

INWESTOR:

**POWIAT ŻAGAŃSKI
UL. DWORCOWA 39
68 – 100 ŻAGAŃ**

PROJEKT BUDOWLANY

TEMAT OPRACOWANIA:

**PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ
NR 1079F RELACJI KONIN ŻAGAŃSKI - IŁOWA**

ADRES:

WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE, POWIAT ŻAGAŃSKI, GMINA IŁOWA

JEDNOSTKA EWIDENCYJNA 081004_5 IŁOWA OBSZAR WIEJSKI

OBREB EWIDENCYJNY 0006 KONIN ŻAGAŃSKI

DZIAŁKI EWID. NR: 619; 661; 614; 636; 641/4; 1/3; 1/45; 1/2; 1/31.

PROJEKTANT mgr inż. Daniel Sadowski

STADIUM: PROJEKT BUDOWLANY

*SKALA Biuro Projektów i Nadzorów
mgr inż. Daniel Sadowski
Tel. 531 888 402*



*Nowa Kopernia 1A
67 – 300 Szprotawa
e-mail: daniel_sadowski@wp.pl*

DATA OPRACOWANIA: KWIECIEŃ 2019r.

CZĘŚĆ OPISOWA

DLA PROJEKTU PRZEBUDOWY DROGI POWIATOWEJ NR 1079F RELACJI KONIN ŻAGAŃSKI- ŁOWA

1. Dane ogólne

- 1) Inwestor – Powiat Żagański, ul. Dworcowa 39; 68-100 Żagań
 - 2) Zadanie – Przebudowa drogi powiatowej nr 1079F relacji Konin Żagański - Łowa
 - 3) Lokalizacja: Gmina Łowa
- Obręb ewid. Konin Żagański , działka ewid. nr: 619; 661; 614; 636; 641/4; 1/3; 1/45; 1/2; 1/31.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 1079F na odcinku od Konina Żagańskiego w kierunku Łowej (do wiaduktu autostradowego przy A18) o długości 2.248,60m w zakresie jezdni, zjazdów i poboczy.

3. Stan istniejący

Droga powiatowa nr 1079F znajduje się w województwie lubuskim i przebiega przez gminę Łowa. Droga posiada status drogi lokalnej. Opracowania obejmuje odcinek drogi powiatowej nr 1079F wraz ze skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 1078F w Koninie Żagańskim w kierunku Łowej (do wiaduktu autostradowego). Oceny stanu technicznego drogi, która jest drogą klasy L (lokalną) dokonano na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na drogach klasy L i D dopuszcza się wykonanie oceny nośności wyłącznie na podstawie stanu spękań. Stwierdzono, że nie mniej niż 20% powierzchni jest pokryte pęknięciami zmęczeniowymi o rozwarości większej niż 2 mm co świadczy, że osiągnięty został stan graniczny nośności jezdni. Powyższe pozwoliło zakwalifikować obiekt do przebudowy. Po analizie struktury ruchu, która zawiera się w kategorii KR3 zaprojektowano nową nawierzchnię dla pojazdów o nacisku na oś 100kN. Klasa techniczna drogi pozostanie bez zmian i będzie to nadal droga lokalna. Konstrukcja nawierzchni po przebudowie pozwoli na przyjęcie obciążenia ruchem KR3. Droga posiada odwodnienie powierzchniowe do przyległych rowów przydrożnych.

4. Budowa geologiczna oraz warunki hydrogeologiczne

Zakres planowanych prac związanych z przebudową drogi ograniczy się na całym odcinku do jej nawierzchni oraz podbudowy na poszerzeniach oraz dodatkowo w terenie zabudowanym do konstrukcji zjazdów i utwardzonego pobocza. Budowa geologiczna terenu została rozpoznana na podstawie przekopów próbnych i nie stwierdzono gruntów wysadzinowych ani zwierciadła wody gruntowej na głębokościach planowanego zakresu robót. Podłoże zakwalifikowano do pierwszej kategorii geotechnicznej.

5. Stan projektowany

Projektuje się przebudowę drogi nr 1079F o następujących parametrach:

- Długość drogi: 2.248,60m , szerokość jezdni 5,5 m.
- Rozbórce o szerokości do 0,5m podlegają obie krawędzie jezdni.

- Materiał z rozbiórki nienadający się do ponownego wbudowania należy zutylizować i przedstawić kartę odpadu. Ewentualny nadmiar materiału nadający się do ponownego wbudowania należy przekazać inwestorowi.
- Rozbiórce podlegają wszystkie istniejące elementy zjazdów do posesji.
- Planuje się karczowanie krzaków porastających rowy na całej długości opracowania oraz wycinkę drzew wraz z karczowaniem pni, lokalizacja zgodnie z PZT.
- Projektuje się nawierzchnię warstwy ścieralnej jezdni z betonu asfaltowego AC11S o gr. 5cm.
- Projektuje się warstwę wiążącą z betonu asfaltowego AC16W wraz z warstwą wyrównawczą z betonu asfaltowego AC16W o grubości 6cm (150kg/m²).
- Na odcinku jezdni, która będzie stanowić podłoże dla nowych warstw konstrukcyjnych należy wykonać oczyszczenie istniejącej nawierzchni i ułożyć na całej nowej szerokości geosiatkę przeciwspekaniową o parametrach wytrzymałości na rozciąganie wzdłuż/wszerz pasma minimum Rn=100KN.
- Na nowych odcinkach jezdni (po rozbiórce krawędzi, na poszerzeniach, na korekcie przebiegu) należy wykonać dodatkowo nowe warstwy konstrukcyjne podbudowy z kruszywa łamanego i gruntu stabilizowanego cementem.
- Na włączeniu w drogi prostopadłe wykonać rozbiórki w zakresie niezbędnym do nawiązania.
- Spadek poprzeczny jezdni: dwustronny 2,5%, na łukach jednostronny 4-5%.
- W miejscowości Konin Żagański projektuje się prawostronnie utwardzone pobocze z kostki betonowej w kolorze szarym o gr. 8cm i szerokości 1,0m na podsypce cementowo piaskowej na warstwie konstrukcyjnej zgodnie z rysunkami przekrojów normalnych. Lokalizacja utwardzonego pobocza i jego geometria zgodnie z PZT.
- W ciągu utwardzonego pobocza projektuje się zjazdy na posesje z kostki betonowej o gr. 8cm w kolorze czerwonym na podsypce cementowo piaskowej na warstwie konstrukcyjnej zgodnie z rysunkami przekrojów normalnych.
- Projektuje się zjazdy do pól i zjazdy na drogi boczne z betonu asfaltowego AC11S o gr. 5cm na warstwie wiążącej z betonu asfaltowego AC16W /warstwie wyrównawczej z betonu asfaltowego AC16W o grubości 6cm (150kg/m²) wraz z warstwami konstrukcyjnymi zgodnie z rysunkami przekrojów normalnych.
- Projektuje się dwustronne pobocze utwardzone kruszywem łamanym 0/31,5mm (z wyłączeniem odcinka gdzie występuje pobocze utwardzone z kostki betonowej) zaklinowanego miałem kamiennym 0/5mm o szerokości 0,75m, grubości 10cm. Spadek poprzeczny 4%;
- Wszystkie krawężniki o wymiarach 15x22cm ustawić na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Do obramowania utwardzonego pobocza z kostki zaprojektowano obrzeża betonowe 8x30cm ustawiane na ławie betonowej. Lokalizacja poszczególnych elementów zgodnie z PZT.
- Projektuje się oczyszczenie istniejących rowów drogowych w zakresie namułu w dnie i na skarpach wraz z karczowaniem istniejących krzaków. Zakłada się odkrzaczenie wszystkich występujących rowów drogowych wraz z ich odmuleniem.
- Przewiduje się wycinkę drzew wraz z karczowaniem korzeni oraz wypełnieniem ubytków po karczowaniu. Lokalizacja drzew do wycinki zgodnie z PZT.
- Wszystkie urządzenia obce w jezdni należy wyregulować do poziomu warstwy ścieralnej. Należy uzyskać protokół odbioru urządzeń obcych od właściwego zarządcy sieci.
- Pod zjazdami w km 1+400 w ciągu rowów drogowych zakłada się remont-wymianę uszkodzonych przepustów na nowe z PEHD, typ SN8 wraz z naprawą ścianek czołowych z kamienia granitowego. Wymianę warunkuje bardzo zły stan istniejących przepustów, który zaburza odwodnienie drogi. Szczegółowa lokalizacja zgodnie z PZT.

- Pod jezdnią w km 0+030,03, w km 0+665,84, oraz w km 1+371,56 zakłada się remont - wymianę uszkodzonych przepustów komunikujących rowy na nowe z PEHD, SN8 wraz z naprawą ścianek czołowych z kamienia granitowego. Wymianę warunkuje bardzo zły stan istniejących przepustów, który zaburza odwodnienie drogi. Szczegółowa lokalizacja zgodnie z PZT.
- Zaprojektowano ustawienie nowych barier drogowych sprężystych typu N2 W2 (SP-06/1) w km od 0+020,85 do 0+041,85 (strona prawa), w km od 0+023,80 do 0+035,80 (strona lewa) w km od 0+658,93 do 0+675,93 (strona prawa), w km 0+658,93 do 671,93 (strona lewa), w km od 1+166,24 do 1+397,00 (strona prawa), w km od 1+368,22 do 1+380,22 (strona lewa) oraz w km od 1+403,80 do 1+813,96. Szczegółowa lokalizacja oraz długości barier zgodnie z PZT.
- Zakłada się, że do każdego pola w ciągu projektowanej trasy należy wykonać zjazd z kruszywa łamanego 0/31,5mm zaklinowanego miętłem kamiennym 0/5mm o grubości 25cm. Średnia powierzchnia zjazdu to 15m², lokalizacja zostanie określona na gruncie w trakcie robót.

6. Konstrukcja nawierzchni jezdni

- 5cm – warstwa ścieralna nawierzchni z betonu asfaltowego AC11S;
- 6cm –warstwa wiążąca/ wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W (150kg/m²)
- Geosiatka o wytrzymałości na rozciąganie wzdłuż/wszerz pasma 100/100kN. Należy ułożyć na całej szerokości nowej nawierzchni.
- Istniejąca nawierzchnia

6.1 Na odcinkach jezdni ulegających korekcie, poszerzeniu oraz nad przepustem dodatkowo:

- 25cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm
- 15cm - podbudowa z kruszywa mineralnego stabilizowanego cementem o Rm=2,5MPa.

7. Konstrukcja zjazdów bitumicznych

- 5cm – warstwa ścieralna nawierzchni z betonu asfaltowego AC11S;
- 6cm –warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
- 25cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm
- 15cm - podbudowa z kruszywa mineralnego stabilizowanego cementem o Rm=2,5MPa.

8. Konstrukcja zjazdów do pól z kruszywa łamanego

- 25cm – warstwa z kruszywa łamanego 0/31,5mm

9. Konstrukcja zjazdów z kostki betonowej

- 8cm – nawierzchnia z kostki brukowej betonowej czerwonej
- 3-5cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 25cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm
- 15cm - podbudowa z kruszywa mineralnego stabilizowanego cementem o Rm=2,5MPa.

10. Konstrukcja nawierzchni utwardzonego pobocza z kostki brukowej

- 8cm – nawierzchnia z kostki brukowej betonowej szarej
- 3-5cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 25cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm
- 15cm - podbudowa z kruszywa mineralnego stabilizowanego cementem o Rm=2,5MPa.

11. Zestawienie projektowanych elementów

• powierzchnia warstwy ścieralnej jezdni -	12.640,0m ²
• powierzchnia warstwy ścieralnej zjazdów -	760,0m ²
• powierzchnia zjazdów z kostki betonowej czerwonej o gr 8cm-	115,0m ²
• powierzchnia zjazdów utwardzonych tłuczniem (do pół)-	375,0m ²
• powierzchnia utwardzonego pobocza z kostki betonowej szarej o gr 8cm-	255,0m ²
• krawężniki drogowe obniżone 15x22cm -	300,0m
• obrzeża betonowe 8x30cm -	300,0m
• pobocza utwardzone (L=4408m szer.=0,75m) -	3.306,0m ²
• długość bariery drogowej-	773,0m
• długość rowów do czyszczenia -	1.045,0m

12. Profil podłużny

Profil podłużny projektowanego odcinka należy dopasować do istniejącego profilu podłużnego drogi z zachowaniem istniejących spadków podłużnych. W założeniach projektowych przyjęto średnie wyniesienie niwelety drogi w osi o 11cm. W tym celu wprowadzono ułożenie warstwy wiążącej/wyrównawczej o gr. 6cm (150kg/m²) na istniejącej nawierzchni zgodnie z opisem części przedmiarowej projektu.

13. Odwodnienie

Wody opadowe odprowadzane będą do przydrożnych istniejących rowów, natomiast w miejscowości Konin Żagański przy skrzyżowaniu znajdują się istniejące wpusty deszczowe które należy wyczyścić i wyregulować wysokościowo. Odwodnienie drogi nie ulegnie żadnym zmianom.

Na całej długości drogi zaplanowano oczyszczenie wszystkich rowów przydrożnych wraz z wymianą uszkodzonego przepustu pod zjazdem w km 1+400, w ich ciągu. Do wymiany przepust betonowy fi 1000mm o długości L=8,0m w km 1+400 na nowe z PEHD o średnicy fi 1000mm, typ SN8 wraz z naprawą ścianek czołowych z kamienia granitowego. Wymianę warunkuje bardzo zły stan istniejących przepustu, który zaburza odwodnienie drogi.

Zakłada się również wymianę przepustów pod jezdnią drogi powiatowej ze względu na ich zły stan techniczny. Do wymiany przepust w km 0+030,03 o średnicy fi 1000, na przepust z PEHD SN8 o średnicy di 1000mm o L=8,0m, w km 0+665,84 przepust betonowy fi 800, na przepust z PEHD fi 800 SN8 o L=12,0m oraz przepust betonowy w km 1+371,56 o średnicy fi 1000 na przepust z PEHD fi 1000 SN8 L=12,0m. Naprawie podlegają również uszkodzone ścianki czołowe, należy wykonać nowe ścianki czołowe z kamienia granitowego na ławie betonowej. Wymianę przepustów wraz ze ściankami czołowymi warunkuje bardzo zły stan istniejących przepustów, który zaburza odwodnienie drogi. Szczegółowa lokalizacja zgodnie z PZT.

14. Formy ochrony przyrody

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie z uwzględnieniem następujących warunków:

- w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej w godz. 6.00 - 18.00;

- powstające w trakcie budowy odpady segregowane i gromadzone będą w specjalnie przeznaczonych do tego pojemnikach i sukcesywnie wywożone z terenu budowy.

Wszelkie prace powinny być prowadzone ze szczególną dbałością o niezanieczyszczenie terenu budowy i przyległego. Ponadto, istotne dla ograniczenia szkodliwości prac budowlanych będzie kontrolowanie materiałów używanych do budowy, używanie maszyn i urządzeń technicznych spełniających określone obowiązującymi przepisami wymagania ochrony środowiska oraz porządkowanie terenu budowy po zakończeniu robót budowlanych. Powstające w trakcie prowadzenia robót odpady masy bitumicznej będą ponownie wykorzystane.

Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych będzie zależało również od odpowiedniej organizacji robót i odpowiedniej lokalizacji zaplecza. Ponadto należy zadbać, aby w wypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te zostały natychmiast zebrane i wywiezione przez firmy posiadające zezwolenia na ich utylizację.

Odwodnienie drogi będzie funkcjonowało przez odprowadzenie wody opadowej na przyległe tereny do rowów przydrożnych w pasie drogowym.

W celu ochrony klimatu akustycznego należy w fazie budowy dobierać sprawny sprzęt o niskich parametrach akustycznych, który w znaczny sposób pozwoli ograniczyć uciążliwości związane z hałasem.

Ze względu na brak oddziaływania na obszary objęte ochroną, nie przewiduje się konieczności stosowania działań ochronnych w tym zakresie.

15. Ochrona konserwatorska

Teren nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej.

16. Ochrona środowiska

Inwestycja nie znajduje się na żadnym z obszarów podlegających ustawie o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych. Najbliższe formy ochrony oddalone są w linii prostej od inwestycji o :

-1,6km- Bory Dolnośląskie - Obszar Chronionego Krajobrazu kod PL.ZIPOP.1393.OCHK.146

-1,8km - Bory Dolnośląskie - Natura 2000 dyrektywa ptasia kod PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH02005.B

-4,6km – Las Żarski - Natura 2000 dyrektywa siedliskowa kod PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH080070.H

W trakcie postępowania w sprawie uwarunkowań środowiskowych dla przedmiotowej inwestycji właściwy organ - Burmistrz Gminy Łłowa w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: OŚPI.6220.1.2019 z dnia 08.04.2019 stwierdził brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja w załączeniu.

17. Informacja o obszarze oddziaływania projektu

Obszar oddziaływania inwestycji zamknie się w granicach pasa drogowego drogi powiatowej (Gmina Łłowa, Obręb ewid. Konin Żagański , działka ewid. nr: 619; 661; 614; 636; 641/4; 1/3; 1/45; 1/2; 1/31) . Zakres planowanych robót przy zachowaniu właściwej organizacji ruchu drogowego oraz organizacji pracy nie będzie miał negatywnego wpływu na sąsiednie nieruchomości.

18. Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa

Organizacja ruchu na czas prowadzenia robót nie jest przedmiotem opracowania.

Docelowa organizacja ruchu nie ulegnie zmianie w wyniku przebudowy drogi.

19. Informacja BIOZ

Podstawa prawna :

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 10 lipca 2003 r. , Nr 120, poz. 1126).

Nazwa i adres inwestora :

Powiat Żagański
Ul. Dworcowa 39
68 – 100 Żagań

INFORMACJA DOTYCZĄCA BIOZ

I. WSTĘP

Podstawy opracowania

1. Podstawy formalne

- Art. 20. 1. pkt. 1 b Ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo Budowlane (z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

2. Podstawy rzeczowe

Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje :

1. Zakres oraz kolejność realizacji inwestycji,
2. Określenie rodzaju i skali zagrożeń,
3. Propozycje organizacyjne warunkujące poprawne prowadzenie budowy,
4. Zasady dokumentowania procesu inwestycyjnego.

II. INFORMACJE PODSTAWOWE

Zasadniczymi elementami budowy są:

- roboty przygotowawcze – pomiarowe, rozbiórkowe
- ułożenie warstw podbudowy,
- ułożenie nawierzchni,
- regulacja odwodnienia.

III. OPIS TECHNICZNY

Zakres robót oraz kolejność realizacji:

Prace związane z realizacją zakresu opracowania prowadzone będą przy czynnym ruchu kołowym. Przedsiębiorstwo realizujące inwestycję przed przystąpieniem do ułożenia harmonogramu robót powinno, biorąc pod uwagę swoje możliwości przerobowe oraz stan faktyczny, stan techniczny poszczególnych odcinków, ocenić:

- przede wszystkim przewidywane tempo realizacji prac,
 - możliwość parkowania i dojazdu ciężkiego sprzętu drogowego (maszyny, dostawa materiałów).
W oparciu o w/w ustalenia powinno opracować harmonogram wyłączania poszczególnych odcinków i sposób organizacji ruchu.
1. Roboty przygotowawcze
- odtworzenie trasy,

- roboty rozbiórkowe,
- wycinka drzew i karczowanie pni,
- usunięcie humusu – nadmiar z poboczy i pasów zieleni.

2. Roboty zasadnicze

- ułożenie warstw podbudowy,
- ułożenie nawierzchni,
- regulacja odwodnienia.

Elementy zagospodarowania terenu budowy, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- prowadzenie robót pod ruchem,
- współpraca pracowników z ciężkim sprzętem drogowym jak: koparki, dźwigi i środki transportu,
- natrafienie na niezainwentaryzowane uzbrojenie podziemne (wraz z instalacjami i urządzeniami technicznymi).

Przewidywane podczas realizacji robót budowlanych zagrożenia, ich skala, rodzaj, miejsce i czas wystąpienia:

Podstawowym zagrożeniem bezpieczeństwa i zdrowia ludzi robót drogowych jest:

- prowadzony równolegle ruch kołowy, a w szczególności nieprzewidywalne zachowania kierowców w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzenia robót drogowych,
- roboty związane z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego oraz środków transportu niezbędnego do przemieszczania znacznych ilości materiałów.

Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych:

Instruktaż należy prowadzić przed rozpoczęciem robót, w oparciu o opracowaną przez wykonawcę robót instrukcję bezpiecznego ich wykonywania, przepisy dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przy wykonywaniu robót budowlanych określonych w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129 z 1997 r. z późn. zm.), określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47 z 2003 r. z późn. zm.).

Instruktaż pracowników winien obejmować :

- zapoznanie pracowników z projektem wykonawczym w celu określenia zakresu inwestycji i rodzaju robót,
- zapoznanie pracowników z technologią wykonywania i rozwiązaniami materiałowymi,
- podanie do wiadomości rodzaju prac i miejsc o szczególnym zagrożeniu,
- podanie zasad bezpiecznej organizacji stanowisk pracy, - podanie zasad komunikowania się podczas zagrożeń,
- poinformowanie każdego pracownika jakie środki ochrony osobistej winien posiadać,
- zapoznanie pracowników z instrukcjami stanowiskowymi, opracowanymi przez służby BHP,
- oświadczenie pracowników o odpowiedzialności za naruszenie zasad BHP.

Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń:

- przed rozpoczęciem robót budowlanych ustalić istniejące trasy przebiegu urządzeń infrastruktury technicznej (mediów) i zapoznać z nimi osoby wykonujące roboty,

- roboty oznakować zgodnie z zatwierdzonym, przez zarządzającego ruchem, projektem czasowej organizacji ruchu,
- środki transportu, maszyny i urządzenia techniczne oraz narzędzia zmechanizowane do robot ziemnych, budowlanych i drogowych powinny być eksploatowane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń mechanicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dz. U. Nr 118, poz. 1263) oraz instrukcją DTR.

Środki techniczne:

- praca w odzieży ochronnej,
- stosowanie kasków ochronnych, okularów ochronnych,
- zapewnienie rękawic antywibracyjnych przy obsłudze stopy wibracyjnej,
- wygrodzenie bezpiecznej strefy pracy sprzętu mechanicznego,
- rozciągnięcie taśm zabezpieczających, ustawienie barier, tablic i znaków ostrzegawczych,
- stosowanie sygnalizacji przemieszczania ładunku,
- prowadzenie ruchu transportu wyznaczonym terenem i drogą,

Środki organizacyjne:

- kwalifikacje pracowników,
- aktualne świadectwa zdrowia,
- aktualne świadectwa przydatności do wykonywania w/ w robót,
- nadzór nad pracownikami przez imiennie wyznaczoną osobę, posiadającą odpowiednie przygotowanie i doświadczenie,
- zgłoszenie rozpoczęcia prac w zależności od warunkach zawartych w uzgodnieniach,
- praca z asekuracją innego pracownika,
- zakaz transportu nad stanowiskiem roboczym,
- podczas przenoszenia ciężkich urządzeń lub materiałów, należy zapewnić taką liczbę ludzi, aby ciężar przypadający na jednego pracownika nie przekraczał 50 kg.

Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia dojazdu pojazdom uprzywilejowanym.

IV. CZYNNOŚCI ORGANIZACYJNE

Dokumentacja:

Prawidłowe, a tym samym bezpieczne prowadzenie procesu inwestycyjnego wymaga jego udokumentowania zarówno w zakresie założeń jak i jego przebiegu. Posiadane dokumenty należy przechowywać w sposób umożliwiający ich udostępnienie organom kontrolującym.

Obowiązkiem kierownika budowy jest przygotowanie, przechowywanie i prowadzenie :

1. Dokumentacji technicznej w formie wymaganej przez Prawo Budowlane wraz z wymaganymi uzgodnieniami. Kierownik odpowiada za realizację budowy zgodnie z ustaleniami zawartymi w dokumentacji. Zmiany w stosunku do projektu winny być odnotowane w dzienniku budowy oraz naniesione na dokumentacji. Zgłoszenie obiektu do odbioru celem uzyskania pozwolenia na użytkowanie wymaga w przypadku wprowadzenia zmian wykonania dokumentacji powykonawczej. Wszelkiego rodzaju zmiany wymagają autoryzacji autora projektu.
2. Dokumentacji instruktażowej. Budowa prawidłowo przygotowana powinna być wyposażona w:
 - komplet instrukcji stanowiskowych, instrukcji bezpiecznej obsługi poszczególnych urządzeń, instrukcji określających zasady zachowania się, alarmowania i powiadamiania w przypadku wystąpienia zagrożeń życia lub zdrowia oraz zagrożeń pożarowych,
 - Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia,

– wykaz osób odpowiedzialnych, numery ich telefonów oraz telefonów alarmowych, które powinny zostać umieszczone na Tablicy Informacyjnej wykonanej i zlokalizowanej zgodnie z obowiązującymi przepisami.

V. USTALENIA KOŃCOWE

Plan BIOZ poza elementami w/w powinien zawierać imienne przypisanie, potwierdzone własnoręcznym podpisem, ustaleń w nim zawartych do konkretnych osób w zależności od ich przygotowania zawodowego (wykształcenie, uprawnienia zawodowe, sprawność psychofizyczna potwierdzona badaniami lekarskimi).

Plan BIOZ nie może zawierać ustaleń niezgodnych z obowiązującymi przepisami, a w szczególności: Prawem Budowlanym i Kodeksem Pracy.

TELEFONY ALARMOWE:

998 – Państwowa Straż Pożarna	999 – Pogotowie ratunkowe
997 – Policja	112 – Z telefonu komórkowego

20. Uwagi

UWAGA: Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy cały projekt wynieść w teren i sprawdzić zgodność rozwiązań projektowych z istniejącym terenem. Wszelkie zauważone rozbieżności pomiędzy rysunkami, a częścią opisową należy skonsultować z projektantem przed przystąpieniem do robót.

21. Oświadczenie projektanta

Oświadczam, że projekt budowlany pn: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1079F relacji Konin Żagański-Iłowa” został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Opracował:
mgr inż. Daniel Sadowski

.....

Nowa Kopernia, Kwiecień 2019

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt.2 ustawy 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. z 2018 r., poz. 2081) - dalej ustawa OoŚ, oraz na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 poz. 2096)

po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Żagańskiego, ul. Dworcowa 39, 68-100 Żagań, w imieniu którego działa pełnomocnik Pan Daniel Sadowski, Nowa Kopernia 1a, 67-300 Szprotawa, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej nr 1079F relacji Konin Żagański-Iłowa”.

oraz po zapoznaniu się z następującymi dokumentami:

- kartą informacyjną przedsięwzięcia
- opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim znak: WZŚ. 4240.116.2019.PT z dnia 01-03-2019r
- opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Żaganiu znak: NS NZ 9022.4.26.2019 z dnia 25-02-2019r

postanawiam,

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej nr 1079F relacji Konin Żagański-Iłowa”.
- II. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia określającą środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji, która ma stanowić jej integralną całość.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 23.01.2019r (data wpływu 28-01-2019 r) Powiat Żagański, ul. Dworcowa 39, 68-100 Żagań, w imieniu którego działa pełnomocnik Pan Daniel Sadowski, Nowa Kopernia 1a, 67-300 Szprotawa wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1079F relacji Konin Żagański-Iłowa”. Do wniosku zostały dołączone następujące załączniki:

- a) karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu wraz z zapisem danych na nośniku danych;
- b) kopia mapy z lokalizacji działek obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie;
- c) wypisy z rejestru gruntów;
- d) dowód wniesienia opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za pełnomocnictwo

Zawiadomieniem z dnia 11.02.2019 r. poinformowano strony o wszczętym postępowaniu administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy OOŚ, pismami z dnia 11-02-2019r. wystąpiono o wyrażenie opinii do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Żaganiu oraz Wód Polskich w przedmiocie stwierdzenia potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żaganiu opinią znak: NS NZ 9022.4.26.2019 z dnia 25-02-2019r nie wniósł o ustalenie obowiązku sporządzenia raportu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. pismem znak: WZŚ. 4240.116.2019.PT z dnia 01-03-2019r wyraził opinię, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 4), ust 4 i art. 63 ust. 1 i 2 ustawy OOŚ właściwym organem do wydania postanowienia jest Burmistrz. Burmistrz Iłowej po przeprowadzeniu dokładnej analizy planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 63 ust 1 w/w ustawy po uwzględnieniu w całości

stanowisk organów opiniujących Burmistrz Iłowej postanowieniem z dnia 05 kwietnia 2019 r stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na inwestycja jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy OOS.

W myśl art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy OOS dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed wydaniem decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 lub dokonaniem zgłoszenia określonego w art. 72 ust. 1a przedmiotowej ustawy.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1079F relacji Konin Żagański-Iłowa w zakresie jezdni o długości ok 2,3 km, szerokości 5,5 m. Inwestycja zostanie zlokalizowana na działkach nr 619, 661, 614, 636, 641/4, 1/3, 1/45, 1/2,1/31. Projektowana inwestycja przewiduje przebudowę drogi na odcinku ok 2,3 km polegająca na ułożeniu nowej nawierzchni bitumicznej na istniejącej jezdni po uprzednim wzmocnieniu jej. Nie planuje się wykonania nowych rowów odwadniających, a jedynie konserwacje istniejących. Inwestycja nie wprowadzi nowych negatywnych oddziaływań na środowisko. Poprawi bezpieczeństwo ruch drogowego. Na etapie realizacji inwestycji mogą wystąpić okresowe natężenie hałasu spowodowane pracą maszyn budowlanych.

Na podstawie uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy OOS oraz analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, a także karty informacyjnej przedsięwzięcia, stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich i leśnych, w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest również zlokalizowane na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, zwierząt i grzybów lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym na obszarach

sieci Natura 2000 oraz pozostałych terenach objętych formami ochrony przyrody i nie będzie oddziaływać na gatunki i siedliska tam chronione. Najbliższe obszary chronione usytuowane w odległości ok 1,8 od inwestycji to: Natura 2000 Bory Dolnośląskie PLB020005 oraz obszar Chronionego Krajobrazu „Bory Dolnośląskie” Planowana do przebudowy droga znajduje się w nieznacznej części w obszarze korytarza ekologicznego rangi krajowej i międzynarodowej. Dotyczy odcinka drogi na długości ok 875 m. Nie będzie stanowić istotnej bariery korytarza migracyjnego Łużyca GKZ-3 gdyż dotyczy niewielkiego odcinka tej drogi.

Oddziaływanie na środowisko będzie odbywać się głównie na etapie realizacji przedsięwzięcia, lecz będzie miało to charakter krótkotrwały, lokalny i nieznaczący. Użytkowanie planowanego przedsięwzięcia będzie powodować powstawanie wód opadowych i roztopowych, emisje gazowa i pyłów do powietrza oraz emisję hałasu. Inwestor wykazał zastosowanie rozwiązań technologicznych i organizacyjnych, które nie powinny powodować przekroczeń dopuszczalnych norm.

Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych GW600077 i na obszarze Jednolitej Części Wód Powierzchniowych Łubianka RW60001816889.

Inwestycja nie jest zaliczona do zakładów mogących być źródłem poważnej awarii przemysłowej, o których mowa w art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (tj. Dz.U.2018.799 ze zm.) Jednocześnie jej oddziaływanie nie obejmie swoim zasięgiem obiektów zabytkowych podlegających ochronie.

Ze względu na rodzaj inwestycji nie ma także podstaw do rozpatrywania konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo Ochrony Środowiska.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia i lokalny zasięg możliwego oddziaływania nie przewidują się także transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Po zapoznaniu się z przedmiotowym wnioskiem oraz kartą informacyjną i szczegółowym prześledzeniem nie tylko bezpośrednich, ale i pośrednich skutków działań, jakie miałyby się znaleźć w przedmiotowym projekcie, a także po wnikliwej analizie uwarunkowań realizacji planowanej inwestycji w przedłożonym wniosku, zważywszy na uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy OoŚ zwłaszcza na lokalizację, skalę i charakter przedsięwzięcia, stwierdzono brak możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

Mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, kierując się skalą przedsięwzięcia, brakiem powiązań z innymi przedsięwzięciami mogącymi powodować kumulację oddziaływań, usytuowaniem przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska oraz rodzajem i skalą możliwego oddziaływania, uwzględniając wniosek strony, w oparciu o wskazane we wstępie przepisy orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405) Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
2. Złożenie wniosku o którym mowa w pkt 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy.
4. Od niniejszej decyzji służy stronom wniesienie odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zielonej Górze za pośrednictwem Burmistrza Iłowej, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

5. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania



Otrzymują:

1. Inwestor- Pełnomocnik Daniel Sadowski, Nowa Kopernia 1a, 67-300 Szprotawa
2. A/A

Do wiadomości:

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp
Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żaganiu
Wody Polskie, ul. Norwida 34, Wrocław

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Przedsięwzięcie: Przebudowa drogi powiatowej r 1079F relacji Konin Żagański-Iłowa

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1079F relacji Konin Żagański-Iłowa w zakresie jezdni o długości ok 2,3 km, szerokości 5,5 m. Inwestycja zostanie zlokalizowana na działkach nr 619, 661, 614, 636, 641/4, 1/3, 1/45, 1/2,1/31. Projektowana inwestycja przewiduje przebudowę drogi na odcinku ok 2,3 km polegająca na ułożeniu nowej nawierzchni bitumicznej na istniejącej jezdni po uprzednim wzmocnieniu jej. Nie planuje się wykonania nowych rowów odwadniających, a jedynie konserwację istniejących.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną

Przebudowa jezdni o długości ok 2,3 km (szerokości 5,5 m i powierzchni ok. 12 650,0 m²)

2. Rodzaj Technologii

Planowana przebudowa istniejącej jezdni drogi powiatowej poprzez jej wzmocnienie i ułożenie nowej nawierzchni. Nie planuje się wykonania nowych rowów odwadniających, a jedynie konserwację istniejącego systemu odwodnienia powierzchniowego

Projektowane warstwy konstrukcyjne:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- istniejąca nawierzchnia po frezowaniu

4. Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Na etapie realizacji inwestycji używana będzie woda do celów zagęszczania gruntów oraz paliwa do napędu sprzętu budowlanego. Planowana inwestycja w zakresie drogowym po zrealizowaniu nie przewiduje zapotrzebowania na energię

5. Rozwiązania chroniące środowisko

Inwestycja nie wprowadzi nowych negatywnych oddziaływań na środowisko. Poprawi bezpieczeństwo ruch drogowego. Na etapie realizacji inwestycji mogą wystąpić okresowe natężenie hałasu spowodowane pracą maszyn budowlanych.

Na podstawie uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy OOS oraz analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, a także karty informacyjnej przedsięwzięcia, stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich i leśnych, w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródłądowych, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest również zlokalizowane na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, zwierząt i grzybów lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym na obszarach sieci Natura 2000 oraz pozostałych terenach objętych formami ochrony przyrody i nie będzie oddziaływać na gatunki i siedliska tam chronione.

Inwestycja nie jest zaliczona do zakładów mogących być źródłem poważnej awarii przemysłowej, o których mowa w art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (tj. Dz.U.2018.799 tj.). Jednocześnie jej oddziaływanie nie obejmie swoim zasięgiem obiektów zabytkowych podlegających ochronie. Ze względu na rodzaj inwestycji nie ma także podstaw do rozpatrywania konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo Ochrony Środowiska.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia i lokalny zasięg możliwego oddziaływania nie przewidują się także transgranicznego oddziaływania na środowisko.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 22. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU – RYS. NR 1.1;
- 23. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU – RYS. NR 1.2;
- 24. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU – RYS. NR 1.3;
- 25. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU – RYS. NR 1.4;
- 26. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU – RYS. NR 1.5;
- 27. PRZEKROJE NORMALNE – RYS. NR 2.1
- 28. PRZEKROJE NORMALNE – RYS. NR 2.2
- 29. PRZEKROJE NORMALNE – RYS. NR 2.3
- 30. PRZEKROJE NORMALNE – RYS. NR 2.4