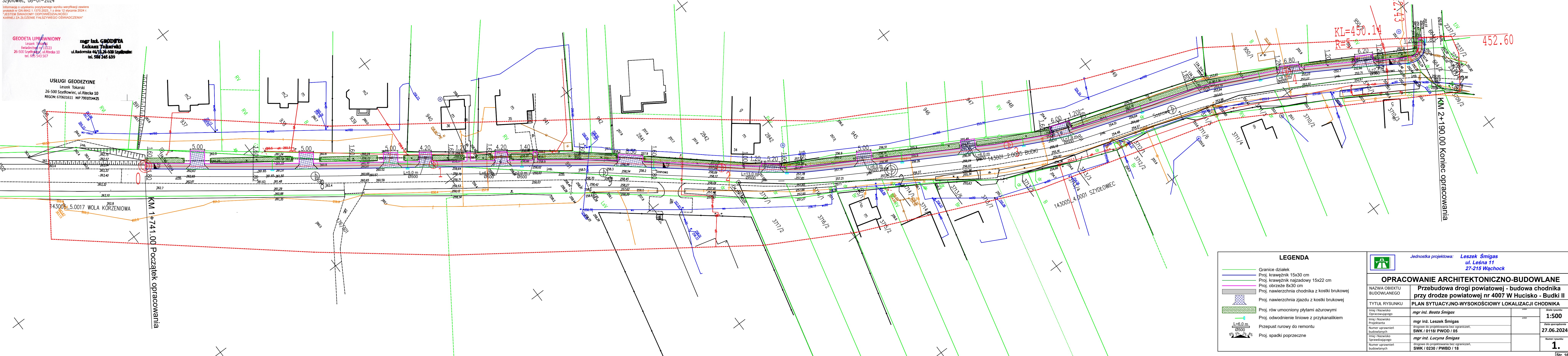
Szydłowiec, 08-01-2024

Informacje o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji zawiera
protokół nr GN.6642.1.1370.2023, z dnia 12 stycznia 2024 r.
"JESTEM ŚWIADOMY ODPOWIEDZIALNOŚCI"
KARNEJ ZA ZŁOŻENIE FAŁSZYWEGO OŚWIADCZENIA"

GEODETA UPRAWNIONY
mgr inż. **GRUDZIŃSKI**
Leszek Tokarski
Świadczenia: 11223
26-500 Szydłowiec, ul. Hłeczka 10
tel. 509 245 639

USŁUGI GEODEZYJNE
Leszek Tokarski
26-500 Szydłowiec, ul. Hłeczka 10
REGON: 670601611 NIP 7991014425

PLAN SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWY
SKALA 1:500



LEGENDA

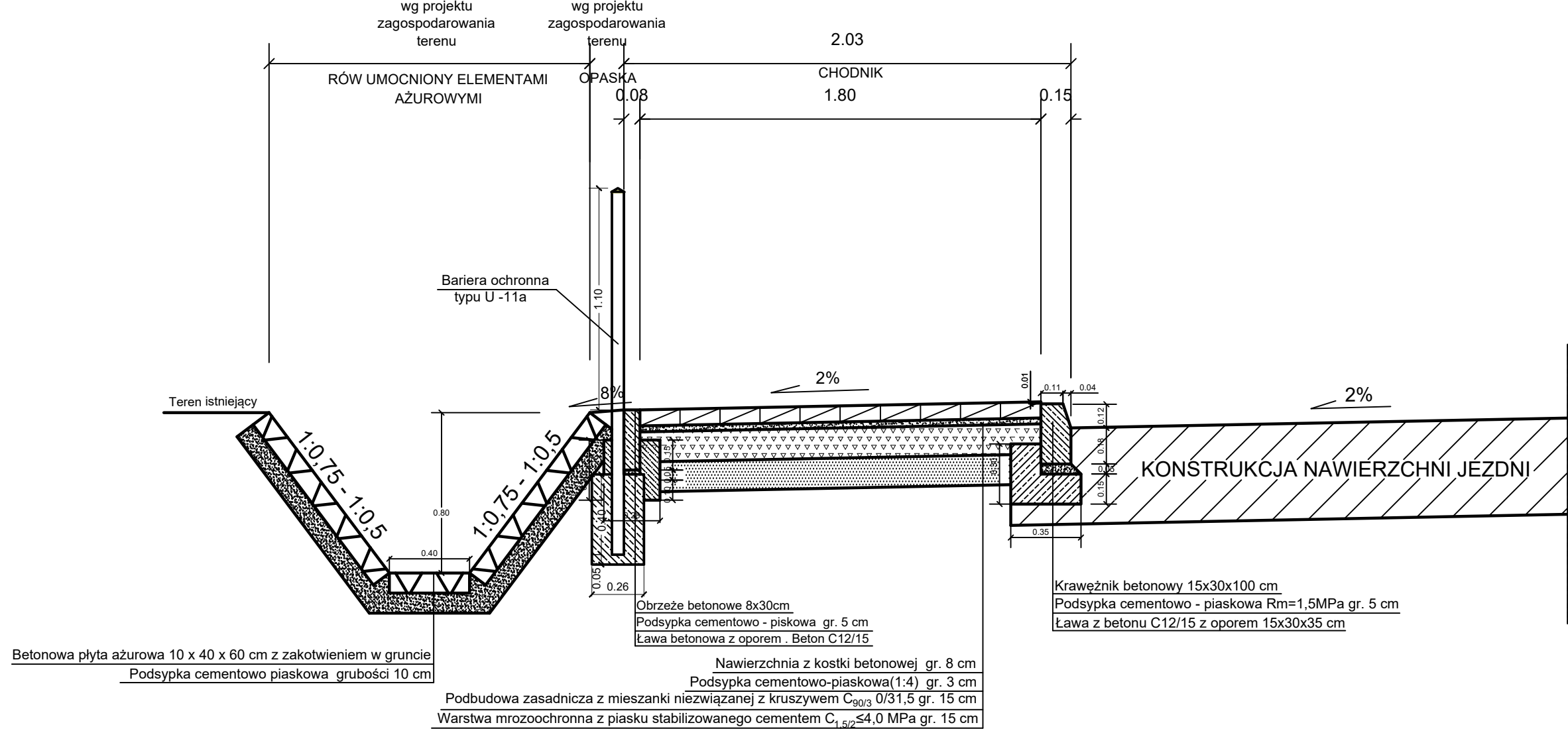
- Granice działek
- Proj. krawężnik 15x30 cm
- Proj. krawężnik najazdowy 15x22 cm
- Proj. obrzeże 8x30 cm
- Proj. nawierzchnia chodnika z kostki brukowej
- Proj. nawierzchnia zjazdu z kostki brukowej
- Proj. rów umocniony płytami ażurowymi
- Proj. odwodnienie liniowe z przykanalikami
- Przepust rurowy do remontu
- Proj. spadki poprzeczne

L=6.0 m
Ø500

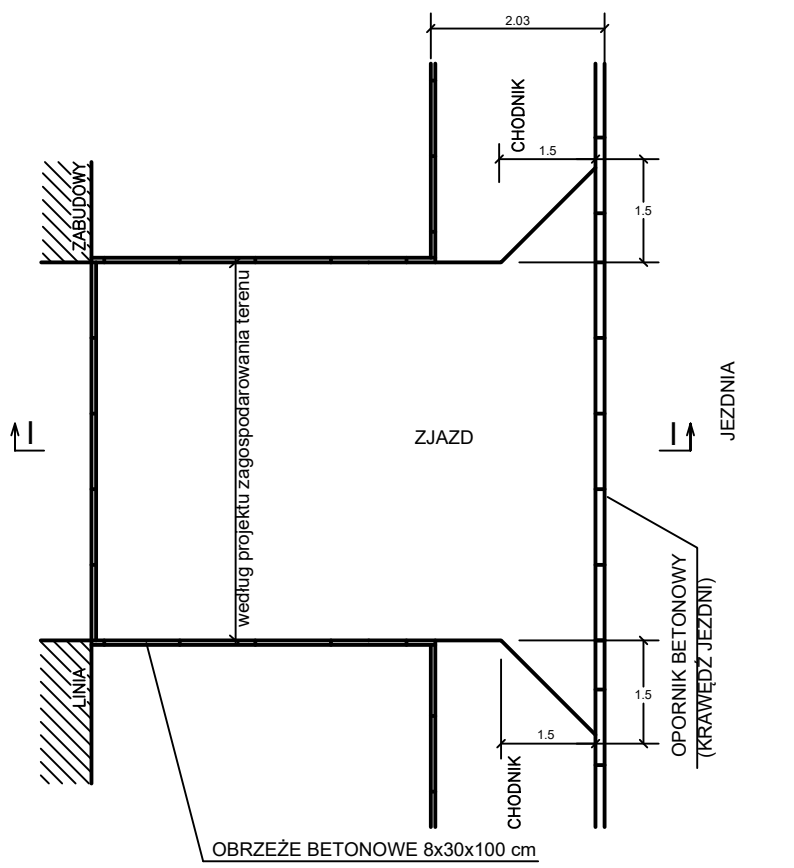
Jednostka projektowa: Leszek Śmigas ul. Leśna 11 27-215 Wąchock	
OPRACOWANIE ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANE	
NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO	Przebudowa drogi powiatowej - budowa chodnika przy drodze powiatowej nr 4007 W Hucisko - Budki II
TYTUŁ RYSUNKU	PLAN SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWY LOKALIZACJI CHODNIKA
Imię i Nazwisko Opracowującego	mgr inż. Beata Śmigas
Imię i Nazwisko Projektanta	mgr inż. Leszek Śmigas
Numer uprawnień budowlanych	drogowe do projektowania bez ograniczeń, SWK / 0118 / PWOD / 05
Imię i Nazwisko Sprawdzającego	mgr inż. Lucyna Śmigas
Numer uprawnień budowlanych	drogowe do projektowania bez ograniczeń, SWK / 0230 / PWBD / 18
Skala rysunku	1:500
Data sporządzenia	27.06.2024
Numer rysunku	1.

PRZEKROJE NORMALNO- KONSTRUKCYJNE SKALA 1:25; 1:100

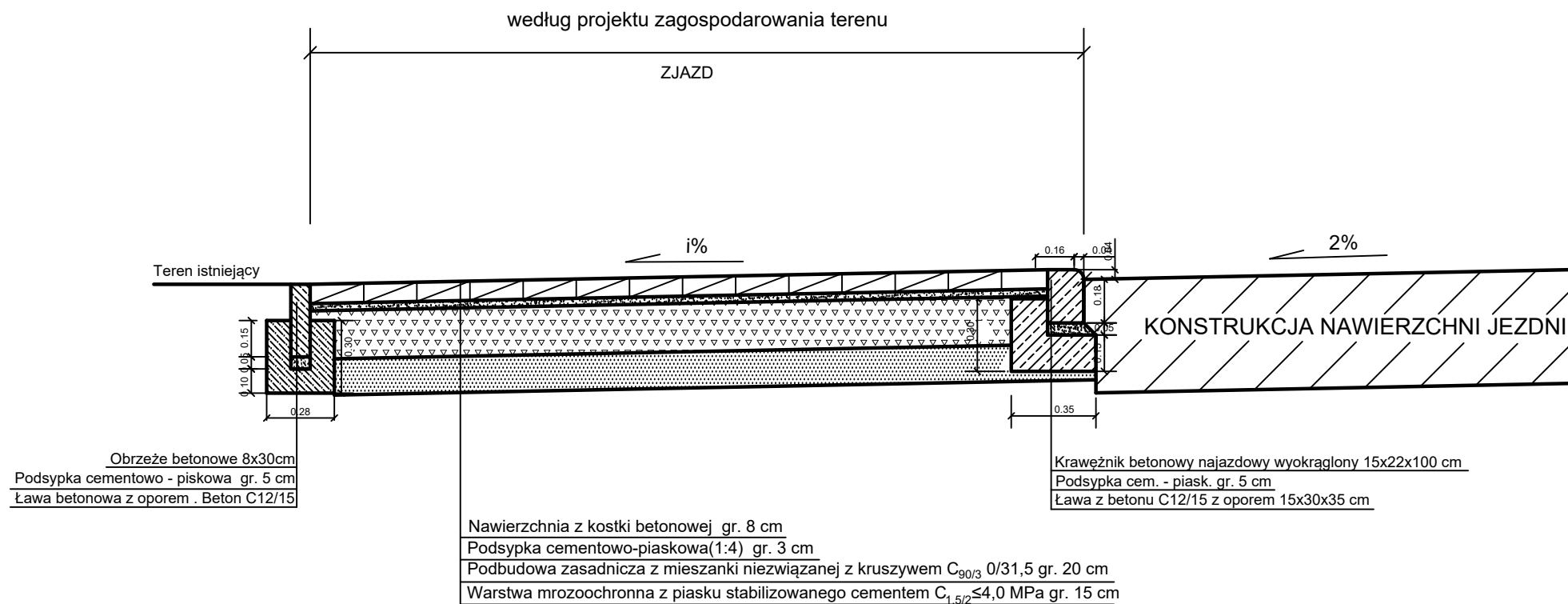
SZCZEGÓŁ KONSTRUKCYJNY CHODNIKA UMOCNIENIA ROWU BETONOWYMI ELEMENTAMI AŻUROWYMI
SKALA 1:25



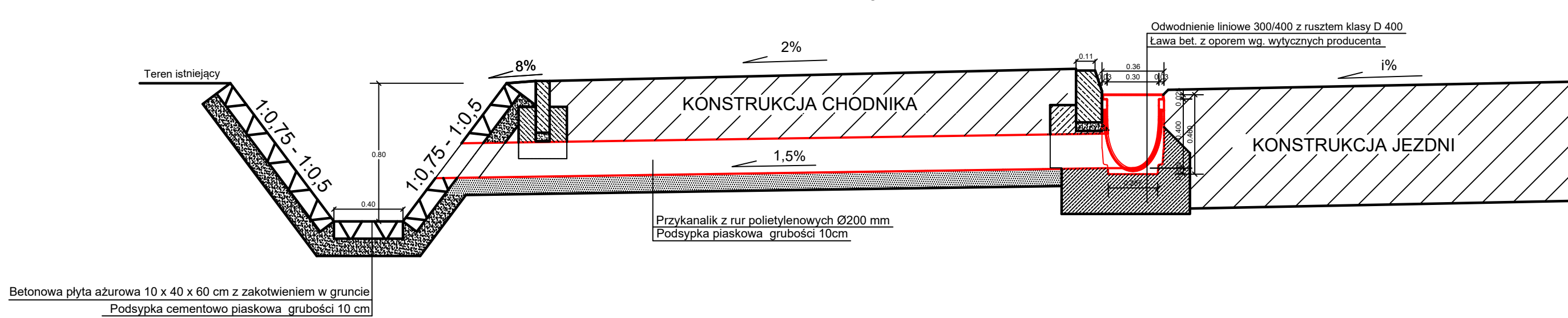
ZJAZD DO POSESJI - WIDOK Z GÓRY
SKALA 1:100




SZCZEGÓŁ KONSTRUKCYJNY ZJAZDU NA POSESJE
SKALA 1:25



SZCZEGÓŁ ODPROWADZENIA WODY POD CHODNIKIEM
SKALA 1:25



		Jednostka projektowa: Leszek Śmigas ul. Leśna 11 27-215 Wąchock	
OPRACOWANIE ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANE			
NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO		Przebudowa drogi powiatowej - budowa chodnika przy drodze powiatowej nr 4007 W Hucisko - Budki II	
TYTUŁ RYSUNKU		PRZEKROJE NORMALNO- KONSTRUKCYJNE	
Imię i Nazwisko Opracowującego	mgr inż. Beata Śmigas	podpis	Skala rysunku 1:25 1:100
Imię i Nazwisko Projektanta	mgr inż. Leszek Śmigas	podpis	Data sporządzenia 27.06.2024
Numer uprawnień budowlanych	drogowe do projektowania bez ograniczeń, SWK / 0118/ PWOD / 05		
Imię i Nazwisko Sprawdzającego	mgr inż. Lucyna Śmigas		Numer rysunku 2.
Numer uprawnień budowlanych	drogowe do projektowania bez ograniczeń, SWK / 0230 / PWBD / 18		