

Dobra, dnia 04.07.2014 r.

**OGŁOSZENIE O ZAMIARZE ROZPOCZĘCIA BUDOWY LUB PRZEBUDOWY DROGI
I MOŻLIWOŚCI ZGŁASZANIA ZAINTERESOWANIA UDOSTĘPNIENIEM KANAŁU
TECHNOLOGICZNEGO**

Stosownie do art. 39 ust. 6a ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007r. Nr 19, poz. 115 ze zmianami) Gmina Dobra informuje, iż przygotowywane są następujące zadania inwestycyjne na sieci dróg gminnych:

1. Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Strachocice Kolonia 300m
2. Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Chrapczew – Szymany na odcinku 1148 m.
3. Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Moczydla na odcinku 1450 m

W ramach ww inwestycji może powstać obowiązek wybudowania w pasie drogowym kanału technologicznego, o ile w ciągu 60 dni od daty zamieszczenia niniejszej informacji na stronie internetowej, zgłosi się podmiot zainteresowany udostępnieniem takiego kanału. Kanał udostępniany jest na zasadach uregulowanych w art. 39 ust.7–7f ustawy o drogach publicznych. W związku z powyższym proszę o ewentualne zgłaszanie zainteresowania udostępnianiem kanału technologicznego. Ostateczny termin upływa po 60 dniach od ukazania się ogłoszenia. Zgłoszenia należy kierować na adres:

Gmina Dobra
pl. Wojska Polskiego 10, 62-730 Dobra

Jak stanowi art. 4 pkt. 15a powołanej ustawy, kanał technologiczny to ciąg osłonowych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczeniu lub eksploatacji:

- a. urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami ruchu drogowego,
- b. linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii energetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego

Informację ponadto, w myśl art. 39 ust. 6b ustawy o drogach publicznych, podmiot który zgłosi zainteresowanie udostępnieniem przez zarządcę drogi kanału technologicznego, a następnie po jego wybudowaniu nie złoży ofert (zawarcia umowy najmu lub dzierżawy kanału), jest obowiązany zwrócić zarządcy drogi koszty wybudowania kanału technologicznego o ile nie udostępni kanału innym podmiotom. Jednocześnie informujemy, że w przypadku braku zgłoszenia zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego w ramach planowanych przedsięwzięć Gmina Dobra nie będzie lokalizowała ww. kanału w pasie drogowym zgodnie z art.36, ust.6, pkt.2 Ustawy o drogach publicznych.

Niniejsza informacja zostanie podana do publicznej wiadomości na stronie internetowej <http://dobra.nowoczesnagmina.pl> oraz przesyłana do wiadomości Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej, 01-211 Warszawa, ul. Kasprzaka 18/20, uke@uke.gov.pl.

Z up. Jacek Rydzewski
Z up. Bartłomiej Dobrzański

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Podstawa opracowania: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126)

1. Nazwa i adres obiektu budowlanego

„Przebudowa drogi gminnej Chrapczew – Szymany na odcinku 425,0mb”

2. Nazwa Inwestora

**Gmina Dobra
Plac Wojska Polskiego 10
62-730 Dobra**

3. Imię i nazwisko oraz adres projektanta sporządzającego informację

**mgr inż. Marek Andrzejczak
ul. Tuwima 22
62-600 Koło**

18

CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Zakres robót dla zadania pn. „Przebudowa drogi gminnej Chrapczew – Szymany na odcinku 425,00mb”

Zakres robót obejmuje:

1. roboty pomiarowe – 425,0km
2. mechaniczne karczowanie krzaków z rudowaniem
3. usunięcie w-wy humusu gr. 15 cm – 637,5m³
4. wykonanie koryta – korekta istniejącej nawierzchni drogi – 425,0m²
5. profilowanie i zagęszczenie podłoża pod w-wy konstrukcyjne nawierzchni – 1912,5m²
6. w-wa odsączająca ze zwiru gr. w-wy 10 cm – 425,0m²
7. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) – w-wa gr. 15cm – 1887,5m²
8. ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego KR1-KR2 AC11S wg PN-EN-13108-1 gr. 4 cm - 1760,0m²
9. uzupełnienie poboczy materiałem dowiezionym (Po, Pt,Ps) – 893,0m²

Kolejność realizacji zadań:

1. roboty pomiarowe
2. mechaniczne karczowanie krzaków z rudowaniem
3. usunięcie w-wy humusu gr. 15 cm
4. wykonanie koryta – korekta istniejącej nawierzchni drogi
5. profilowanie i zagęszczenie podłoża pod w-wy konstrukcyjne nawierzchni
6. w-wa odsączająca ze zwiru gr. w-wy 10 cm
7. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) – w-wa gr. 15cm
8. ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego KR1-KR2 AC11S wg PN-EN-13108-1 gr. 4 cm
9. uzupełnienie poboczy materiałem dowiezionym (Po, Pt, Ps)

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Zgodnie z planem sytuacyjnym projektowana przebudowa drogi gminnej nie koliduje z infrastrukturą techniczną.

3. Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.
Nie występują.

4. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych.

1. Wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego KR1-KR2 wg PN-EN-13108-1 AC11S – gr. 4 cm .

5. Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót szczególnie niebezpiecznych należy dokonać szkolenia stanowiskowego (zapoznanie z technologią wykonania robót i przepisami bhp).

6. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnie zagrożenia.

- posiadanie na placu budowy środków przeciwpożarowych, apteczki z podręcznymi lekami, apteczki z podręcznymi lekami, apteczki z podręcznymi lekami
- Wyposażenie pracowników w środki ochrony indywidualnej.
- Zapewnienie bezpiecznej i sprawnej komunikacji umożliwiającej szybkie udzielenie pomocy.

Zaleca się aby kierownik robót opracował „Plan BIOS” dla w/w przedsięwzięcia. Ponadto kierownik budowy zobowiązany jest do przestrzegania przepisów niżej wymienionych aktów wykonawczych:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6.02.2003r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywanych robót budowlanych /Dz. U. z 2003r. nr 47, poz. 401/
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30.10.2002r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy /Dz. U. z 2002r. nr 191 poz. 1596/ oraz art. 22 pkt. 3d – ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane.

mgr inż. Marek Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budowlami i robotami
w zakresie drogowych mostów
Uprawn. prof. nr G.P. - 7342/153/94
ul. Tysiąclecie 33, 60-600 Kolo

[Signature]

Karta informacyjna przedsięwzięcia :

Podstawa opracowania :

Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /Dz. U. Nr 199, poz.1227art 3 ust.1 pkt.5/

Nazwa inwestycji:

Przebudowa drogi gminnej Chrapczew – Szymany na odcinku 425,0mb

Klasyfikacja przedsięwzięcia.

- a. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia
- b. Powierzchnia planowanej inwestycji, oraz sposób dotyczący użytkowania terenu
- c. Rodzaj technologii
- d. Ewentualne warianty przedsięwzięcia
- e. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych substancji, materiałów, paliw, oraz energii
- f. Rozwiązania chroniące środowisko
- g. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu technologii chroniących środowisko
- h. Odległość planowanego przedsięwzięcia od obszarów Natura 2000
- i. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko
- j. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody , znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia
- k. Czy dla planowanego remontu planuje się utworzenie ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych , technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu

a. **Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:**

Przedmiotem inwestycji jest:

„Przebudowa drogi gminnej Chrapczew – Szymany na odcinku 425,0mb”

b. **Powierzchnia planowanej inwestycji, oraz sposób dotyczący użytkowania terenu:**

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy Dobra obręb Szymany 109, 110.

Planowany teren do zajęcia pod przebudowę drogi w wynosi ok. 3035,0 m².

W chwili obecnej droga posiada bitumiczną z licznymi nierównościami w profilu podłużnym i poprzecznym, co stanowi dużą uciążliwość dla lokalnej społeczności oraz stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.

Projektuje się następujące parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna drogi – L - lokalna
- prędkość projektowa – 40km/h
- kategoria ruchu – KR1-KR2
- długość drogi – ok. 425,0mb
- szerokość jezdni – 4,0 m

W chwili obecnej na terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie tj. w pasie drogi gminnej zlokalizowane są drzewa.

Drzewa nie kolidują z planowaną inwestycją.

Ustalenia przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samoooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

- a) obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych
- b) obszary wybrzeży na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary wybrzeży
- c) obszary górskie i leśne na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują górskie i leśne
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych
- e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary NATURY 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

- f) obszary, na których standardu jakości środowiska w związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardu jakości środowiska
- g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne
- h) gęstość załadunku na terenie projektowanego przedsięwzięcia występują nieiliczne budynki jednorodzinne i gospodarcze

- i) obszary przyległe do jezior: – nie występują

- j) obszary i obszary ochrony uzdrowiskowej: – nie występują

c. Rodzaj technologii:

Konstrukcja projektowanej nawierzchni drogi

- w-wa ścierna nawierzchni z betonu asfaltowego AC11S KR1- KR2 wg PN-EN-13108-1 – gr. 4 cm

Na etapie budowy oddziaływanie inwestycji na powietrze atmosferyczne będzie znikome, ze względu na małą liczbę maszyn budowlanych użytych podczas realizacji inwestycji. Na etapie eksploatacji, jak pokazują badania prowadzone przez GDDKiA, nie ma przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń substancji w powietrzu poza pasem drogowym. Wyniki pomiarów przy autostradzie A2, przy natężeniu ruchu 7000-9000 pojazdów na dobę, wskazują brak przekroczeń dla NO_2 , WWA, CO i SO_2 . W związku z tym również dla projektowanego odcinka drogi gminnej niemożliwe jest przekroczenie dopuszczalnych stężeń substancji. W trakcie budowy powstawać będą odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, roboty rozbiórkowe, budowa nawierzchni. Odpady pochodzące z rozbiórek, będą przekazywane posiadaczom, uprawnionym do ich przejęcia i zagospodarowania. Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady komunalne związane z pracami porządkowymi oraz zimowym utrzymaniem dróg.

d. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

- Wariant „0” polegający na nie podejmowaniu żadnych działań polegających na przebudowie drogi gminnej. Wariant zerowy zakłada, że droga pozostanie w stanie obecnym. Stan techniczny i równość istniejącej nawierzchni zwirowej są niezadawalające. Występują liczne nierówności, w profilu podłożnym i poprzecznym, które stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.

- Wariant inwestycyjny polegający na przebudowie drogi gminnej Chrapczew – Szymany na odcinku 425,0mb
Wariant inwestycyjny polega na przebudowie drogi gminnej Chrapczew – Szymany na odcinku 425,0mb

e. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych substancji, materiałów, paliw, oraz energii.

W czasie eksploatacji nie zachodzi potrzeba wykorzystywania surowców i wody. Na etapie rozbudowy wykorzystywane będą energia i paliwa niezbędne do napędu maszyn budowlanych. Szacuje się wykorzystanie przy rozbudowie około 1000,0l oleju napędowego. Energia elektryczna w ilości nieznacznej dla zabezpieczenia bazy pracowniczej. Rozbudowa drogi wymagać będzie wykorzystania następujących materiałów:

- Beton asfaltowy KR12 w ilości ok. Mg

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Projekt przewiduje wykorzystanie do remontu materiałów dopuszczonych do stosowania w budownictwie, posiadających atesty i aprobaty techniczne oraz certyfikaty.

ETAP EKSPLOATACJI.

Po oddaniu obiektu do użytkowania, nie będzie bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw.
Wykorzystanie energii pozostanie bez zmian. Nie przewiduje się budowy oświetlenia ulicznego.

Rozwiązania chroniące środowisko.

Rozbudowa drogi będzie bardzo korzystna dla środowiska. Na etapie realizacji mogą wystąpić pewne uciążliwości wynikające z użycia np. sprzętu budowlanego. Stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania), krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerwy pracy maszyn i sprzęt będzie wyłączone. Materiały budowlane przewidziane do przebudowy nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Wykorzystane zostaną sprawdzone materiały, substancje oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne.

ETAP REALIZACJI

Na etapie realizacji energia elektryczna do napędu elektronarzędzi potrzebnych do wykonania robót pochodzić będzie z agregatów prądotwórczych.
Planowane zużycie paliw potrzebnych do napędu maszyn budowlanych tj. koparek, samochodów samowyladowniczych oraz innych maszyn wyniesie około 10 ton.

f. Rozwiązania chroniące środowisko:

Projektuje się wykonywanie przedsięwzięcia przy zastosowaniu materiałów zgodnych z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska:

Baza magazynowo – spiszłowa

- na terenie bazy zapewnione zostanie prawidłowe przechowywanie substancji paliwowych i smarowych oraz innych materiałów i surowców w taki sposób, aby nie zanieczyszczyć wód i powierzonej ziemi;
- funkcjonowanie bazy oraz prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie terenów objętych hałasem będzie się odbywać w porze dziennej

Zastosowanie nowych materiałów

- materiały przewidziane do budowania muszą posiadać certyfikat zgodności z odpowiednimi Polskimi Normami oraz Aprobatami technicznymi i muszą być dopuszczone przez Państwowy Instytut Higieny Pracy
- mieszanki asfaltowe budowane w obiekt będą w miarę potrzeb sukcesywnie dowożone w zalegalizowanych wytwórni mas bitumicznych, produkowane w oparciu o zatwierdzone receptury laboratoryjne i na bieżąco badane co do ich jakości, według ustanowionych norm i przepisów produkcyjnych
- pozostałe materiały przeznaczone do wbudowania zgromadzone będą bezpośrednio w ilościach wystarczających do pełnego cyklu przebudowy drogi gminnej na bazie magazynowo – spiszłowej budowy.

Na odcinku o przekroju drogowym przewiduje się odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do rowów przydrożnych.

W czasie prowadzenia robót wykonawca ma obowiązek znać i stosować wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska.

W okresie trwania budowy i wykonywania robót Wykonawca będzie miał obowiązek:

- a) utrzymywać teren budowy
- b) podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie przepisów i norm ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikać uszkodzeń i uciążliwości dla osób lub dóbr publicznych i innych a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczenia lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

Stosując się do tych wymagań będzie miał szczególnie na wzgląd na:
– środki ostrożności i zabezpieczenia przed:

- a) zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami i substancjami toksycznymi,
- b) zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami
- c) możliwością powstania pożaru.

W trakcie realizacji inwestycji zostaną podjęte wszelkie działania wszelkie działania w celu uniknięcia pogorszenia stanu siedlisk naturalnych.

g. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu technologii chroniących środowisko.

Natężenie ruchu pojazdów po remoncie nawierzchni bitumicznej przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza podczas dalszej eksploatacji tej drogi.

Realizacja przedmiotowego projektu w czasie trwania inwestycji nie będzie miała znaczącego oddziaływania na stan naturalnego środowiska. W analizie wpływu robót budowlanych w trakcie realizacji projektu na środowisko należy uwzględnić m.in.:

- wpływ hałasu – w trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm hałasu związane pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie charakteryzował się niskim poziomem uciążliwości szczególnie w trakcie realizacji remontu oddalonych od siedlisk ludzkich.
- wpływ emisji spalin – w trakcie realizacji projektu mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm poziomu emisji spalin. Wpływ ten po zakończeniu prac budowlanych nie będzie przekraczał dopuszczalnych norm. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca będzie użytkował sprzęt zgodnie z wymogami BHP.

a) Emisje do powietrza i zasięg oddziaływania

Nie zwiększy się ruch pojazdów w związku z tym nie zwiększy się emisja spalin
Emisja zanieczyszczeń do powietrza związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie pasa drogi będzie mała.
Praca kilku maszyn napędzanych silnikami Diesla będzie mało odczuwalna.
Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby budowy, w czasie 16 godzin na dobę może być oszacowana na:
- tlenki azotu – 1-2 kg na 16 godzin pracy
- niespalone w silniku węglowodory – ok. 0,2kg na 16 godzin pracy
- benzen z niespalonego paliwa – kilkanaście gramów na dobę

f) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami: W trakcie robót budowlanych powstawać będą odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, roboty rozbiórkowe, budowa nawierzchni. Odpady pochodzące z rozbiórek, będą przekazywane posiadaczom, uprawnionym do ich przejęcia i zagospodarowania.

e) ilość i sposób odprowadzenia wód opadowych: Nie przewiduje się zmiany sposobu odwodnienia. Na odcinku o przekroju drogowym ścieki opadowe będą odprowadzane do rowu przydrożnego. Ilość opadów zależna jest od pory roku, średnioroczna ilość opadów to 450 do 550 mm/rocznie, przy maksymalnym 71 mm/miesiąc i min. opadzie 26 mm/miesiąc z powierzchni z której zostanie odprowadzona woda opadowa. Wody powierzchniowe zostaną odprowadzone do rowów przydrożnych otwartych. Projektowane rozwiązanie nie narusza stosunków wodnych, które w chwili obecnej istnieją oraz ich nie pogarsza. W trakcie normalnej eksploatacji projektowana przebudowa nie spowoduje zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

d) ilość i sposób odprowadzenia ścieków technologicznych: Rozbudowa drogi gminnej o nawierzchni gruntowej na drogę o nawierzchni bitumicznej. Drogi nie spowoduje odprowadzenia do środowiska ścieków technologicznych.

c) ilość i sposób odprowadzenia ścieków socjalno – bytowych: Ścieki socjalno – bytowe – etap ten może być związany z powstawaniem niewielkiej ilości ścieków socjalno – bytowych. Wszelkie potrzeby sanitarne osób zatrudnionych będą zabezpieczone w przewożonych urządzeniach sanitarnych. Wielkość emisji ścieków socjalno – bytowych w związku z urzędowaniem na budowie osób może wynosić kilka m³. Ścieki z urządzeń przenośnych będą odbierane przez specjalistyczne firmy posiadające odpowiednie zezwolenia i przekazywane do punktów zlewowch na oczyszczalni ścieków. Etap remontu związany będzie z powstaniem odpadów komunalnych. Biorąc pod uwagę ilość zatrudnionych pracowników będzie to wielkość niewielka ok. 350 kg. Odpady komunalne będą zbierane w kontenerach na zapleczu socjalnym a następnie wywożone przez specjalistyczne firmy na składowisko komunalne.

b) Emisje hałasu i zasięg oddziaływania Poziom hałasu w środowisku zewnętrznym nie przekroczy wartości dopuszczalnych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004 r. (Dz. U. Nr 178 poz. 1841) Dla tego typu terenu położonego przy drogach lub liniach kolejowych dopuszczalny poziom hałasu wynosi: 60 dB(A) w porze dziennej 50 dB(A) w porze nocnej. Obszar oddziaływania to pas drogi gminnej.

Oznacza to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę, których ilość oszacowano – na 6-7 szt. stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie układania nawierzchni asfaltowej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie remontu żadne nadmierne skażenia powietrza.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady komunalne związane z pracami porządkowymi oraz zimowym utrzymaniem dróg.

h. Odległość planowanego przedsięwzięcia od obszarów Natura 2000

Odległość od obszaru Natura 2000 – Dolina Środkowej Warty – ok. 8,500km

i. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

j. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

W strefie oddziaływania planowanej inwestycji nie znajdują się żadne obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze NATURA 2000. Teren Natura 2000 Dolina Środkowej Warty zlokalizowana jest w odległości ok. 8,50km od planowanego przedsięwzięcia. Projektowane przedsięwzięcie w żadnym stopniu nie spowoduje zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszarów wodno – błotnych, obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także na obszarach objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujść wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

k. Czy dla planowanej rozbudowy planuje się utworzenie ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

Dla projektowanego przebudowy drogi gminnej nie planuje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

mgr inż. Marek Ambrożczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową robotami
w zakresie dróg i mostów
Uprawn. prof. M.G.B. - 7342/153/94
III. Tzw. 30.000.000.000

[Signature]

Opinia Geotechniczna

Dla zadania: „Przebudowa drogi gminnej Chrapczew – Szymany na odcinku 425,0mb”

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych oświadczam, iż zgodnie z §4 pkt. 4 teren, na którym projektowana jest **Przebudowa drogi gminnej Chrapczew – Szymany na odcinku 425,0mb** zaliczana jest do **pierwszej kategorii geotechnicznej**, „która obejmuje posadowienie 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: pkt. 3, ppkt c – wykopy do głębokości 1,2m”.

Zgodnie z § 6, pkt. 2 „dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej zakres badań geotechnicznych może być ograniczony do wierceń i sondowań oraz określania gruntu na podstawie analizy makroskopowej”. Wartość parametrów geotechnicznych można określać przy wykorzystaniu lokalnych zależności korelacyjnych (sąsiedztwo wyrobisk kopalni żwirowych).

Na podstawie analizy makroskopowej stwierdzam, iż grunty występują na terenie objętem budową charakteryzującą przewarstwienia poziome żwirów i piasków, są grunty jednorodne genetycznie i litologiczne zgodnie z §4 pkt. 2 pkt. 1 określone jako proste.

Projektant

mgr inż. Karol Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową/robotami
w zakresie budowlanych mostów
Uprawn. pcc. nr G P - 7342/153/94

OŚWIADCZENIE

Przebudowa drogi gminnej Chrapczew – Szymany na odcinku 425,0mb

Gmina Dobra
Plac Wojska Polskiego 10
62-30 Dobra

Projektant:

mgr inż. Marek Andrzejczak
Upewn. prof. inż. G. P. - 7342/153/94
w zakresie drogowych mostów
Upewn. prof. inż. G. P. - 7342/153/94

—Korban dunia. 1894. 12.20

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA
ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI
TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie przepisów § 2 ust. 1; 5 ust. 1; 7 i § 13 ust. 1 pkt 3 lit. b. rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnich funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U.Nr.8 poz.46 z późniejszymi zmianami).

Stwierdza się, że Pan/Pani

Marek Andrzejczak

magister inżynier budownictwa lądowego

urodzony/a dnia 27 listopada 1946 r. w Jarocinie

posiada przygotowane zaawansowane uprawnienia do wykonywania samodzielnej

functi:

Projektant i kierownika budowy i robót

W szczególności:

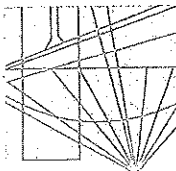
konstytucyjno-izybirnyj

mgr inż. Marek Andrzejczak
uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową robotami
w zakresie drogi i mostów
Uprawn. prof. nr G P - 7342/153/94
ul. T. Kościuszki 25, 63-400 N/10

W. J. H. J. H. J. H.

dróg i nawierzchni lotnisk obciążającym również typowe mosty i przepusty

P O L S K A
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



Poznań, 2013-12-23

ZASWIADCZENIE

Pan/Pani Marek Andrzejczak

miejsce zamieszkania ul. Tuwima 22

62-600 Koło

jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów

Budownictwa o numerze ewidencyjnym WKP/BD/0051/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności

cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia 2014-01-01

do dnia 2014-12-31

Z-ca Przewodniczącego
Wielkopolskiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa
mgr inż. Zenon Wośkowicz

Wielkopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
ul. Dworkowa 14, 60-602 Poznań, tel./fax 61 854 2014, 61 854 2011
e-mail: wkp@wkp.pilb.org.pl

mgr inż. Marek Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania pracami i robotami
w zakresie drogowych mostów
Uprawn. projekt. G.P. 7342/153/94
ul. Tuwima 22