

- **Stan Istniejący**

Ul. Chopina na przebudowywanym odcinku posiada nawierzchnie żwirowa o nieunormowanej szerokości. Na jezdni brak odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Teren uzbrojony jest – prawa strona drogi w linię energetyczną lewa strona w sieć wodociągowa PE fi 90

- **Projektowana trasa w planie**

Na całym rozpatrywanym odcinku zaprojektowano geometrię trasy w nawiązaniu do istniejącego terenu. Trasę poprowadzono w linii prostej łącząc ją dwoma łukami poziomymi. Przechyłka nawierzchni jest typu jednostronnego o nachyleniu 1,5%. Całość należy wykonać jako nową konstrukcję drogi.

- **Projektowana droga w przekroju podłużnym**

Niweletę drogi zaprojektowano przy założeniu maksymalnego dostosowania jej przebiegu do niwelety istniejącej. Z uwagi na krótki odcinek niweletę projektuje się z dwoma załomami przy czym w jednym miejscu należało wprowadzić łuk pionowy.

- **Projektowana droga w przekroju poprzecznym**

Szerokość jezdni wynosi 3,5 m.

Konstrukcja jezdni od km 0+000,00 do km 0+725,40

- wykonanie nawierzchni z betonowej koski gr. 8 cm koloru szarego z wypełnieniem otworów grysem bazaltowym frakcji 2-5 mm,
- wykonanie podsypki piaskowej. gr. 5 cm,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego #0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa odsączająca gr. 10 cm.



- Należy wykonać dwie mijanki po uzgodnieniu z inwestorem o dł. 25m i szer. 1,5 m

- **Roboty ziemne**

Roboty ziemne wykonać zgodnie z PN-S-02205 „Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania”. Roboty przygotowawcze przed wykonaniem robót ziemnych obejmują usunięcie humusu z terenu robót ziemnych oraz wykonanie koryta dla nowej konstrukcji jezdni w miejscu rozbiórki istniejącej. Humus należy usunąć wg faktycznego stanu występowania.

- **Odwodnienie**

Odprowadzenie wody opadowej odbywać się będzie przez system oprowadzania wody w głąb konstrukcji jezdni oraz powierzchniowo zgodnie z założonymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi nowo zaprojektowanej nawierzchni jezdni kierunku poboczy tak jak odbywało się to dotychczas.

- **Ochrona środowiska**

Nawierzchnie zaprojektowano z materiałów niepowodujących degradacji środowiska.

Odpady będą stanowiły opakowania po materiałach budowlanych, materiały uszkodzone w czasie transportu lub budowy, które zebrane w pojemniki na placu budowy należy wywieźć na wysypisko.

Roboty wykonywane będą w godzinach dziennych. Sprzęt do wykonywania robót powinien spełniać dopuszczalne normy hałasu.

W aspekcie ochrony środowiska przebudowa drogi ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego poprzez poprawę parametrów technicznych przedmiotowej ul. Wspólnej.

Stworzenie odpowiedniej infrastruktury poprzez poprawę parametrów technicznych istniejącej infrastruktury drogowej na szlaku i w miejscowościach podniesie świadomość ekologiczną społeczności regionu i zwiększy odpowiedzialność i dbałość o środowisko.

- Ochrona wód. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym. Odwodnienie powierzchniowe drogi uzyskuje się za pomocą zaprojektowanych spadków poprzecznych i podłużnych.
- Ochrona obiektów przed hałasem. Nie występuje - nie projektuje się. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym. Ze względu na klasę drogi nie projektuje się urządzeń zabezpieczających.
- Ochrona powietrza. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym. Ze względu na klasę drogi nie przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających emitowanych przez pojazdy.
- Poprawa parametrów technicznych istniejącej drogi przyczyni się do usprawnienia ruchu kołowego, zmniejszy emisję spalin, hałasu oraz drgań.

• **Bezpieczeństwo użytkownika**

Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom przewidziano:

- Utwardzoną nawierzchnię drogi,

• **Sposób wykonania robót przy zbliżeniach do drzew i krzewów**

W stosunku do wszystkich drzew i krzewów rosnących w sąsiedztwie projektowanego zakresu prac należy przestrzegać zasad ochrony zgodnie z wymogami prawa budowlanego oraz pozostałych przepisów nakładających obowiązek ochrony i utrzymania zieleni w należyłym stanie.

Wszelkie prace muszą być prowadzone w sposób nieszkodzący drzewom.

Wszelkie uszkodzenia systemów korzeniowych, pni lub koron drzew należy natychmiast usuwać, powierzając te prace wyspecjalizowanej firmie.

Wszystkie drzewa, które będą się znajdowały w bliskim sąsiedztwie prowadzenia prac drogowych muszą być zabezpieczone na cały okres prowadzenia tych prac.

Wszelkie prace w bezpośrednim sąsiedztwie drzew (odległość 1, 5m lub mniejsza) należy wykonywać ręcznie.

Podczas całego cyklu budowy należy przestrzegać następujących zasad:

- Niedopuszczalne jest bezpośrednie uszkodzenie drzew – bez względu na rodzaj i przyczynę,
- Niedopuszczalne jest palenie ognisk pod drzewami, w celu np. palenia odpadów budowlanych,
- Niedopuszczalne jest poruszanie się pojazdów zagęszczających glebę pod drzewami oraz obrywających masy korzeniowe,

- **Ochrona uzasadnionych interesów osób trzecich**

Projekt nie narusza uzasadnionych interesów osób trzecich.

- **Obszar oddziaływania obiektu**

Obszaru oddziaływania obiektu opisany został na podstawie przepisów prawa:

- definicji obszaru oddziaływania – Art.3. 20) Ustawy prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r.,
- obowiązków projektanta – Art. 34 ust. 3 pkt. 5 Ustawy prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r.,
- zawartości projektu zagospodarowania - §6a Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego,
- informacje o obszarze oddziaływania obiektu - §13a Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.