

## Opis przedmiotu zamówienia

Załącznik nr 1

Przedmiotem zamówienia jest „Przebudowa dróg gminnych: ul. Gruntowej, Polnej, Gołębiej, Krótkiej, Podleśnej, odcinka ul. Sportowej i Sosnowej w Czeremsze, Gmina Czeremcha”.

### ul. Gruntowa

Inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi gminnej Nr 109225B ul. Gruntowej oraz częściowo ul. Polnej Nr 109247B miejscowości Czeremcha gmina Czeremcha.

Zakres zamierzenia budowlanego obejmuje:

- przebudowę nawierzchni z zatoką postojową
- ustawienie krawężników
- budowę chodników
- wykonanie oznakowania pionowego
- wykonanie zjazdów.

### **Dane techniczne – projektowe:**

Kategorie ruchu przyjęto jako KR 1 (ruch lokalny)

### **Konstrukcje elementów drogi:**

Szerokość projektowanej drogi gminnej została zaprojektowana w dopasowaniu do istniejącego zagospodarowania terenu i istniejącej szerokości pasa drogowego. Na odcinku:

- od KM 0+000 do KM 0+270,13 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,00 m, z chodnikami o szer. 1,00 m – 2,00 m

### **od KM 0+000 do KM 0+270,13**

#### Jezdnia + zatoka

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm.

#### Zjazd:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki koloru czerwonego gr. 8 cm,
- podsypka cem. – piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechanicznie gr. 20 cm

#### Chodnik:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki koloru czerwonego gr. 6 cm,
- podsypka cem. – piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechanicznie gr. 10 cm

### **Charakterystyka stanu istniejącego:**

Ukształtowanie istniejącej drogi gminnej ul. Gruntowej:

Droga gminna ul. Gruntowa stanowi dojazd do zabudowań mieszkalnych w miejscowości Czeremcha.

Na odcinku objętym przebudową posiada powierzchnię gruntową z licznymi nierównościami.

Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód.

Urządzenia obce w pasie drogowym:

w pasie drogi na obszarze objętym zakresem opracowania znajdują się następujące sieci:

- napowietrzna linia energetyczna
- napowietrzna linia telekomunikacyjna
- sieć wodociągowa (pokrywy zaworów wodociągowych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)
- kanalizacja sanitarna (pokrywy studni kanalizacji sanitarnych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)

Warunki gruntowo wodne:

Ocena warunków gruntowo wodnych została wykonana na podstawie odwiertów geotechnicznych oraz analizy dokumentacji z badań geotechnicznych. Na podstawie badań geotechnicznych stwierdzono w podłożu występowanie piasków pylastych. Nie natrafiono na wodę gruntową. Grupę nośności przyjęto jako G1.

#### **Opis przyjętych rozwiązań technicznych:**

Przebieg projektowanej trasy w planie:

Początek projektowanego odcinka w KM 0+000 znajduje się na krawędzi istniejącej nawierzchni wlotki przy ul. Sosnowej. Koniec opracowania znajduje się w KM 0+270,13 na krawędzi ul. Polnej.

Zakres robót budowlanych drogi obejmuje odcinek od KM 0+000 do KM 0+270,13

Przekroje normalne:

Zaprojektowane przekroje poprzeczne uwzględniają parametry drogi oraz kategorię ruchu.

Szerokość projektowanej jezdni bitumicznej na całej długości wynosi od 5 m. W KM 0+025,50 zaprojektowano zatokę postojową o szer. 2,50 m o dł. 30 m.

Odwodnienie:

Odwodnienie omawianego odcinka projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych.

Roboty ziemne:

Roboty ziemne przewidziane są do wykonania pod koryto jezdni, zjazdy oraz chodniki. Roboty ziemne zostały obliczone metodą przekrojów poprzecznych.

Grunty z wykopów pozyskane z korytowania należy wywieźć w miejsce wskazane przez inwestora.

#### **Rozwiązania organizacji ruchu:**

W związku z przebudową należy opracować projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia robót w pasie drogowym zajmowanego odcinka na czas prowadzenia robót.

Zabezpieczenie robót oraz stała organizacja stanowi odrębny projekt.

#### **Wpływ inwestycji na środowisko, rozwiązania chroniące środowisko:**

Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko, jak również na zmianę stosunków wodnych. Poprawa parametrów technicznych związana z wymiłą nawierzchni zwiększa komfort jazdy, bezpieczeństwo ruchu, ułatwi przejazd i poprawi warunki utrzymania.

Omawiane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej z poprawieniem jej parametrów technicznych, zgodnie z Warunkami Technicznymi. Dz. U. Nr 43 oraz rozwiązanie odwodnienia poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i zwiększy komfort jazdy. Nie przewiduje się zaburzeń stosunków wodnych. Poprzez wykonanie równej nawierzchni zmniejszy się emisja spalin do powietrza (większa ciągłość ruchu, mniej kolizji i zatrzymań pojazdów).

Technologie robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy. Wprowadzono warunek pełnego unieszkodliwienia odpadów z rozbiórek istniejących nawierzchni, zagospodarowanie mas ziemnych zgodnie z Ustawą o odpadach.

#### **Zieleń:**

W rejonie przebudowy drogi gminnej występują pojedyncze drzewa, które częściowo mogą kolidować z inwestycją.

#### **Zajętość terenu:**

Rozbudowa drogi nie wymaga wykupu przyległych gruntów oraz części działek budowlanych. Na planach sytuacyjnych pokazano linie istniejącej granicy pasa drogowego (kolor zielony)

Wszystkie roboty budowlane przy realizacji rozbudowy drogi gminnej Nr 109225B należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zastosować materiały spełniające wymagania obowiązujących norm.

#### **ul. Polna**

Inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi gminnej Nr 109247B ul. Polnej w miejscowości Czeremcha gmina Czeremcha.

Zakres zamierzenia budowlanego obejmuje:

- przebudowę nawierzchni
- przebudowę poboczy

- wykonanie oznakowania pionowego

- wykonanie zjazdów

#### **Dane techniczne – projektowe:**

Kategorie ruchu przyjęto jako KR 1 (ruch lokalny)

#### **Konstrukcje elementów drogi:**

Szerokość projektowanej drogi gminnej została zaprojektowana w dopasowaniu do istniejącego zagospodarowania terenu i istniejącej szerokości pasa drogowego. Na odcinku:

- od KM 0+000 do KM 0+167,80 zaprojektowano jezdnię o szerokości 4,50 m, z poboczeniami o szer. 0,50 - 0,75 m.

- od KM 0+187,80 do KM 0+471,00 zaprojektowano jezdnie o szer. 5,00 m z poboczeniami o szer. 0,75 m

- od KM 0+496 do KM 0+699,54 zaprojektowano jezdnię o szer. 4,00 m z poboczeniami o szer. 0,75 m

#### **od KM 0+000 do KM 0+699,54**

##### Pobocza:

- kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie gr. 10,00 cm

##### Jezdnia:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm,

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4 cm,

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,

- warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm.

##### Zjazd:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki koloru czerwonego gr. 8 cm,

- podsypka cem. – piaskowa 1:4 gr. 5 cm

- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechanicznie gr. 25 cm

#### **Charakterystyka stanu istniejącego:**

Ukształtowanie istniejącej drogi gminnej ul. Polnej:

Droga gminna ul. Polna stanowi dojazd do zabudowań mieszkalnych w miejscowości Czeremcha.

Na odcinku objętym przebudową posiada powierzchnię gruntową z licznymi nierównościami oraz wąskie pobocza.

Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód.

Urządzenia obce w pasie drogowym:

w pasie drogi na obszarze objętym zakresem opracowania znajdują się następujące sieci:

- doziemna linia telekomunikacyjna (kabel pod zjazdami zabezpieczyć rurą osłonową dwudzielną)

- napowietrzna linia energetyczna

- napowietrzna linia telekomunikacyjna (przebudowa słupów wg odrębnego opracowania)

- sieć wodociągowa (pokrywy zaworów wodociągowych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)

- kanalizacja sanitarna (pokrywy studni kanalizacji sanitarnych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)

Warunki gruntowo wodne:

Ocena warunków gruntowo wodnych została wykonana na podstawie odwiertów geotechnicznych oraz analizy dokumentacji z badań geotechnicznych. Na podstawie badań geotechnicznych stwierdzono w podłożu występowanie piasków drobnych. Grupę nośności przyjęto jako G1.

#### **Opis przyjętych rozwiązań technicznych:**

Przebieg projektowanej trasy w planie:

Początek projektowanego odcinka w KM 0+000 znajduje się na krawędzi istniejącej nawierzchni wlotki przy dr. gminnej ul. Sosnowej. Koniec opracowania znajduje się w KM 0+699,54.

Zakres robót budowlanych drogi obejmuje odcinek od KM 0+000 do KM 0+699,54.

Przekroje normalne:

Zaprojektowane przekroje poprzeczne uwzględniają parametry drogi oraz kategorię ruchu.

Szerokość projektowanej jezdni bitumicznej na całej długości wynosi od 4,00 m do 5,00 m. Od KM 0+000 do KM 0+167,50 zaprojektowano jezdnię o szer. 4,50 m z poboczeniami o szer. 0,50 -0,75 m. Na odcinku 20 mb od KM

0+167,80 do KM 0+187,50 następuje poszerzenie jezdni z 4,50 do 5,00 m. Od KM 0+187,50 do KM 0+471,00 zaprojektowano jezdnię o szer. 5,00 m z pobocznymi o szer. 0,75 m. Na odcinku 25 mb od KM 0+471 do 0+496 następuje zwężenie jezdni z 5,00 do 4,00 m. Od KM 0+496,00 do KM 0+699,54 zaprojektowano jezdnie o szer. 4,00 z pobocznymi o szer. 0,75 m.

Odwodnienie:

Odwodnienie omawianego odcinka projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych.

Roboty ziemne:

Roboty ziemne przewidziane są do wykonania pod koryto jezdni, zjazdu oraz pobocza. Roboty ziemne zostały obliczone metodą przekrojów poprzecznych.

Grunty z wykopów pozyskane z korytowania należy wywieźć w miejsce wskazane przez inwestora.

#### **Rozwiązania organizacji ruchu:**

W związku z przebudową należy opracować projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia robót w pasie drogowym zajmowanego odcinka na czas prowadzenia robót.

Zabezpieczenie robót oraz stała organizacja stanowi odrębny projekt.

#### **Wpływ inwestycji na środowisko, rozwiązania chroniące środowisko:**

Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko, jak również na zmianę stosunków wodnych. Poprawa parametrów technicznych związana z wymiłą nawierzchni zwiększa komfort jazdy, bezpieczeństwo ruchu, ułatwi przejazd i poprawi warunki utrzymania.

Omawiane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej z poprawieniem jej parametrów technicznych, zgodnie z Warunkami Technicznymi. Dz.U. Nr 43 oraz rozwiązanie odwodnienia poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i zwiększy komfort jazdy. Nie przewiduje się zaburzeń stosunków wodnych. Poprzez wykonanie równej nawierzchni zmniejszy się emisja spalin do powietrza (większa ciągłość ruchu, mniej kolizji i zatrzymań pojazdów).

Technologie robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy. Wprowadzono warunek pełnego unieszkodliwienia odpadów z rozbiórek istniejących nawierzchni, zagospodarowanie mas ziemnych zgodnie z Ustawą o odpadach.

#### **Zieleń:**

W rejonie przebudowy drogi gminnej występują pojedyncze drzewa, które mogą częściowo kolidować z inwestycją.

#### **Zajętość terenu:**

Rozbudowa drogi nie wymaga wykupu przyległych gruntów i części działek budowlanych. Na planach sytuacyjnych pokazano linie istniejącej granicy pasa drogowego (kolor zielony).

Wszystkie roboty budowlane przy realizacji rozbudowy drogi gminnej Nr 109247B należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zastosować materiały spełniające wymagania obowiązujących norm.

#### **ul. Gołębia**

Inwestycja polegająca na budowie drogi gminnej Nr 109235B ulica Gołębia zlokalizowana jest na działkach osób fizycznych, które zostaną wydzielone pod drogę w miejscowości Czeremcha gmina Czeremcha.

Zakres zamierzenia budowlanego obejmuje:

- przebudowę nawierzchni
- przebudowę poboczy
- wykonanie oznakowania pionowego
- wykonanie zjazdów,

#### **Dane techniczne – projektowe:**

Kategorie ruchu przyjęto jako KR 1 (ruch lokalny)

#### **Konstrukcje elementów drogi:**

Szerokość projektowanej drogi gminnej została zaprojektowana w dopasowaniu do istniejącego zagospodarowania terenu i istniejącej szerokości pasa drogowego. Na odcinku:

- od KM 0+000 do KM 0+245,20 zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,00 m, z pobocznymi o szer. 0,50 m – 0,75 m

#### **od KM 0+000 do KM 0+245,20**

##### Pobocza:

- kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie gr. 10,00 cm

##### Jezdnie:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm,

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4 cm,

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,

- warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm.

##### Zjazd:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki koloru czerwonego gr. 8 cm,

- podsypka cem. – piaskowa 1:4 gr. 5 cm

- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechanicznie gr. 25 cm

#### **Charakterystyka stanu istniejącego:**

Ukształtowanie istniejącej drogi gminnej ul. Gołębiej:

Droga gminna ul. Gołębia stanowi dojazd do zabudowań mieszkalnych w miejscowości Czeremcha.

Na odcinku objętym przebudową posiada powierzchnię gruntową z licznymi nierównościami oraz wąskie pobocza.

Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód.

Urządzenia obce w pasie drogowym:

w pasie drogi na obszarze objętym zakresem opracowania znajdują się następujące sieci:

- napowietrzna linia energetyczna

- napowietrzna linia telekomunikacyjna

- sieć wodociągowa (pokrywy zaworów wodociągowych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)

- kanalizacja sanitarna (pokrywy studni kanalizacji sanitarnych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)

Warunki gruntowo wodne:

Ocena warunków gruntowo wodnych została wykonana na podstawie odwiertów geotechnicznych oraz analizy dokumentacji z badań geotechnicznych. Na podstawie badań geotechnicznych stwierdzono w podłożu występowanie piasków drobnych i średnich. Nie natrafiono na wodę gruntową. Grupę nośności przyjęto jako G1.

#### **Opis przyjętych rozwiązań technicznych:**

Przebieg projektowanej trasy w planie:

Początek projektowanego odcinka w KM 0+000 znajduje się na krawędzi projektowanej nawierzchni wlotki przy ul. Sportowej. Koniec opracowania znajduje się w KM 0+245,20.

Zakres robót budowlanych drogi obejmuje odcinek od KM 0+000 do KM 0+245,20

Przekroje normalne:

Zaprojektowane przekroje poprzeczne uwzględniają parametry drogi oraz kategorię ruchu.

Szerokość projektowanej jezdni bitumicznej na całej długości wynosi od 3,00 m. Od KM 0+000 do KM 0+245,20 zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,00 m z pobocznymi o szer. 0,50 m - 0,75 m.

Odwodnienie:

Odwodnienie omawianego odcinka projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych.

Roboty ziemne:

Roboty ziemne przewidziane są do wykonania pod koryto jezdni, zjazdu oraz pobocza. Roboty ziemne zostały obliczone metodą przekrojów poprzecznych.

Grunty z wykopów pozyskane z korytowania należy wywieźć w miejsce wskazane przez inwestora.

#### **Rozwiązania organizacji ruchu:**

W związku z przebudową należy opracować projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia robót w pasie drogowym zajmowanego odcinka na czas prowadzenia robót.

Zabezpieczenie robót oraz stała organizacja stanowi odrębny projekt.

#### **Wpływ inwestycji na środowisko, rozwiązania chroniące środowisko:**

Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko, jak również na zmianę stosunków wodnych. Poprawa parametrów technicznych związana z wymianą nawierzchni zwiększa komfort jazdy, bezpieczeństwo ruchu, ułatwi przejazd i poprawi warunki utrzymania.

Omawiane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej z poprawieniem jej parametrów technicznych, zgodnie z Warunkami Technicznymi. Dz.U. Nr 43 oraz rozwiązanie odwodnienia poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i zwiększy komfort jazdy. Nie przewiduje się zaburzeń stosunków wodnych. Poprzez wykonanie równej nawierzchni zmniejszy się emisja spalin do powietrza (większa ciągłość ruchu, mniej kolizji i zatrzymań pojazdów).

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy. Wprowadzono warunek pełnego unieszkodliwienia odpadów z rozbiórek istniejących nawierzchni, zagospodarowanie mas ziemnych zgodnie z Ustawą o odpadach.

#### **Zieleń:**

W rejonie przebudowy drogi gminnej występują pojedyncze drzewa, które częściowo mogą kolidować z inwestycją.

#### **Zajętość terenu:**

Rozbudowa drogi wymaga podziały i wykupu przyległych gruntów. Na planach sytuacyjnych pokazano linie istniejącej granicy pasa drogowego (kolor zielony) oraz proponowane podziały (kolor czerwony).

Wszystkie roboty budowlane przy realizacji rozbudowy drogi gminnej Nr 109235B należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zastosować materiały spełniające wymagania obowiązujących norm.

#### **ul. Krótka**

Inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi gminnej Nr 109240B ul. Krótkiej oraz częściowo ul. Podleśnej Nr 109246B w miejscowości Czeremcha gmina Czeremcha.

Zakres zamierzenia budowlanego obejmuje:

- przebudowę nawierzchni
- przebudowę poboczy
- wykonanie oznakowania pionowego
- wykonanie zjazdów
- zabezpieczenie urządzeń teletechnicznych

#### **Dane techniczne – projektowe:**

Kategorie ruchu przyjęto jako KR 1 (ruch lokalny)

#### **Konstrukcje elementów drogi:**

Szerokość projektowanej drogi gminnej została zaprojektowana w dopasowaniu do istniejącego zagospodarowania terenu i istniejącej szerokości pasa drogowego. Na odcinku:

- od KM 0+000 do KM 0+066,90 zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,00 m, z poboczami o szer. 0,50 m,
- od KM 0+085,55 do KM 0+141,30 zaprojektowano jezdnie o szer. 5,00 m z poboczami o szer. 0,75 m,

#### **od KM 0+000 do KM 0+141,30**

#### **Pobocza:**

- kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie gr. 10,00 cm

#### **Jezdnie:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm.

#### **Zjazd:**

- warstwa ścieralna z betonowej kostki koloru czerwonego gr. 8 cm,
- podsypka cem. – piaskowa 1:4 gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechanicznie gr. 25 cm

#### **Charakterystyka stanu istniejącego:**

Ukształtowanie istniejącej drogi gminnej ul. Krótkiej:

Droga gminna ul. Krótka stanowi dojazd do zabudowań mieszkalnych w miejscowości Czeremcha.

Na odcinku objętym przebudową posiada powierzchnię gruntową z licznymi nierównościami oraz wąskie pobocza.

Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód.

Urządzenia obce w pasie drogowym:

w pasie drogi na obszarze objętym zakresem opracowania znajdują się następujące sieci:

- doziemna linia telekomunikacyjna (cały odcinek należy zabezpieczyć rurą osłonową dwudzielną)
- napowietrzna linia energetyczna
- napowietrzna linia telekomunikacyjna
- sieć wodociągowa (pokrywy zaworów wodociągowych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)
- kanalizacja sanitarna (pokrywy studni kanalizacji sanitarnych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)

Warunki gruntowo wodne:

Ocena warunków gruntowo wodnych została wykonana na podstawie odwiertów geotechnicznych oraz analizy dokumentacji z badań geotechnicznych. Na podstawie badań geotechnicznych stwierdzono w podłożu występowanie piasków drobnych i średnich (grunty niewysadzinowe). Nie natrafiono na wodę gruntową. Grupę nośności przyjęto jako G1.

#### **Opis przyjętych rozwiązań technicznych:**

Przebieg projektowanej trasy w planie:

Początek projektowanego odcinka w KM 0+000 znajduje się na krawędzi istniejącej nawierzchni drogi gminnej ul. Podleśnej. Koniec opracowania znajduje się w KM 0+141,30.

Zakres robót budowlanych drogi obejmuje odcinek od KM 0+000 do KM 0+141,30

Przekroje normalne:

Zaprojektowane przekroje poprzeczne uwzględniają parametry drogi oraz kategorię ruchu.

Szerokość projektowanej jezdni bitumicznej na całej długości wynosi od 3,00 m do 5,00 m. Od KM 0+000 do KM 0+066,90 zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,00 m z poboczami o szer. 0,50 m. Na odcinku 18,65 mb do KM 0+066,90 do KM 0+085,55 następuje poszerzenie jezdni z 3,00 do 5,00 m. Od KM 0+085,55 do KM 0+141,30 zaprojektowano jezdnię o szer. 5,00 m z poboczami o szer. 0,75 m.

Odwodnienie:

Odwodnienie omawianego odcinka projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych.

Roboty ziemne:

Roboty ziemne przewidziane są do wykonania pod koryto jezdni, zjazdu oraz pobocza. Roboty ziemne zostały obliczone metodą przekrojów poprzecznych.

Grunty z wykopów pozyskane z korytowania należy wywieźć w miejsce wskazane przez inwestora.

#### **Rozwiązania organizacji ruchu:**

W związku z przebudową należy opracować projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia robót w pasie drogowym zajmowanego odcinka na czas prowadzenia robót.

Zabezpieczenie robót oraz stała organizacja stanowi odrębny projekt.

#### **Wpływ inwestycji na środowisko, rozwiązania chroniące środowisko:**

Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko, jak również na zmianę stosunków wodnych. Poprawa parametrów technicznych związana z wymiłą nawierzchni zwiększa komfort jazdy, bezpieczeństwo ruchu, ułatwi przejazd i poprawi warunki utrzymania.

Omawiane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej z poprawieniem jej parametrów technicznych, zgodnie z Warunkami Technicznymi. Dz.U. Nr 43

oraz rozwiązanie odwodnienia poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i zwiększy komfort jazdy. Nie przewiduje się zaburzeń stosunków wodnych. Poprzez wykonanie równej nawierzchni zmniejszy się emisja spalin do powietrza (większa ciągłość ruchu, mniej kolizji i zatrzymań pojazdów).

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy. Wprowadzono warunek pełnego unieszkodliwienia odpadów z rozbiórek istniejących nawierzchni, zagospodarowanie mas ziemnych zgodnie z Ustawą o odpadach.

#### **Zieleń:**

W rejonie przebudowy drogi gminnej nie występuje szata roślinna.

#### **Zajętość terenu:**

Rozbudowa drogi nie wymaga wykupu przyległych gruntów oraz części działek budowlanych. Na planach sytuacyjnych pokazano linie istniejącej granicy pasa drogowego (kolor zielony).

Wszystkie roboty budowlane przy realizacji rozbudowy drogi gminnej Nr 109240B należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zastosować materiały spełniające wymagania obowiązujących norm.

#### **ul. Podleśna**

Inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi gminnej Nr 109246B ul. Podleśnej oraz częściowo ul. Sportowej i Szkolnej w miejscowości Czeremcha gmina Czeremcha.

Zakres zamierzenia budowlanego obejmuje:

- przebudowę nawierzchni
- przebudowę poboczy
- wykonanie oznakowania pionowego
- wykonanie zjazdów

#### **Dane techniczne – projektowe:**

Kategorie ruchu przyjęto jako KR 1 (ruch lokalny)

#### **Konstrukcje elementów drogi:**

Szerokość projektowanej drogi gminnej została zaprojektowana w dopasowaniu do istniejącego zagospodarowania terenu i istniejącej szerokości pasa drogowego. Na odcinku:

- od KM 0+000 do KM 0+082 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,00 m, z poboczami o szer. 0,75 m oraz częściowo chodniki przy skrzyżowaniu z ul. Szkolną.
- od KM 0+092,25 do KM 0+145,00 zaprojektowano jezdnie o szer. 4,50 m z poboczami o szer. 0,50 - 0,75 m oraz jednostronnym ciekim betonowym z płyt ściekowych i trójkątnych
- od KM 0+145 do KM 0+550,62 zaprojektowano jezdnię o szer. 5,00 m z poboczami o szer. 0,75 m

#### **od KM 0+000 do KM 0+550,62**

##### Pobocza:

- kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie gr. 10,00 cm

##### Jezdnie:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm.

##### Zjazd:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki koloru czerwonego gr. 8 cm,
- podsypka cem. – piaskowa 1:4 gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechanicznie gr. 25 cm

##### Chodnik:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki gr. 6 cm,
- podsypka cem. – piaskowa 1:4 gr. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechaniczne gr. 10 cm.



### **Charakterystyka stanu istniejącego:**

Ukształtowanie istniejącej drogi gminnej ul. Podleśnej:

Droga gminna ul. Podleśna stanowi dojazd do zabudowań mieszkalnych w miejscowości Czeremcha.

Na odcinku objętym przebudową posiada powierzchnię gruntową z licznymi nierównościami oraz wąskie pobocza.

Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód.

Urządzenia obce w pasie drogowym:

w pasie drogi na obszarze objętym zakresem opracowania znajdują się następujące sieci:

- napowietrzna linia energetyczna
- napowietrzna linia telekomunikacyjna (przebudowa słupów wg odrębnego opracowania)
- sieć wodociągowa (pokrywy zaworów wodociągowych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)
- kanalizacja sanitarna (pokrywy studni kanalizacji sanitarnych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)

Warunki gruntowo wodne:

Ocena warunków gruntowo wodnych została wykonana na podstawie odwiertów geotechnicznych oraz analizy dokumentacji z badań geotechnicznych. Na podstawie badań geotechnicznych stwierdzono w podłożu występowanie gruntów sypkich. Grupę nośności przyjęto jako G1.

### **Opis przyjętych rozwiązań technicznych:**

Przebieg projektowanej trasy w planie:

Początek projektowanego odcinka w KM 0+000 znajduje się na krawędzi istniejącej nawierzchni na skrzyżowaniu drogi gminnej ul. Szkolnej. Koniec opracowania znajduje się w KM 0+550,62.

Zakres robót budowlanych drogi obejmuje odcinek od KM 0+000 do KM 0+550,62

Przekroje normalne:

Zaprojektowane przekroje poprzeczne uwzględniają parametry drogi oraz kategorię ruchu.

Szerokość projektowanej jezdni bitumicznej na całej długości wynosi od 4,50 m do 5,00 m.

Odwodnienie:

Odwodnienie omawianego odcinka projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych. Na odc. Od KM 0+092,25 do KM 0+145,00 zaprojektowano ciek betonowy po lewej stronie jezdni oraz od KM 0+416,00 do KM 0+550,62 po prawej stronie jezdni.

Roboty ziemne:

Roboty ziemne przewidziane są do wykonania pod koryto jezdni, zjazdu oraz pobocza. Roboty ziemne zostały obliczone metodą przekrojów poprzecznych.

Grunty z wykopów pozyskane z korytowania należy wywieźć w miejsce wskazane przez inwestora.

### **Rozwiązania organizacji ruchu:**

W związku z przebudową należy opracować projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia robót w pasie drogowym zajmowanego odcinka na czas prowadzenia robót.

Zabezpieczenie robót oraz stała organizacja stanowi odrębny projekt.

### **Wpływ inwestycji na środowisko, rozwiązania chroniące środowisko:**

Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko, jak również na zmianę stosunków wodnych. Poprawa parametrów technicznych związana z wymianą nawierzchni zwiększa komfort jazdy, bezpieczeństwo ruchu, ułatwi przejazd i poprawi warunki utrzymania.

Omawiane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej z poprawieniem jej parametrów technicznych, zgodnie z Warunkami Technicznymi. Dz.U. Nr 43 oraz rozwiązanie odwodnienia poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i zwiększy komfort jazdy. Nie przewiduje się zaburzeń stosunków wodnych. Poprzez wykonanie równej nawierzchni zmniejszy się emisja spalin do powietrza (większa ciągłość ruchu, mniej kolizji i zatrzymań pojazdów).

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy. Wprowadzono warunek pełnego unieszkodliwienia odpadów z rozbiórek istniejących nawierzchni, zagospodarowanie mas ziemnych zgodnie z Ustawą o odpadach.

**Zieleń:**

W rejonie przebudowy drogi gminnej występują pojedyncze drzewa, które mogą częściowo kolidować z inwestycją.

**Zajętość terenu:**

Rozbudowa drogi wymaga częściowego podziału i wykupu przyległych gruntów. Na planach sytuacyjnych pokazano linie istniejącej granicy pasa drogowego (kolor zielony) oraz proponowane podziały (kolor czerwony). Wszystkie roboty budowlane przy realizacji rozbudowy drogi gminnej Nr 109246B należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zastosować materiały spełniające wymagania obowiązujących norm.

**ul. Sportowa**

Inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi gminnej Nr 109224B ul. Sportowej oraz częściowo ul. Polnej Nr 109247B, ul. Podleśnej Nr 109246B, ul. Gołębiej Nr 109235B w miejscowości Czeremcha gmina Czeremcha.

Zakres zamierzenia budowlanego obejmuje:

- przebudowę nawierzchni
- budowę chodników
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego
- wykonanie zjazdów
- wykonanie studni chłonnych
- wykonanie odcinka kanalizacji deszczowej
- przebudowy przepustu

**Dane techniczne – projektowe:**

Kategorie ruchu przyjęto jako KR 1 (ruch lokalny)

**Konstrukcje elementów drogi:**

Szerokość projektowanej drogi gminnej została zaprojektowana w dopasowaniu do istniejącego zagospodarowania terenu i istniejącej szerokości pasa drogowego. Na odcinku:

- od KM 0+000 do KM 0+430,96 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,00 m, z chodnikami o szer. 1,50

**od KM 0+000 do KM 0+430,96**

**Jezdnie:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm.

**Zjazd:**

- warstwa ścieralna z betonowej kostki koloru czerwonego gr. 8 cm,
- podsypka cem. – piaskowa 1:4 gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechanicznie gr. 25 cm

**Chodnik:**

- warstwa ścieralna z betonowej kostki gr. 6 cm
- podsypka cem.-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechanicznie gr.10 cm

**Charakterystyka stanu istniejącego:**

Ukształtowanie istniejącej drogi gminnej ul. Sportowej:

Droga gminna ul. Sportowa stanowi dojazd do zabudowań mieszkalnych w miejscowości Czeremcha.

Na odcinku objętym przebudową posiada powierzchnię gruntową z licznymi nierównościami.

Odwodnienie drogi odbywa się do projektowanej kanalizacji deszczowej i studni chłonnych.

Urządzenia obce w pasie drogowym:

w pasie drogi na obszarze objętym zakresem opracowania znajdują się następujące sieci:

- napowietrzna linia energetyczna
- napowietrzna linia telekomunikacyjna (przebudowa słupów wg odrębnego opracowania)
- sieć wodociągowa (pokrywy zaworów wodociągowych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)
- kanalizacja sanitarna (pokrywy studni kanalizacji sanitarnych należy wyregulować pionowo dostosowując do projektowanej wysokości zagospodarowania terenu)

Warunki gruntowo wodne:

Ocena warunków gruntowo wodnych została wykonana na podstawie odwiertów geotechnicznych oraz analizy dokumentacji z badań geotechnicznych. Na podstawie badań geotechnicznych stwierdzono w podłożu występowanie piasków drobnych. Nie natrafiono na wodę gruntową. Grupę nośności przyjęto jako G1.

#### **Opis przyjętych rozwiązań technicznych:**

Przebieg projektowanej trasy w planie:

Początek projektowanego odcinka w KM 0+000 znajduje się na krawędzi ul. Polnej. Koniec opracowania znajduje się w KM 0+430,94 na krawędzi ul. Sportowej (istniejąca nawierzchnia bitumiczna).

Zakres robót budowlanych drogi obejmuje odcinek od KM 0+000 do KM 0+430,94.

Przekroje normalne:

Zaprojektowane przekroje poprzeczne uwzględniają parametry drogi oraz kategorię ruchu.

Szerokość projektowanej jezdni bitumicznej na całej długości wynosi od 5,00 m. Szerokość chodników na całej długości wynosi od 1,50 m.

Odwodnienie:

Odwodnienie omawianego odcinka odbywać się będzie do projektowanej kanalizacji deszczowej, studni chłonnych oraz przebudowywanego przepustu.

W KM 0+086,00 zaprojektowano do wymiany betonowy przepust na przepust z rur Wipro o śr. 60 cm o dł 10,50 wraz ze studzienkami ściekowymi W1,W2 nad przepustem. Skarpy rowu wraz z dnem na szer. 1,0 m należy wybrukować kamieniem.

Odcinek kanalizacji deszczowej zaprojektowano z rur PVC SN8 o śr. 315 mm na podsypce piaskowej gr 10 cm. Na całej długości kanału zaprojektowano 6 szt. studni. Studnia S1 z kręgów betonowych o śr. 1000 cm z osadnikiem 0,5 m. Pozostałe studzienki systemowe o śr. 425 cm z kinetami zbiorczymi. Na odcinku kanału deszczowego zaprojektowano 7 szt. studzienek ściekowych o śr. 500 mm z osadnikiem 1,0 m. Przykanaliki zaprojektowano z rur polipropylenowych PP o śr. 160 mm włączone do kinety studni. Wlot kanału do rowu należy wykonać z rur PVC SN8 o śr. 315 mm i skarpy przy wylocie obrukować. Na długości 100 m przed wlotem i wylotem przepustu należy odmulić rów.

W KM ok 0+408,5 oraz w ulicy Podleśnej w KM ok 0+152,75 należy wykonać 2 studnie chłonne betonowe o śr. 200 cm i głębokości 3,00 m ( od poziomu gruntu) połączone rurą o śr. 315 mm.

#### Roboty ziemne:

Roboty ziemne przewidziane są do wykonania pod koryto jezdni, zjazdy oraz pobocza. Roboty ziemne zostały obliczone metodą przekrojów poprzecznych.

Grunty z wykopów pozyskane z korytowania należy wywieźć w miejsce wskazane przez inwestora.

#### **Rozwiązania organizacji ruchu:**

W związku z przebudową należy opracować projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia robót w pasie drogowym zajmowanego odcinka na czas prowadzenia robót.

Zabezpieczenie robót oraz stała organizacja stanowi odrębny projekt.

#### **Wpływ inwestycji na środowisko, rozwiązania chroniące środowisko:**

Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko, jak również na zmianę stosunków wodnych. Poprawa parametrów technicznych związana z wymianą nawierzchni zwiększa komfort jazdy, bezpieczeństwo ruchu, ułatwi przejazd i poprawi warunki utrzymania.

Omawiane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej z poprawieniem jej parametrów technicznych, zgodnie z Warunkami Technicznymi. Dz.U. Nr 43

oraz rozwiązanie odwodnienia poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i zwiększy komfort jazdy. Nie przewiduje się zaburzeń stosunków wodnych. Poprzez wykonanie równej nawierzchni zmniejszy się emisja spalin do powietrza (większa ciągłość ruchu, mniej kolizji i zatrzymań pojazdów).

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy. Wprowadzono warunek pełnego unieszkodliwienia odpadów z rozbiórek istniejących nawierzchni, zagospodarowanie mas ziemnych zgodnie z Ustawą o odpadach.

#### **Zieleń:**

W rejonie przebudowy drogi gminnej występują pojedyncze drzewa, które mogą częściowo kolidować z inwestycją.

#### **Zajętość terenu:**

Rozbudowa drogi wymaga częściowego podziału i wykupu przyległych gruntów. Na planach sytuacyjnych pokazano linie istniejącej granicy pasa drogowego (kolor zielony) oraz proponowane podziały (kolor czerwony). Wszystkie roboty budowlane przy realizacji rozbudowy drogi gminnej Nr 109224B należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zastosować materiały spełniające wymagania obowiązujących norm.

#### **ul. Sosnowa**

Inwestycja polega na rozbudowie drogi gminnej Nr 109253B - ulica Sosnowa w Czeremsze II etap o długości 1031,50 mb.

Rozbudowa polegać będzie na:

- wykonaniu nawierzchni jezdni (wzmocnienie podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, nawierzchnia z betonu asfaltowego);
- przebudowie istniejącego przepustu;
- przebudowa istniejących zjazdów gospodarczych.

#### **Stan istniejący**

##### **Nawierzchnia**

- od km 0+032,00 do km 1+063,50 – nawierzchnia żwirowa o szer. 5,2 m

##### **Obiekty mostowe**

- w km 0+828,00 - przepust z rur bet. 2  $\emptyset$  0,40 i L= 7,0 m – do przebudowy

##### **Uzbrojenia podziemne i nadziemne:**

- kablowa linia telefoniczna;
- wodociąg;
- kanalizacja sanitarna;
- kablowa linia elektroenergetyczna NN.

Uzbrojenie istniejące zostało opisane i pokolorowane na planie zagospodarowania terenu.

#### **Opis przyjętych rozwiązań projektowych**

##### **Parametry techniczne**

- droga klasy - D
- kategoria ruchu - KR-1
- prędkość projektowa - 50 km/h
- szerokość jezdni - 5,0 m
- szerokość poboczy - 1,0 m
- spadek poprzeczny jezdni - 2 %
- spadek poprzeczny poboczy - 6 %

##### **Rozwiązania sytuacyjne**

Projektowany przebieg drogi wynika z ustaleń szczegółowego planu zagospodarowania terenu. Wierzchołki łuków poziomych oraz początek i koniec trasy zastabilizowano w terenie z dowiązaniem do trwałych punktów terenowych.

##### **Przekroje normalne:**

Przyjęto dwa przekroje normalne

### **Niweleta drogi**

Niweletę dostosowano do istniejącej nawierzchni żwirowych celem maksymalnego wykorzystania jej jako podbudowy. Drogę dowiązano wysokościowo do istniejących nawierzchni bitumicznych na początku i na końcu trasy, tj. drogi krajowej Nr 66 i ulicy Sosnowej w terenie zabudowanym. Niweletę opracowano w państwowym układzie wysokościowym.

#### Spadki i łuki pionowe:

Spadki podłużne niwelety wynoszą do 0,300 % do 0,978 %.

Zaprojektowano sześć łuków pionowych o promieniach  $R=3000, 4000$  i  $5000$  m

### **Konstrukcja i technologia nawierzchni**

Konstrukcję jezdni zaprojektowano dla ruchu lekkiego (KR-1) wykorzystując istniejącą nawierzchnię żwirową jako podbudowę.

#### Warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni:

- warstwa wyrównawcza i wzmacniająca istniejącej nawierzchni żwirowej kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie o zmiennej grubości wg PN-S-06102;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 do ruchu KR-1 grubości 5 cm;
- warstwa ściernalna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 do ruchu KR-1 grubości 4 cm;

#### Nawierzchnie zjazdów gospodarczych:

- nawierzchnia żwirowa grubości 15 cm wg PN-B-11111

#### Pobocza :

- nawierzchnia żwirowa grubości 5 cm wg PN-B-11111

### **Odwodnienie**

Odwodnienie jezdni jest rozwiązane metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych do istniejących rowów i przepustu.

W km 0+828 należy przebudować istniejący przepust rurowy  $2 \text{ } \varnothing 0,40$  o długości  $L=7,0$  m na przepust rurowy  $\varnothing 0,80$  o długości  $L=10,0$  m. Zaprojektowano przepust z kielichowych betonowych rur WIPRO z betonu C45/55 wyprodukowanych wg normy PN-EN 1916:2500. Przepust stanowi 4 rury kielichowe WIPRO o długości 2,5 m każda. Po obu stronach przepustu (wlotu i wylotu) zaprojektowano betonowe ścianki czołowe. Skarpy zostaną umocnione darnią. Po obu stronach przepustu, tj. od km 0+822 do km 0+834 zaprojektowano bariery ochronne stalowe SP-05 z prowadnicą typu B i rozstawem słupków co 2 m. Do wykonania podsypki przyjęto piasek o średnicy do 20 mm, natomiast do zasyпки mieszankę żwirowo – piaskową o średnicy ziaren 0 - 31,5 mm. Zasypkę należy wykonać warstwowo z odpowiednim jej zagęszczeniem co 20- 30 cm.

#### Parametry posadowienia przepustu:

- rzędna wlotu przepustu  $h = 177,17$
- rzędna wylotu przepustu  $h = 177,07$
- rzędna posadowienia przepustu w osi zjazdu  $h = 177,12$

Pod zjazdami gospodarczymi i na drogi boczne zaprojektowano przepusty z rur HDPE o średnicy 0,40 mm i długości  $L=6,0$  m. Dno i skarpy po obu stronach przepustu należy zabezpieczyć darnią. W ramach prawidłowego spływu wód zaprojektowano oczyszczenie istniejących przydrożnych rowów oraz korektę ich przebiegów.

### **Uzbrojenia projektowane**

Nie projektuje się dodatkowego uzbrojenia terenu niezwiązanego z drogą.

### **Wyburzenia, wywłaszczenia, wycinka drzew**

Inwestycja nie wymaga wyburzeń ani wycinki istniejącego drzewostanu. Projektowana droga nie mieści się w istniejących liniach rozgraniczających, a zatem zachodzi konieczność zajęcia dodatkowego terenu, tj. część nieruchomości oznaczonej Nr geodezyjnym 747 w obrębie Czeremcha Wieś, którą to należy podzielić i wywłaszczyć.

### **Wpływ inwestycji na środowisko.**

Na etapie realizacji inwestycji negatywne oddziaływania na środowisko będzie eliminowane poprzez właściwe prowadzenie prac i stosowne technologie budowlane. Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki istniejącego drzewostanu. Nadmiary gruntu i materiały z rozbiórki zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach.

Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych. Przebudowa drogi pozytywnie wpłynie na środowisko, ponieważ zmniejszy poziom zapylenia powietrza i hałas. Zdecydowanie poprawi się komfort jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego. Projekt jest zgodny z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia Nr GGiOŚ.6220.2.1.2011 z dnia 17-05-2011 r.

**Uwagi**

- istniejące punkty osnowy geodezyjnej zlokalizowane w projektowanej drodze należy chronić i odpowiednio zabezpieczać. W przypadku zniszczenia punktu osnowy geodezyjnej, należy go odtworzyć przez uprawnionego geodetę;
- należy zwrócić szczególną uwagę na zagęszczenie robót ziemnych i podbudowy z kruszywa naturalnego;

Zakres robót szczegółowo określa przedmiar robót oraz dokumentacja techniczna stanowiąca załącznik do SIWZ.

Wykonawca ma możliwość dokonania wizji lokalnej obiektu, w którym mają być prowadzone roboty objęte przedmiotem zamówienia.

Zamawiający wymaga aby Wykonawca udzielił 48 miesięcznej gwarancji na wykonane roboty.

**Czas realizacji: do 14 listopad 2013r.**

**Tam, gdzie na rysunkach, w Przedmiarach robót, dokumentacji technicznej zostało wskazane pochodzenie (marka, znak towarowy, producent, dostawca) materiałów lub normy, aprobaty, specyfikacje i systemy, o których mowa w art. 30 ust. 1 – 3 ustawy Pzp, Zamawiający dopuszcza oferowanie materiałów lub rozwiązań równoważnych pod warunkiem, że zagwarantują one realizację robót w zgodzie z przepisami prawa oraz zapewnią uzyskanie parametrów technicznych nie gorszych od założonych w wyżej wymienionych dokumentach.**