

**UPROSZCZONA DOKUMENTACJA
PROJEKTOWO- KOSZTORYSOWA**

Stadium

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ
W MIEJSCOWOŚCI DĄBROWA KOZŁOWSKA**

Obiekt

STAROSTWO POWIATOWE
NIE ZGŁOSZONO SPRZECIWU

zgłoszenie z dnia 04.09.2019
znak D4643540.2019

Gmina: **JASTRZĘBIA**

Powiat: **Radomski**

Województwo: **Mazowieckie**

LOKALIZACJA

GMINA JASTRZĘBIA z

SIEDZIBĄ JASTRZĘBIA 110

26 - 631 JASTRZĘBIA

INWESTOR

Opracował	Nr uprawnień	Podpis i Gała
Projektant		mgr inż. Andrzej Gała
Branża drogowa Mgr inż. Andrzej Gała	Upr. SWK/0138/POOD/O7	uprawnienia budowlane nr ew. SWK/0138/POOD/O7 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej

Kod cpv – 45233120-6

Kat. Obiektu – IV , XXV

Grudzień 2018

1. PODSTAWA OPRACOWANIA:

- Mapa sytuacyjno –wysokościowa w skali 1:1000
- Rozporządzenie Ministra Transportu Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz.U. Nr 2016, poz 124/
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i ... programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. Nr 130 z 2004 r. poz. 1389)
- Umowa z inwestorem

2. ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

- Opis techniczny stanu istniejącego

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.1 - mapka orientacyjna lokalizacji obiektu - 1:10000

rys. nr 1.2 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000

II. PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWY DROGI.

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.2. - projekt zagospodarowania terenu w skali 1 : 1000

rys nr 1.4 - przekroje normalno-konstrukcyjne w skali 1 : 25

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.

IV. UZGODNIENIA.

1. Oświadczenia Projektanta

2. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do Izby: Projektanta

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Temat: Przebudowa drogi gminnej Dąbrowa Kozłowska. Długość projektowanej drogi ok. 0,600 km.

Obiekt

Miejscowość: Dąbrowa Kozłowska
Gmina: Jastrzębia
Inwestor Gmina Jastrzębia , Jastrzębia 110 ,
Województwo: mazowieckie
Nr działki: 509, ; obr. Dąbrowa Kozłowska

ZAWARTOŚĆ:

CZĘŚĆ OPISOWA.

I. Opis techniczny stanu istniejącego

CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.1 - mapka orientacyjna lokalizacji obiektu - w skali brak

rys. nr 1.2 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1:1000

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

OPIS TECHNICZNY

*Przebudowa drogi gminnej Dąbrowa Kozłowska. Długość projektowanej drogi ok.
0,600 km*

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

1.1. Przedmiot opracowania

**Przebudowa drogi gminnej Dąbrowa Kozłowska. Długość projektowanej drogi ok.
0,600 km**

1. Dane ogólne- stan istniejący

funkcja drogi gminnej - klasa „D”,

przekrój: drogowy jezdni $2 \times 2,50 = 5,0\text{m}$,

kategoria ruchu - KR 1

szerokość poboczy $2 \times 0,75\text{m}$

rowy przydrożne – śladowo bez odpływu

lewostronny linie rozgraniczające wg stanu istniejącego

pochylenie poprzeczne jezdni paraboliczne ze spadkiem średnio 2% w kierunku poboczy , zjazdu na pola nieurządzone , bezpośredni zjazd z drogi , promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych

1.2. Zakres opracowania

Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na wykonaniu wzmocnienia istniejącej nawierzchni bitumicznej poprzez jej odnowę .

funkcja drogi gminnej - klasa „D”,

przekrój: drogowy

jezdni = $5,00\text{ m}$,

prędkość projektowa - $V_p = 20\text{ km/h}$,

prędkość miarodajna - $V_m = 30\text{ km/h}$,

kategoria ruchu - KR 1

szerokość poboczy z kruszywa $2 \times 0,75\text{ m}$

linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian

pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy

promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych

warstwa ścieralna AC 11 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm

warstwa wiążąca AC 16 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr.6cm

Zostaną wykonane pobocza szerokości $0,75\text{m}$ z kruszywa łamanego

podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5

Przebudowa drogi prowadzona będzie w technologii tradycyjnej, przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty i certyfikaty.

1.3. Podstawa prawna opracowania

Umowa zawarta między Inwestorem: Gminą Jastrzębia a autorem niniejszego opracowania.

1.4. Podstawa techniczna opracowania

mapy sytuacyjno - wysokościowe, z Państwowego Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego - Starosta Radomski własne pomiary uzupełniające inwentaryzacyjne terenu,

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz. 430 z dn. 14 maja 1999 r.) Wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej - WPD-2 wydane przez GDDP, Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1982 r.,

Katalog Szczegółów Drogowych KSD cz. 1 Warszawa 1970 r., i inne

obowiązujące *przepisy i normy branżowe.*

1.5 Parametry techniczne projektowanej drogi

funkcja drogi gminnej wewnętrznej - klasa „D”,
przekrój: drogowy
jezdnia = 5,00 m,
prędkość projektowa - $V_p = 20$ km/h,
prędkość miarodajna - $V_m = 30$ km/h,
kategoria ruchu - KR 1
szerokość poboczy z kruszywa 2 x 0,75 m
linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian
pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy
promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych
warstwa ścieralna AC 11 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
warstwa wiążąca AC 16 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 6cm
podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. śr. 25cm,
warstwa odcinająca grubości 15 cm z gruntu stabilizowanego cementem $R_w 1,5$ MPa
pobocze z kruszywa gr 15 cm

2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Projektowana odnowa nawierzchni jezdni - (wg kilometraża roboczego)

odcinek od km 0+000 do km 0+ 600

A) Odnowa jezdni :

Frezowanie profilujące min gr. 3 cm na całej powierzchni jezdni

Wykonanie wyrównania w ilości $0,75 \text{ km}^2$ – docelowo po wykonaniu wyrównania

Nawierzchnia winna mieć spadek daszkowy 2% z dokładnością do 0, 5 %

B) na odcinkach wskazanych przez inspektora nadzoru przed wykonaniem warstwy

wiązącej należy ułożyć siatkę wzmacniającą o wytrzymałości podłużnej i poprzecznej nie mniejszej niż 100 kN i oczkach do 5 cm. – ilość 800m²

Wykonanie warstwy wiążącej z mieszanek mineralno bitumicznych AC16W gr 6 cm

Wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanek mineralno bitumicznych AC11S gr 4 cm

Recepty wg WT2 2014

C) pobocza wzmocnione z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5 gr. 15 cm

Ze spadkiem na zewnątrz 6,0%

D) Istniejące zjazdy z kostki. Na długości remontowanego odcinka należy dostosować

istniejące nawierzchnie z kostki betonowej do niwelety jezdni

E) pozostałe zjazdy na pozostałych zjazdach wykonać pozostałe zjazdy

- 20cm warstwa z kruszywa łamanego fr 0/31,5

- 4 cm warstwa bitumiczna

Rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi gminnej. Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i wynosi około 10,0m. Planowana przebudowa rozpoczyna się za nakładką bitumiczna wykonana w latach poprzednich za łukiem poziomym gdzie dostępność pasa wynosi około 10,0m. Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej, systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych. Realizacja przebudowy, konieczna do wykonania bez możliwości odbywania się ruchu kołowego planowana jest do wykonawstwa odcinkowego wynikającego z ustalonych działek roboczych.

Na całym odcinku ruch pojazdów odbywać się będzie objazdami i regulowany znakami i sygnałami ustalonymi dla odcinka robót w projekcie tymczasowej organizacji ruchu. Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod budowę drogi występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe – występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Przebudowa drogi będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania 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 m.in.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów. Przyjęte rozwiązania projektowe, prowadzone w układzie liniowym, metodą dziennych działek roboczych nie przewidują rozwiązań wariantowych realizacji przebudowy drogi gminnej, a wynika to z faktu, że planowana inwestycja dotyczy przebudowy istniejącej drogi. Droga gminna oprócz funkcji transportowej pełni funkcje drogi obsługującej przyległe tereny rolnicze, znajduje się w terenie już przekształconym, tak, że każdy inny wariant przebiegu tej drogi stworzyłby większe problemy przyrodnicze, ekonomiczne i wymagałby wykupu znacznych powierzchni z gruntów własności prywatnej, co stawia pod znakiem zapytania jakąkolwiek inwestycję. Już w tej chwili droga gminna wykazuje znaczny stopień zdewastowania, nawierzchnia zniszczona wykazuje zagłębienia i wykruszenia w warstwach tłuczniowych. Krawędzie drogi i przyległe do nich pobocza ziemne w czasie opadów deszczu pełne są zagłębień wypełnionych wodami opadowymi, stwarzają istotne zagrożenie dla ruchu. Stan ten powoduje zarówno pogorszenie w zakresie zwiększonego zużycia paliwa, a co za tym idzie większego zanieczyszczenia powietrza oraz pogorszenia klimatu akustycznego. Istnieje także duże prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków, co przyczyniło by się do wystąpienia zagrożeń środowiska.

Należy wyciągnąć jednoznaczny wniosek, że w wyniku planowanej przebudowy, warunki środowiska na obszarach bezpośrednio przyległych do projektowanej inwestycji ulegną znaczącej poprawie, zarówno co do jakości klimatu akustycznego jak i zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oraz zanieczyszczenia wód powierzchniowych i innych elementów środowiska.

3. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA.

- | | |
|--|--------------------------|
| • powierzchnia nawierzchni jezdni | -3000,0 m ² , |
| • powierzchnia pobocza z kruszywa | - 900,0m ² , |
| • powierzchnia zjazdów o naw z masy bitumiczne | - 280,0 m ² |
| • Razem powierzchnia utwardzone- | - 4180,0 m |

4. DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO.

Ocena stanu jakości powietrza w świetle przepisów ochrony środowiska przed emisją spalin samochodowych w otoczeniu przebudowywanej drogi.

Rozwiązania chroniące środowisko

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi wszystkie elementy techniczne użyte do budowy drogi posiadają odpowiednie atesty i świadectwa dopuszczenia do stosowania a projektowana renowacja rowów przydrożnych zapewni odprowadzenie wód opadowych bez zanieczyszczenia wód podziemnych oraz powierzchni gruntu przyległego.

Sprzęt pracujący przy budowie podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego.

Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw, grysów, żwirów i piasków pochodzą ze źródeł kopalnych spoza terenu przebudowy. Beton asfaltowy i asfalt pochodzą z wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Prefabrykaty betonowe dostarczane będą z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Wytworzone na etapie wykonawczym odpady i ścieki będą gromadzone i systematycznie usuwane z terenu budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podczas prac budowlanych ruch pojazdów ciężarowych, praca maszyn budowlanych staje się generatorem zanieczyszczenia powietrza, zwiększenia hałasu i drgań. Ta uciążliwość zależna od czasu trwania budowy nie jest możliwa do wyeliminowania.

Stosowany obecnie sprzęt o niskich emisjach oraz wykonywanie głównych prac budowlanych z użyciem maszyn tylko w porze dziennej ograniczy negatywny wpływ budowy na środowisko. Przewidywany czas realizacji określony na 30 dni nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Wody gruntowe w otoczeniu drogi poprzez właściwą organizację ruchu, użycie sprawnego i dobrze utrzymanego sprzętu nie spowodują erozji gruntu na skarpach nasypów i wykopów. Technologia prowadzenia prac bez wykonywania koryta nie spowoduje gromadzenia wód opadowych w wykopach i korytach.

Hałas powstający podczas realizacji inwestycji spowodowany ruchem pojazdów ciężarowych, maszyn budowlanych, wibratorów i walców drogowych jest na etapie prac budowlanych praktycznie nie do wyeliminowania.

Ścieki bytowe gromadzone są w przenośnych toaletach i nie powodują lokalnych zanieczyszczeń gruntu i wód przypowierzchniowych. Wszystkie te uciążliwości ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Prowadzona analiza potencjalnych zagrożeń dla środowiska wynikających z planowanej przebudowy drogi gminnej na odcinku o dł. 720,0 mb, istniejących sposobów minimalizacji ich występowania oraz ich skutków, pozwoliła na wyciągnięcie następujących wniosków:

1. Przedmiotowa przebudowa drogi gminnej

nie zmienia stosunków międzyludzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych,

nie spowoduje potrzeby przebudowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp.,

nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych,

nie spowoduje dodatkowej wycinki drzew i krzewów, wyeliminowane będą tylko drzewa i krzewy porastające rowy i pobocza drogi ograniczające widoczność i tworzące zagrożenia dla poruszania się pieszych i pojazdów,

nie spowoduje zmian stosunków wodnych,

nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego.

nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych,
planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo-krajoobrazowego, kulturowego i nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi,
projektowane przedsięwzięcie z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształcanym nie jest źródłem konfliktów społecznych.

2. Korzyści dla środowiska po realizacji planowanej inwestycji:

poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów poprzez budowę gładkiej i trwałej nawierzchni bitumicznej, jezdnia spowoduje nie tylko mniejszą awaryjność pojazdów ale i zmniejszenie emisji spalin i poziomu hałasu oraz zwiększy komfort jazdy,

mimo, że planowana na etapie wykonywania prac budowlanych spowoduje zwiększenie uciążliwości w postaci zwiększenia emisji spalin, zwiększenia zapylenia oraz wzrostu poziomu hałasu to efekty dla środowiska są niewspółmiernie korzystne dla środowiska.

Sprzęt pracujący przy budowie podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego.

Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw, grysów, żwirów i piasków pochodzą ze źródeł kopalnych spoza terenu przebudowy. Beton asfaltowy i asfalt pochodzą z wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Prefabrykaty betonowe dostarczane będą z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska.

5. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Pojazdy poruszające się po drodze powodują, że zanieczyszczenia gazowe w postaci: SO₂, NO₂, CO, Pb, oraz pyły mają znaczący wpływ na otoczenie drogi, także hałas toczących się pojazdów ma istotny wpływ na klimat akustyczny otoczenia drogi. Wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma zarówno wielkość potoku ruchu jak i jego struktura, oraz stan techniczny pojazdów, rodzaj i jakość paliw, czy też rozwiązania konstrukcyjne pojazdów. Parametry te nie zależą od rozwiązań obecnie podejmowanych w ramach projektu przebudowy. Przebudowana droga gminna obciążona będzie ruchem jak dla kategorii KR 1 tj. maksymalne natężenie całodobowego ruchu wyniesie 100 p/d w tym 1,1 % to pojazdy ciężarowe i ciągniki rolnicze. Takie obciążenie ruchowe / bardzo mały udział pojazdów wysokotonażowych / tworzy poziom dźwięku poniżej 55dB w porze nocnej oraz poniżej 65 dB w porze dziennej, są to wartości zgodne z obowiązującą ustawą. Poziomy hałas także z uwagi na budowę gładkich nawierzchni zmniejszających opory toczenia i wytwarzania hałasu nie wymuszają tworzenia dodatkowych elementów ochrony terenu przed hałasem w postaci ekranów akustycznych. W fazie wykonywania robót budowlanych zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego pyłem oraz spalinami pochodzić będzie od maszyn, urządzeń i środków transportu użytych przy budowie. Odory powstające w fazie układania warstw bitumicznych są okresowo uciążliwe i mają charakter nie zorganizowany, ale przejściowość prac budowlanych powoduje, że w tym okresie nie nastąpią trwałe negatywne zmiany w środowisku głównie związane z powietrzem. W celu ograniczenia emisji pyłowych i gazowych do powietrza na etapie prac budowlanych należy:

- drogi dojazdowe oraz technologiczne należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie i emisję spalin,
- masy bitumiczne transportować pojazdami specjalistycznymi wyposażone w przesłony ograniczające emisję oparów asfaltu,

- masy asfaltowe produkować zgodnie z recepturami technicznymi bez dodatkowych uzupełniania lepiszcza.

5.1.2 Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Źródłem zanieczyszczenia powietrza z budowanego odcinka drogi wewnętrznej i parkingu będą spaliny, powstające w wyniku ruchu pojazdów samochodowych po omawianej trasie. Stężenie spalin samochodowych i zawartych w nich substancji zanieczyszczających uwarunkowane jest rodzajem, intensywnością i szybkością ruchu pojazdów. Po przebudowie drogi emisja wydalanych spalin nie ulegnie zmianie. Inwestycja nie zmieni przeznaczenia działek jako przeznaczonych pod ciągi komunikacyjne i obsługujące teren zurbanizowany.

5.1.3 Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Planowana inwestycja jak i zasięg jej oddziaływania nie leży wg map udostępnionych przez Ministerstwo Środowiska bezpośrednio na obszarze "Natura 2000", ani w bliskim sąsiedztwie takiego obszaru. Oceniana ulica położona jest w bardzo dużym oddaleniu zarówno od obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO), jak i od specjalnych obszarów ochrony siedlisk przyrodniczych (SOO).

6. URZĄDZENIA OBCE.

Na działkach stanowiących teren inwestycji drogi zlokalizowano sieć wodociagową, kabel teletechniczny, przytłacza energetyczne. Roboty przy przebudowie drogi nie będą ingerowały w przebieg instalacji, nie zostanie zmieniony przebieg drogi, poboczy ani zjazdów. Roboty będą miały charakter powierzchniowy.

7. DANE DOTYCZĄCE CZĘŚCI NIERUCHOMOŚCI PRZEWIDZIANYCH DO ZAJĘCIA.

7.1. Wykaz działek przewidzianych do zajęcia:

Wykaz działek na których będzie realizowana inwestycja – zgodnie z projektem zagospodarowania terenu - w liniach rozgraniczających: nr działki **509; obr. Dąbrowa Kozłowska**

8. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE:

- teren objęty opracowaniem nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- działki niezbędne do wykonania przebudowy nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- działki nie znajdują się na terenach górniczych, teren zamierzenia budowlanego – przebudowy drogi – nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej,
- Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko – realizacja inwestycji nie wywoła zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanej drogi.
- Ponieważ zakres robót prowadzonych w oparciu o opracowanie będzie polegał na przebudowie istniejącej drogi gminnej o dł. 600 mb, nie jest wymagane prowadzenie postępowania w sprawie przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, oraz przedsięwzięcia wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar "Natura 2000", zgodnie z art. 59 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.

II. PROJEKT BUDOWLANY - WYKONAWCZY

PRZEBUDO WY DROGI.

Temat: Przebudowa drogi gminnej Dąbrowa Kozłowska ”.

Długość projektowanej drogi ok. 0,600 km.

Obiekt

Miejscowość: Dąbrowa Kozłowska
Gmina: Jastrzębia
Inwestor: Gmina Jastrzębia z siedzibą w Jastrzębia 110 ,
26 - 631 JASTRZĘBIA

Województwo: mazowieckie Nr działek: 509 ; obr. Dąbrowa Kozłowska

ZAWARTOŚĆ:

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.2. - projekt zagospodarowania terenu

w skali 1 : 1000

rys nr 1.3 - przekroje normalno-konstrukcyjne

w skali 1 : 25

II. PROJEKT BUDOWLANY - WYKONAWCZY

PRZEBUDOWY DROGI.

OPIS TECHNICZNY.

Przebieg i geometria przebudowy drogi została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi gminnej w m. Dąbrowa Kozłowska

Na całym odcinku przekrój poprzeczny drogi dostosowano do istniejącej szerokości pasa drogowego. Odwodnienie jezdni - powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego spadku nawierzchni w kierunku krawędzi jezdni z odprowadzeniem wód opadowych poprzez pobocza z kruszywa. Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej 5,00 m szerokości, pobocza gruntowe o szerokości po 75 cm.

Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod budowę drogi występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe - występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Przebudowa drogi będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania 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 m.in.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

2. Droga w profilu podłużnym.

Niweletę drogi zostanie powiększona o grubości nakładek Ok . 10 cm..

3. Przekroje normalne.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o szerokości 5,00 mb, obustronne pobocza gruntowe o szerokości 0,75 m. Przekrój normalno - konstrukcyjny pokazano na rysunku nr: 1.3 „Przekroje normalno-konstrukcyjne”.

4. Konstrukcja nawierzchni drogi

przekrój: drogowy

jezdni $2 \times 2,5 = 5,00$ m,

szerokość poboczy z kruszywa - 0,75 m

linie rozgraniczającej wg stanu istniejącego

pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy

- promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych
- Geosiatka RM 100KN # 5 cm
- Wyrównanie 75 km /m2 (śr około 3 cm) AC 8 W
- warstwa wiążąca AC 16 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 6cm
- warstwa ścieralna AC 11 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
- zjazdy - podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. śr. 20cm , Mieszanka mineralno-bitumiczna gr 4 cm
- pobocze z kruszywa gr 15 cm

• zjazdy na pola w miejscach ustalonych z właścicielami w trakcie budowy z kruszywa z pobocza drogi

Szczegóły pokazano jest na rysunku nr: 1.2. „Projekt zagospodarowania terenu”, natomiast szczegóły konstrukcyjne zawarte są na rysunku nr: 1.3. „Przekrój normalno-konstrukcyjny”.

5. Roboty ziemne

Przed przystąpieniem do robót ziemnych, wykonawca powinien zapoznać się z zaleceniami zawartymi w warunkach technicznych ochrony sieci obcych zlokalizowanych w pasie drogowym. Przy skrzyżowaniach i zbliżeniach projektowanego zakresu robót z istniejącym uzbrojeniem podziemnym, prace ziemne wykonać ręcznie, bez użycia sprzętu mechanicznego i pod fachowym nadzorem technicznym zapewnionym przez wykonawcę robót.

6. Odwodnienie drogi.

Odwodnienie drogi – powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego spadku nawierzchni 2% w kierunku poboczy. Pobocza spadek I= 6,0%. Zostanie zachowany stan istniejący.

Opracowanie nie ingeruje w istniejący system odwodnienia. Nie zmienia i nie zakłóca istniejącego dotychczas systemu odwodnienia. W ramach opracowania zostaną przeprowadzone roboty konserwacyjne na istniejących odcinkach rowów przydrożnych w celu przywrócenia ich funkcji. Szerokość pasa drogowego wynosząca od 10 do 12 m oraz przepuszczalne podłoże gruntowe powinno w całości wchłonąć wody opadowe dzięki temu oddziaływanie na działki sąsiednie będzie znikome

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA

I OCHRONY ZDROWIA.

Temat: Przebudowa drogi gminnej Dąbrowa Kozłowska ”.

Długość projektowanej drogi ok. 0,600 km.

Obiekt

Miejscowość: Dąbrowa Kozłowska
Gmina: Jastrzębia
**Inwestor: Gmina Jastrzębia z siedzibą w Jastrzębia 110 ,
26 - 631 JASTRZĘBIA**

**Województwo: mazowieckie Nr działek: 509 ; obr. Dąbrowa
Kozłowska**

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego.
2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.
3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.
4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze.
5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym.

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego.

Przebieg i geometria przebudowy drogi została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi gminnej w m. Dąbrowa Kozłowska. Na całym odcinku przekrój poprzeczny drogi dostosowano do istniejącej szerokości pasa drogowego. Odwodnienie jezdni - powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego spadku nawierzchni w kierunku krawędzi jezdni z odprowadzeniem wód opadowych poprzez pobocza z kruszywa. Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości istniejącej 5,0m szerokości, pobocza z kruszywa o szerokości po 75 cm

Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod przebudowę drogi występują proste warunki gruntowe (proste warunki

gruntowe - występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych i zjawisk geologicznych). Budowa drogi będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania 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 min.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o szerokości 5,0 mb. Pobocza obustronne o szerokości 0,75 m.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Roboty w rejonie uzbrojenia wykonywać ręcznie. Zamiar wykonywania robót zgłosić właścicielom sieci. Roboty ziemne mają charakter powierzchniowy.

3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.

Na terenie objętym wpływem realizacji przedsięwzięcia nie ma elementów zagospodarowania terenu, które mogłyby stwarzać zagrożenie dla ludzi.

4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze.

W ramach prowadzonych prac budowlanych należy przestrzegać stosownych i aktualnych przepisów dotyczących warunków i sposobów wykonywania określonych czynności, a także warunków i wymogów dotyczących stosowanego sprzętu, maszyn i urządzeń. Należy też stosować odpowiedni nadzór nad prowadzonymi pracami.

Każdy pracownik musi być wstępnie przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowisku roboczym.

Na terenie budowy należy stosować robocze ubrania ochronne.

Prace pomiarowe, obmiarowe i wykonawcze prowadzone bezpośrednio na drodze lub w pobliżu innych dróg wymagają właściwych oznaczeń i zabezpieczeń.

Maszyny drogowe i inne urządzenia muszą być sprawne technicznie.

Należy przestrzegać instrukcji obsługi maszyn i sprzętu drogowego.

Obsługą maszyn i urządzeń mogą zajmować się pracownicy, którzy posiadają stosowne

uprawnienia oraz kwalifikacje.

Ruch pojazdów na budowie powinien odbywać się w sposób ustalony i w miejscach określonych w technologii robót drogowych.

Prace prowadzone w pobliżu obcych urządzeń naziemnych i podziemnych, a szczególnie w pobliżu linii elektrycznych, gazowych, przewodów pod ciśnieniem - wodociągów, należy prowadzić ze szczególną ostrożnością w sposób określony w przepisach oraz pod bezpośrednim nadzorem upoważnionego pracownika i po zgłoszeniu do odpowiedniego właściciela sieci lub uzbrojenia podziemnego.

Należy bezwzględnie przestrzegać wymogów dotyczących prowadzenia drogowych robót

Roboty ciesielskie, zbrojarskie, betoniarskie, rozbiórkowe oraz ewentualne prace na wysokości należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.

Na terenie przebudowy powinno być zorganizowane zaplecze techniczne z pomieszczeniem socjalno - sanitarnym dla pracowników.

Wskazane jest na terenie zaplecza technicznego zorganizowanie punktu pierwszej pomocy.

5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym.

Oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym musi być zgodne z:

ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z roku 2005 Nr 108 poz. 908) z późniejszymi zmianami.

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z roku 2003 nr 220, poz. 2181),

projektem indywidualnym w przypadku konieczności zamknięcia drogi i skierowania ruchu objazdem lub gdy z organizacji robót wynika, że nie można zastosować projektu typowego powołanej wyżej Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.

Wszystkie znaki zastosowane do oznakowania robót muszą być odblaskowe (folia co naj mniej 1 generacji), o jedną kategorię większe niż przewidywane do stałego oznakowania danej drogi.

Oznakowanie pozostawione na noc musi być uzupełnione o światła ostrzegawcze barwy żółtej do zamocowania na zaporach. Światła winny być widoczne z odległości co najmniej 250 m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 60 do 120 cykli na minutę.

Niezależnie od powyższego wprowadza się obowiązek stosowania min. 3 lamp jw. na wszystkich robotach powodujących konieczność zajęcia części jezdni lub (przez całą dobę).

Oznakowanie robót podlega dwukrotnemu odbiorowi przez Inspektora nadzoru (poprzez poświadczenie wpisem do dziennika budowy).

przed jego ustawieniem na drodze, pod kątem spełnienia wymogów formalnych oraz jego kompletności i jakości,

oraz po ustawieniu pod kątem prawidłowości ustawienia.

5. Sposób ustawienia oznakowania musi być na każdym etapie prowadzenia robót dostosowany do istniejącego oznakowania pionowego i poziomego drogi.

Prawo i obowiązek kontroli oznakowania robót mają: inspektor nadzoru, przedstawiciel Inwestora oraz służby do tego uprawnione.

W przypadku nieprawidłowego oznakowania robót zleconych przez Inwestora, nadzór budowy jest zobowiązany natychmiast podjąć kroki w celu usunięcia nieprawidłowości, a w przypadku lekceważenia poleceń zażądać ukarania osób z personelu Wykonawcy odpowiedzialnych za utrzymanie prawidłowego oznakowania.

Schemat oznakowania i zabezpieczenia robót Wykonawca zobowiązany jest umieścić w Dzienniku Budowy przed przystąpieniem do robót.

II. Wykonawca robót jest zobowiązany do:

- Takiej organizacji robót aby nie powodować bez koniecznej potrzeby niszczenia elementów pasa drogowego i innych nie objętych umową o wykonaniu robót. W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia jakiegokolwiek elementu pasa drogowego Wykonawca naprawi lub odbuduje go na koszt własny;

- Bezzwłocznego uporządkowania terenu pasa drogowego i terenu przyległego po zakończeniu robót, protokolarnego jego przekazania przedstawicielowi Inwestora.
- III. Wykonawca robót ponosi skutki prawne za ewentualne szkody osób trzecich spowodowane prowadzeniem robót w pasie drogowym w związku z:
- Niewłaściwym oznakowaniem i zabezpieczeniem robót.
- Wadami technicznymi wykonanych robót powstałymi w okresie gwarancyjnym.

UZGODNIENIA

ZAWARTOŚĆ:

1. Oświadczenia Projektanta
2. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do Izby: Projektanta i Opracowującego

USŁUGI PROJEKTOWO-BUDOWLANE
mgr inż. Andrzej Gała
27-200 STARACHOWICE
ul. Myśliwska 40 A, tel. 041 273 17 75
NIP 664-105-48-95 Regon 290826755

Starachowice 28.12.2018

OŚWIADCZENIE

Wykonawca PROJEKTU BUDOWLANEGO branża drogowa –
mgr inż. Andrzej Gała

OŚWIADCZA, że :

„Projekt budowlany przebudowy drogi w miejscowości Dąbrowa Kozłowska na działkach
Nr działek ewidencyjny : 509, ”

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy
technicznej (Art.20 ust.4 Ustawy Prawo Budowlane) i jest kompletny , oraz
przydatny z punktu widzenia celu któremu ma służyć.

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
Podpis: sw. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

- przekrój: drogowy
- jezdnia $2 \times 2,5 = 5,0$
- szerokość poboczy : z
- Geosiatka RM 100k
- Wyrównanie 75 km /
- warstwa wiążąca AC
- warstwa ścierna A C
- zjazdy - podbudowa z
- Mechanicznie gr. śr. 20 k

- przekrój: drogowy
- jezdnia $2 \times 2,5 = 5,0$
- szerokość poboczy : z
- Geosiatka RM 100k
- Wyrównanie 75 km /
- warstwa wiążąca AC
- warstwa ścierna A C
- zjazdy - podbudowa z
- Mechanicznie gr. śr. 20 k

STAROSTWO POWIATOWE
w RADOMIU
ul. Tadeusza Mazowieckiego 7, 26-600 Radom
tel. 48 36 55 801, fax 48 36 55 802
e-mail: starostwo@radom.powiat.gov.pl

DA:
rogowy
2,5 = 5,00 m,
oboczy : z kruszywa - 0,75 m
RM 100K N # 5 cm
e 75 km /m2 (śr około 3 cm) AC 8 W
ążąca AC 16 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 6cm
eralna A C 11 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
budowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego
gr. śr. 20 cm ,

USŁUGI PROJEKTOWO-BUDOWLANE
mgr inż. Andrzej Gała
27-200 STARACHOWICE
ul. Mysłowska 40 A, tel. 041 273 17 75
NIP 664-105-48-95 Regon 290826735

Nazwa i adres Inwestora: GMINA JASTRZĘBIA Z SIEDZIBĄ 110 26-631 JASTRZĘBIA			
Temat: Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Dąbrowa Kozłowska w istniejącym pasie drogowym na działce nr Ew. 509.			
Nazwa rysunku: PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU			
Stanowisko:	Imię i nazwisko:	Uprawnienia:	Podpis:
Projektant	mgr inż. Andrzej Gała	SWK/0138/POOD/07	mgr inż. Andrzej Gała
Branża:	Stadium:	Data:	Skala:
Drogowa	Projekt Budowlany	grudzień 2018 r.	1: 1000
			Rys Nr 1

Świadczy się zgodność niniejszej kopii z treścią materiału państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego

Organ prowadzący państwowy zasób geodezyjny i kartograficzny

Nazwa materiału zasobu

Identyfikator ewidencyjny materiału

Data wykonania kopii

Imię, nazwisko i podpis osoby reprezentującej organ

STAROSTA RADOMSKI

mgr inż. Andrzej Gała

P.1425. 2008.1421

04 661 7114

Magdalena Wolska