



**USŁUGI PROJEKTOWE I NADZÓR
W BUDOWNICTWIE GRZEGORZ RUDZKI**

97-330 Sulejów

ul. Góra Strzelecka 18

tel. kom. 509-481-679

e-mail: grzegorz.rudzki@gmail.com

NIP: 771-155-53-16

Starostwo Powiatowe w Bełchatowie
Wydział Architektury i Budownictwa

PROJEKT BUDOWLANY

Nazwa obiektu budowlanego:

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI
NOWA WIEŚ – RASY – BUKOWIE GÓRNE – SUCHCICE
GMINA DRUŻBICE**

Obiekt kat. XXV

Adres obiektu budowlanego:

Działki o nr ewid. 341, 336 obr. 0024 Suchcice

126 obr. 0003 Bukowie Górne

135, 61, 60, 43 obr. 0018 Rasy

gm. Drużbice, pow. bełchatowski, woj. łódzkie.

Inwestor:

GMINA DRUŻBICE, 97-403 DRUŻBICE 77A

Branża:

Drogowa

Starostwo Powiatowe w Bełchatowie
Wydział Architektury i Budownictwa

Załącznik do Decyzji/

Postanowienia Nr AB.6740.1.315.2016.4.AE_h

z dnia 25.05.2016

Projektant:

Projekt opracował:	Imię i nazwisko:	Uprawnienia bud.:	Podpis
Projektant	mgr inż. Grzegorz Rudzki	NB.IV.7342/22/98 w specjalności konstr.-budowlanej	<i>mgr inż. Grzegorz Rudzki</i> upr. bud. do projektowania w spec. konstr.-budowlanej bez ograniczeń Nr ew. NB.IV.7342/22/98 w spec. architektonicznej Nr ew. NB.IV.7342/23/98 Nr ew. ŁOIB ŁÓD/BO/3369/03

Sulejów, marzec 2016

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU:

1. Kserokopia uprawnień budowlanych projektanta	str. 3
2. Kserokopia przynależności do OIIB projektanta	str. 4
3. Oświadczenie o sporządzeniu projektu zgodnie z art. 20 ust. 4 Prawa Budowlanego	str. 5
4. Opis do projektu zagospodarowania na przebudowę drogi	str. 6
5. Opis techniczny do projektu budowlanego na przebudowę drogi	str. 7 - 14
6. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	str. 15 - 18
7. Część graficzna:	
Rys. nr D -01 - Plan zagospodarowania terenu Pikietaż od 0+000,00 do 0+800,00	- skala 1:1000 str. 19
Rys. nr D -02 - Plan zagospodarowania terenu Pikietaż od 0+800,00 do 1+600,00	- skala 1:1000 str. 20
Rys. nr D -03 - Plan zagospodarowania terenu Pikietaż od 1+600,00 do 2+400,00	- skala 1:1000 str. 21
Rys. nr D -04 - Plan zagospodarowania terenu Pikietaż od 2+400,00 do 3+200,00	- skala 1:1000 str. 22
Rys. nr D -05 - Plan zagospodarowania terenu Pikietaż od 3+200,00 do 4+000,00	- skala 1:1000 str. 23
Rys. nr D -06 - Plan zagospodarowania terenu Pikietaż od 4+000,00 do 4+800,00	- skala 1:1000 str. 24
Rys. nr D -07 - Plan zagospodarowania terenu Pikietaż od 4+800,00 do 5+035,02	- skala 1:1000 str. 25
Rys. nr D -08 - Przekrój normalny I	- skala 1:25 str. 26
Rys. nr D -09 - Przekrój normalny II	- skala 1:25 str. 27
Rys. nr D -10 - Plan zagospodarowania terenu Oznakowanie pionowe i lokalizacja przepustów	- skala 1:3000 str. 28
Rys. nr D -11 - Konstrukcja przepustu	- skala 1:25 str. 29

NB.IV.7342/22/98

Decyzja nr 22/98

Na podstawie art.13 ust.1 pkt 1, ust.2, 4 i art.14 ust.1 pkt 2, ust.3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (Dz.U. nr 89, poz.414 z późniejszymi zmianami), oraz par.9 ust.1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. nr 8 z 1995r., poz.38), po ustaleniu, na podstawie złożonych przez Pana Grzegorza Tadeusza Rudzkiego dokumentów, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego niezbędnego do uzyskania uprawnień budowlanych oraz po otrzymaniu przez wnioskodawcę pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane

n a d a j ę

Panu Grzegorzowi Tadeuszowi Rudzkiemu - mgr inż.budownictwa
ur. dnia 25 maja 1967r. w Piotrkowie Trybunalskim

UPRAWNIENIA BUDOWLANE DO PROJEKTOWANIA W SPECJALNOŚCI KONSTRUKCYJNO-BUDOWLANEJ BEZ OGRANICZEŃ

U z a s a d n i e n i e

W związku ze stwierdzeniem przez Komisję Egzaminacyjną do spraw postępowania kwalifikacyjnego i przeprowadzania egzaminów na uprawnienia budowlane, powołaną Zarządzeniem Wojewody Piotrkowskiego nr 47/95 z dnia 14 lipca 1995r., na podstawie złożonych dokumentów, że wnioskodawca Pan Grzegorz Rudzki spełnił warunki w zakresie przygotowania zawodowego niezbędnego do ubiegania się o uprawnienia budowlane w w/w specjalności i uzyskał pozytywną ocenę z egzaminu na uprawnienia budowlane, złożonego w dniu 20 czerwca 1998r., orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania, za pośrednictwem Wojewody Piotrkowskiego.

Otrzymują:

1. Pan Grzegorz Tadeusz Rudzki
ul.Góra Strzelecka 18
97-330 Sulejów
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Z upoważnienia Wojewody
mgr inż. Piotr Zaborowski
Dyrektor Wydziału Nadzoru Budowlanego
i Architektury



o numerze weryfikacyjnym:

ŁOD-DXC-WJ7-ADL *

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

OŚWIADCZENIE

W związku z wymogami art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r.
– Prawo Budowlane oświadczam, że niniejszy projekt został wykonany zgodnie
z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Marzec 2016 r.

Dotyczy:

Inwestor: **Gmina Drużbice, 97-403 Drużbice 77A**

Adres budowy: **Działki o nr ewid. 341, 336 obr. 0024 Suchcice
126 obr. 0003 Bukowie Górne
135, 61, 60, 43 obr. 0018 Rasy
gm. Drużbice, pow. bełchatowski, woj. łódzkie.**

Przedmiot projektu: **Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Nowa
Wieś – Rasy – Bukowie Górne – Suchcice gm.
Drużbice.**

mgr inż. Grzegorz Rudzki

upr. bud. do projektowania w spec.
konstr.-budowlanej bez ograniczeń
Nr ew. NB.IV.7342/22/98
w spec. architektonicznej
Nr ew. NB.IV.7342/23/98
Nr ew. ŁOIIB ŁÓD/BO/3369/03

OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA

DO PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI NOWA WIEŚ – RASY – BUKOWIE GÓRNE – SUCHCICE GM. DRUŻBICE

1. Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Nowa Wieś – Rasy – Bukowie Górne - Suchcice gm. Drużbice. Odcinek objęty projektowaną przebudową ma łączną długość 5019,04 m (z pikietażu 0+000,00 do 5+035,02 km wyłączono drogę wojewódzką o szerokości 15,98 m).

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.

Droga gminna o nawierzchni asfaltowej szerokości od 4,0 m do 4,5 m. Nawierzchnia asfaltowa o grubości 4 cm na podbudowie z tłucznia. Na terenach, na których będzie przebiegała przebudowa układu komunikacyjnego znajdują się uzbrojenia: wodociąg, kanalizacja sanitarna, linia telefoniczna doziemna i naziemna, linia energetyczna naziemna i podziemna. Sieci nie kolidują z projektowaną przebudową. Obecnie układ komunikacyjny w dostatecznym stanie technicznym, występują liczne nierówności, zarysowania nawierzchni, sfałdowania warstwy nawierzchni, zastoiska wody. Brak prawidłowych utwardzonych poboczy, których obecna niweleta jest często wyższa niż niweleta jezdni.

3. Opis projektowanych zmian zagospodarowania terenu działek.

Projektuje się przebudowę drogi poprzez wzmocnienie nawierzchni jezdni poprzez ułożenie warstwy wyrównującej średnio 75 kg/m² oraz ułożenie warstwy ścieralnej grubości 4 cm. Wyprofilowane i wzmocnione warstwą tłucznia zostaną pobocza, oczyszczone i odmulone rowy przydrożne oraz wymienione zostaną istniejące przepusty przy rowach przydrożnych.

4. Inne dane.

Projektowana inwestycja nie wywołuje niekorzystnego wpływu na środowisko, a osoby tam przebywające nie będą poddane działaniom warunków szkodliwych, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na ich zdrowie (hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne i promieniowanie). Inwestycja nie powoduje ograniczenia użytkowania terenów sąsiednich zgodnie z ich przeznaczeniem.

mgr inż. Grzegorz Rudzki
upr. bud. do projektowania w spec.
konstr.-budowlanej bez ograniczeń
Nr ew. N8.IV.7342/22/98
w spec. architektonicznej
Nr ew. N8.IV.7342/23/98
Nr ew. E-0118 LOD/BO/3369/03

OPIS TECHNICZNY

DO PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI NOWA WIEŚ – RASY – BUKOWIE GÓRNE – SUCHCICE GM. DRUŻBICE

1. Podstawa opracowania.

Niniejsze opracowanie sporządzone zostało na zlecenie Gminy Drużbice. Podstawą stanowiącą wykonanie niniejszego opracowania były następujące materiały:

- Zlecenie i uzgodnienia z Inwestorem,
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000,
- „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- pomiary inwentaryzacyjne i wizje lokalne,

2. Zakres opracowania.

Odcinek przebudowanej drogi ma łączną długość 5019,04 m (z pikietażu 0+000,00 do 5+035,02 km wyłączono drogę wojewódzką o szerokości 15,98 m). W zakres inwestycji wchodzi roboty drogowe tj. rozbiórkowe, wyrównanie nawierzchni jezdni poprzez ułożenie warstwy wyrównującej średnio 75 kg/m², profilowanie i wzmocnienie poboczy tłuczniem kamiennym.

3. Stan istniejący.

3.1. Charakterystyka terenu.

Ciąg drogi, na którym planuje się zamierzenie inwestycyjne przebiega po terenach zabudowanych. W stanie istniejącym brak jest chodników na całej długości drogi. Droga w stanie istniejącym odwadniana jest powierzchniowo na pobocza gruntowe i dalej do istniejących na większości odcinka objętego projektem przydrożnych rowów. Na całej długości przebudowywanego odcinka zlokalizowane są zjazdy indywidualne oraz publiczne.

3.2. Przekrój poprzeczny.

Parametry techniczne istniejącego ciągu dróg objętego niniejszym opracowaniem są następujące.

Droga:

- jezdni o nawierzchni asfaltowej o zmiennej szerokości od 4,0 – 4,5 m;

- jezdnia o nawierzchni asfaltowej o zmiennej szerokości od 4,0 – 4,5 m;
- pobocza gruntowe;
- spadki poprzeczne różne na długości drogi.

3.3. Odwodnienie.

Wody opadowe odprowadzane powierzchniowo.

3.4. Zatoki autobusowe.

Nie występują zatoki autobusowe na przedmiotowym odcinku drogi.

3.5. Stan istniejący nawierzchni.

Nawierzchnia asfaltowa na przedmiotowej drodze jest w dostatecznym stanie technicznym. W nawierzchni są widoczne ślady remontów w formie remontów częściowych. W trakcie oględzin stwierdzono liczne nierówności, spękania, zarysowania i sfałdowania nawierzchni drogi.

4. Dane projektowanej przebudowy.

4.1. Podstawowy zakres przebudowy.

Podstawowy zakres inwestycji polega na wzmocnieniu nawierzchni drogi poprzez ułożenie warstwy wyrównującej gr. średnio 75 kg/m² i ułożenie warstwy ścieralnej gr. 4 cm oraz wyprofilowanie i wzmocnienie warstwą tłucznia gr. 10 cm poboczy na szerokości 75 cm. Wyprofilowane i wzmocnione warstwą tłucznia zostaną pobocza, oczyszczone i odmulone rowy przydrożne oraz wymienione zostaną istniejące przepusty przy rowach przydrożnych.

4.2. Parametry techniczne drogi.

- kategoria ruchu KR1
- przekrój poprzeczny jednojezdniowy dwupasowy;
- szerokość jezdni 4,0 – 4,5 m;
- spadek poprzeczny jezdni 2% jednostronny;
- pobocze o szerokości 0,75 m, spadek jednostronny 8%;
- pobocze utwardzone dostosowane do spadku jezdni;
- pochylenie niwelety dostosowane do aktualnej niwelety.

Trasa w planie przebiega po starym śladzie drogi. Trasa w planie składa się z łuków poziomych i odcinków prostych.

4.3. Przekrój normalny.

Przekrój normalny drogi obejmuje wykonanie robót drogowych i odwodnienie korpusu drogowego dla rozwiązania docelowego.

5. Bezpieczeństwo i higiena pracy.

Ze względu na realizację inwestycji należy zwrócić uwagę na to, aby:

- pracownicy w czasie przebywania na budowie powinni być ubrani w jaskrawe kamizelki ostrzegawcze,
- zabezpieczenie i oznakowanie robót należy utrzymać przez cały okres budowy.

Oznakowanie prowadzonych robót związanych z wykonaniem robót wykonać należy zgodnie z zatwierdzonym Projektem Organizacji Ruchu na czas robót. Przed rozpoczęciem robót, które wymagają wprowadzenia zmian w istniejącej organizacji ruchu, Wykonawca powinien przedstawić zatwierdzony projekt organizacji ruchu na czas budowy.

Każda zmiana istniejącej organizacji ruchu, wymaga odrębnego projektu, opartego na harmonogramie robót i uzgodnionego z Zarządem terenu, Organem zarządzającym ruchem oraz Policją.

W zależności od postępu robót, projekt organizacji ruchu powinien być na bieżąco aktualizowany przez Wykonawcę.

Podstawowym wymaganiem jest zapewnienie na czas prowadzenia budowy alternatywnych połączeń komunikacyjnych oraz minimalizacja ograniczeń i utrudnień dla indywidualnego ruchu lokalnego, ruchu tranzytowego, komunikacji zbiorowej i ruchu pieszego. Tam, gdzie to możliwe i nie zagraża bezpieczeństwu, należy dążyć do udostępnienia dla ruchu zawężonego przekroju jezdni, z zachowaniem wymaganej skrajni.

6. Wpływ na środowisko.

Inwestycja będzie mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów i bezpieczeństwo pieszych. Docelowa eksploatacja drogi po przebudowie spowoduje złagodzenie uciążliwości środowiskowych tj.:

- zmniejszenie hałasu powstającego podczas ruchu pojazdów – równa nawierzchnia jest cichsza i zwiększa płynność ruchu,
- zmniejszenie ilości zanieczyszczeń gazowych ze spalin samochodowych dzięki upłynnieniu ruchu pojazdów,
- uporządkowanie spływu wód opadowych do istniejących podlegających odprowadzeniu rowów przydrożnych,
- przeprowadzenie segregacji powstałych odpadów po rozbiórkach i pracach budowlanych,
- przeprowadzenie rekultywacji terenów po przeprowadzeniu prac remontowo – budowlanych. Inwestycja nie oddziałuje niekorzystnie na środowisko.

Inwestycja spełnia również wszystkie wymagania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydanej przez Wójta Gminy Drużbice w dniu 7 kwietnia 2016r. znak: ROŚ.6220.4.2016.2 :

- w ramach zadania przewidziano zakres robót:
 - ułożenie podbudowy wyrównującej z kruszywa łamanego;
 - wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni;
 - wykonanie poboczy;
 - udrożnienie - naprawa rowów i przepustów;
 - wykonanie oznakowania.
- w ramach zadania nie będą prowadzone działania związane z niszczeniem szaty roślinnej oraz wycinka drzew i krzewów;
- zaplecze budowy będzie obejmować wąski pas terenu wzdłuż drogi objętej projektem;
- po zakończeniu prac budowlanych wykonawca będzie zobowiązany do przywrócenia terenu w obrębie realizacji inwestycji do stanu pierwotnego;
- realizacja przedsięwzięcia spowoduje na etapie budowy wykorzystanie takich materiałów jak: woda, surowce i materiały naturalne, paliwa i energia. W największym stopniu wykorzystywane będą materiały w postaci kruszyw oraz asfaltu;
- zużycie materiałów dla celów przedmiotowej przebudowy wyniesie:
 - wody - ok. 100 m³;
 - kruszywa - ok. 500 ton;
 - asfaltu - ok. 2000 ton;

Przebudowa drogi w trakcie realizacji nie będzie miała znaczącego i długotrwałego oddziaływania na środowisko naturalnego. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety, korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi, zaniechanie prowadzenia prac hałaśliwych w nocy. Niewielki i ograniczony zakres prac nie wymaga wprowadzania innych, specjalnych zabezpieczeń.

Zbierany z fragmentów trenu humus winien być składowany i

wykorzystywany do zakładania nowych terenów zielonych.

W trakcie trwania robót budowlanych mogą występować okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie się cechował niskim poziomem uciążliwości. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca będzie wykonywał prace emitujące najwięcej hałasu w porach najmniej szkodliwych dla warunków bytowych ludności,

W trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe i krótkotrwałe zwiększone poziomy emisji spalin. Wpływ ten nie będzie jednak przekraczał emisji dopuszczalnych norm i ustanie po zakończeniu prac budowlanych. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca będzie użytkował sprzęt zgodnie z przepisami BHP,

Inwestycja nie będzie wywierała negatywnego wpływu na wody powierzchniowe. Wykonawca powinien odizolować zaplecze budowlane od gruntu i wód gruntowych. Paliwa i substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych zbiornikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska. Droga nie jest wyposażona w system kanalizacyjny, a więc wody opadowe odprowadzone zostaną na pobocza i do rowów przydrożnych.

Realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną okresowo na naruszenie terenu oraz szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji projektu. Wpływ ten będzie dotyczył pracy maszyn i będzie miał charakter krótkofalowy oraz ustanie po zakończeniu inwestycji. Po zakończeniu prac budowlanych wykonawca zostanie zobowiązany do przywrócenia terenu w obrębie realizacji inwestycji do stanu pierwotnego. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca zajmie możliwie najmniejszy pas terenu wzdłuż drogi objętej projektem. Przy realizacji tej inwestycji drogowej nie przewiduje się usuwania drzew oraz krzewów. Realizacja wyszczególnionej wyżej inwestycji wykazuje jednoznacznie pozytywny wpływ powstałej infrastruktury na stan środowiska naturalnego w jej obrębie. Wykonanie nowej nawierzchni drogi poprawi płynność ruchu pojazdów, co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu. Odtworzenie rowów poprawi gospodarkę wodami opadowymi, gdyż w

chwili obecnej woda opadowa spływa całą szerokością drogi.

Inwestycja nie wpłynie na zwiększenie ilości odprowadzanych niekorzystnych substancji, a spowoduje polepszenie warunków jezdnych i przyczyni się do bardziej płynnej jazdy. To z kolei powoduje mniejsze odprowadzanie do środowiska węglowodorów alifatycznych oraz innych niekorzystnych substancji związanych z ruchem samochodowym.

Biorąc pod uwagę całokształt oddziaływania należy wskazać, że założony projekt wykazuje pozytywny wpływ na środowisko we wszystkich elementach wpływających obecnie na zanieczyszczenie środowiska.

Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych: w fazie realizacji inwestycji przewiduje się przenośne toalety,

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych – paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska. Powstające odpady nie będą odpadami niebezpiecznymi.

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych – w fazie eksploatacji będą to wody opadowe spływające z drogi, które będą oczyszczone w odtworzonych i pogłębionych rowach przydrożnych. Przedmiotowa droga nie jest wyposażona w system kanalizacyjny, a więc wody opadowe odprowadzane do środowiska, z tego typu drogi nie wymagają specjalnego podczyszczania oraz uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

Odpady stałe powstające w trakcie budowy będą zagospodarowywane zgodnie z przepisami – tzn. będą tymczasowo gromadzone w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywane firmom uprawnionym do ich dalszego zagospodarowania

Ze względu na skalę, charakter i lokalizację przedsięwzięcia nie zachodzi obawa przed transgranicznym oddziaływaniem na środowisko.

Teren objęty inwestycją nie znajduje się na obszarze wyznaczonego lub projektowanego obszaru Natura 2000. Przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszar Natura 2000 oraz jego spójność i integralność.

W sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie ma zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Celem budowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do odpowiedniego poziomu. Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już w chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianę stosunków wodnych,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

W porównaniu do wariantu zerowego budowa drogi wpłynie na estetyzację istniejącego krajobrazu.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z oddziaływaniem na środowisko głównie na etapie budowy ze względu na powstawanie odpadów, hałas związany z pracą maszyn i urządzeń.

Uciążliwości te będą miały krótkotrwały charakter i ustąpią po zakończeniu budowy.

Warunkiem ich minimalizacji jest prawidłowa organizacja prac budowlanych oraz dopuszczenia do robót sprzętu technicznie sprawnego.

Rzeczowo przedmiotowa inwestycja zostanie zrealizowana w ciągu jednego roku.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia występować będą przekształcenia terenu, tylko w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji oraz powstawać będą odpady stanowiące w większości masy ziemne, które wykorzystane zostaną do rekultywacji terenu. Ponadto inwestycja nie będzie powodowała emisji substancji do atmosfery ani też nie będzie źródłem emisji energii. Krótkotrwałą uciążliwością związaną z fazą realizacji inwestycji będzie emisja hałasu, która ustanie po zakończeniu robót budowlanych.

7. **Opinia geotechniczna obiektu:** z uwagi na zakres robót nie dotyczy.

8. **Określenie obszaru oddziaływania projektowanej inwestycji:**

Z uwagi na fakt, że przebudowa drogi obejmuje przebudowę nawierzchni i poboczy oraz wymianę przepustów oddziaływanie inwestycji zamykać się będzie **w granicach pasa drogowego**, tj. 341, 336 obr. 0024 Suchcice 126 obr. 0003 Bukowie Górne 135, 61, 60, 43 obr. 0018 Rasy gm. Drużbice, pow. bełchatowski, woj. łódzkie

Z uwagi na to, że dz. nr ewid. 336 obr. 0024 Suchcice stanowi teren Skarbu Państwa, wykonanie Drogi Publicznej i inne drogi będące w posreclny komputacji należą Skarb Państwa uznać ze strony zgodnie z §13a Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

mgr inż. Grzegorz Rudzki
upr. bud. do projektowania w spec.
konstr. budowlanej bez ograniczeń
Nr ew. NB.IV.7342/22/98
w spec. architektonicznej
Nr ew. NB.IV.7342/23/98
Nr ew. EOIIB ŁOD/BO/3369/03

INFORMACJA

dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Nazwa i adres obiektu budowlanego: Przebudowa drogi gminnej w miejscowości
Nowa Wieś – Rasy – Bukowie Górne -
Suchcice, działki o nr ewid.
341, 336 obr. 0024 Suchcice
126 obr. 0003 Bukowie Górne
135, 61, 60, 43 obr. 0018 Rasy
gm. Drużbice, pow. bełchatowski, woj. łódzkie.

Inwestor i jego adres:
Gmina Drużbice
Drużbice 77A
97-403 Drużbice

Projektant sporządzający informację bioz: mgr inż. Grzegorz Rudzki
97-330 Sulejów ul. Góra Strzelecka 18

mgr inż. Grzegorz Rudzki
upr. bud. do projektowania w spec.
konstr.-budowlanej bez ograniczeń
Nr ew. NBIW IV 7342/22/98
w spec. architektonicznej
Nr ew. NBIW IV 7342/23/98
Nr ew. LOIB ŁÓD/BO/3369/03

1.Cel opracowania.

Celem niniejszego opracowania zgodnie z art.20 ust.1 pkt.1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r.- Prawo Budowlane Dz. U. z 2000r. Nr 106, poz.1126, z późniejszymi zmianami jest zawarcie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, ze względu na specyfikę realizacji obiektu budowlanego będącego oparciem sporządzanego przez kierownika budowy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zgodnie z art.21a ust.1 w/w ustawy.

Zakres opracowania jest zgodny z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r.w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa o ochronę zdrowia Dz.U. Z 2003r.Nr 120, poz.1126.

2. Zakres robót i kolejność realizacji.

Celem n/w robót budowlanych jest przebudowa odcinka drogi gminnej w miejscowości Nowa Wieś – Rasy – Bukowie Górne - Suchcice, gm. Drużbice, pow. bełchatowski, woj. łódzkie.

Zakres robót budowlanych związanych z realizacją zamierzenia obejmuje:

- wytyczenie geodezyjne w terenie;
- ułożenie warstwy wyrównującej nawierzchni asfaltowej;
- ułożenie warstwy ścieralnej nawierzchni asfaltowej;
- wykonanie poboczy;

3. Wykaz istniejących obiektów.

- teren pod przewidzianą inwestycję.

4. Elementy zagospodarowania działek lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi .

- infrastruktura podziemna: sieć wodociągowa, linia energetyczna NN, sieć teletechniczna.

5.Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót.

Roboty budowlane, których charakter, organizacja lub miejsce prowadzenia stwarzają szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa

i zdrowia ludzi:

- ruch pojazdów transportowych i maszyn drogowych;
- praca maszyn przy wykonywaniu robót ziemnych;
- rozładunek materiałów potrzebnych do przebudowy drogi.

Wskazania i zalecenia:

- zamknięcie placu na czas prowadzenia robót;
- zabezpieczenie strefy wykonywanych robót poprzez oznakowanie i zabezpieczenie robót drogowych;
- wyznaczenie strefy niebezpiecznej podczas pracy maszyn minimum 6,00m;
- przy robotach w pasie drogowym uzgodnić zajęcie pasa drogowego z zarządcą drogi;
- roboty w pobliżu istniejących sieci uzbrojenia podziemnego prowadzić pod nadzorem zarządzających tymi sieciami.

6. Instruktaż pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót.

Instruktaż pracowników należy przeprowadzić w oparciu o szczegółowe zasady bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlanych ze szczególnym uwzględnieniem zasad wykonywania robót budowlanych w strefach zagrożenia zdrowia i ich sąsiedztwa oraz stosownie przez pracowników środków ochrony indywidualnej zgodnie ze specyfikacją wykonywania robót w zakresie branży drogowej. Używać maszyn i urządzeń sprawnych i posiadających aktualne badania techniczne i dopuszczone do pracy.

Uwagi ogólne:

- wszystkie roboty ziemne w sąsiedztwie istniejących uzbrojeń winny być wykonywane ręcznie pod nadzorem inspektora nadzoru i zainteresowanych instytucji;
- przed rozpoczęciem robót ziemnych, należy wykonać wykopy kontrolne celem ustalenia rzeczywistych tras istniejących urządzeń podziemnych tj. odspojenie gruntów sposobem ręcznym bez użycia kilofów. Zaleca się użycia detektorów stosowanych w budownictwie do wykrywania sieci metalowych takich jak kable

energetyczne, telekomunikacyjne, sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i ciepłej;

- w trakcie prowadzenia robót należy szczególnie zwrócić uwagę na zachowanie wymaganej normą odległości co najmniej 0,5 m od istniejącej sieci;
- wykopy, z uwagi na ruch osób zatrudnionych przy wykopach, należy odgradzić poręczami ochronnymi o wysokości 1,1 m i zaopatrzyć w odpowiednie tabliczki ostrzegawcze. Powyższe dotyczy również strefy ochronnej w miejscu składowania materiałów na placu budowy oraz sąsiedztwa przebudowywanej drogi w czasie pracy sprzętu;
- bariery od strony jezdni należy zaopatrzyć w pomarańczowe światła pulsujące ostrzegawcze przez całą dobę;
- kadra dozoru winna być wyposażona w środki łączności telekomunikacyjnej;
- numery telefonów alarmowych winny być umieszczone w miejscu widocznym i dostępnym;
- pracownicy zatrudnieni przy robotach winni być wyposażeni w odzież ochronną i kamizelki ostrzegawcze;
- operatorzy sprzętu budowlanego i maszyn drogowych muszą posiadać aktualne uprawnienia do obsługi maszyn;
- wszelka dokumentacja tj. techniczna, dziennik budowy, dokumentacja BHP, winna znajdować się w biurze kierownika budowy;
- kierownik budowy codziennie przed rozpoczęciem robót winien sprawdzić plac budowy, stan techniczny maszyn i urządzeń.

mgr inż. Grzegorz Rudzki

upr. bud. do projektowania w spec.
konstr. budowlanej bez ograniczeń

Nr ew. NB.IV.7342/22/98

w spec. architekturalnej

Nr ew. NB.IV.7342/23/98

Nr ew. ŁOIB ŁOD/BO/3369/03