PROJEKT

BRANŻA :Drogowa

Stadium :Projekt budowlany -wykonawczy

Remont drogi gminnej w Białce". Długość projektowanej drogi ok. 0,390 km.
Nr ewidencyjny działek: 375 obr. Kolonia Seredzice

Przedsięwzięcie, zamierzenie budowlane, zadanie

Remont drogi gminnej w Białce". Długość projektowanej drogi ok. 0,390 km.

Obiekt

Miejscowość: Białka
Gmina: Iłża
Inwestor Gmina Iłża , ul. Rynek 11 , 27-100 Iłża
Województwo: mazowieckie
Nr działek: 375 obr Kolonia Seredzice
Adres obiektu budowlanego dz. 375 Białka

Autorzy opracowania	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	data
Opracował:	Stanisław Kamiński	KL-79/91		04.2017
Projektował:	Zenon Kubicki	KL-144/91		04.2017

*ZAWARTOŚĆ **OPRACOWANIA:***

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. 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 1.3. – przekroje normalno-konstrukcyjne w skali 1 : 25

rys. nr 1.4. – projekt organizacji ruchu w skali 1 : 1000

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.

IV. UZGODNIENIA.

1. Oświadczenia Projektanta

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

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Temat:

Remont drogi gminnej w Białce". Długość projektowanej drogi ok. 0,390 km.

Obiekt

Miejscowość: Białka
Gmina: Iłża
Inwestor Gmina Iłża , ul. Rynek 11 , 27-100 Iłża
Województwo: mazowieckie
Nr działek: 375 obr Kolonia Seredzice
Adres obiektu budowlanego dz. 375 Białka

ZAWARTOŚĆ:

CZĘŚĆ OPISOWA.

1. 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.

Remont drogi gminnej w Białce". Długość projektowanej drogi ok. 0,390 km.

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

1.1. Przedmiot opracowania

Remont drogi gminnej relacji Nowa Białka - Pastwiska na odcinku o długości 390 mb, od km 0+000 do km 0+390, gmina Iłża. Droga posiada następujące parametry techniczne:

1. Dane ogólne- stan istniejący

funkcja drogi gminnej - klasa „D",
przekrój: drogowy
jezdnia 1 x 3,50 = 3,50 m,
kategoria ruchu - KR 1
szerokość poboczy gruntowych – brak
rowy przydrożne brak

linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
pochylenie poprzeczne jezdni paraboliczne ze spadkiem średnio 2% w kierunku poboczy
, zjazdy na pola nieurządzone , bezpośredni zjazd z drogi ,
promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych

1.2. Zakres opracowania

Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia tłuczniowa powierzchniowo utwardzona destruktem bitumicznym będzie spełniała swe zadanie jako podbudowa pomocnicza pod ułożenie nowych warstw bitumicznych po jej doprofilowaniu i wzmocnieniu , średnio 20cm grubości warstwą kruszywa stabilizowanego mechanicznie .

funkcja drogi gminnej wewnętrznej - klasa „D",
przekrój: drogowy
jezdnia = 3,50 m,
prędkość projektowa - Vp = 20 km/h,
prędkość miarodajna - Vm = 30 km /h,
kategoria ruchu - KR 1
szerokość poboczy gruntowych 2*0,25 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 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. śr. 20cm ,
uzupełnienie i profilowanie istniejącej podbudowy,
istniejąca konstrukcja nawierzchni z kruszywa łamanego średnia gr.10 cm,zamknięta destruktem bitumicznym
pobocze gruntowe po regulacji koparką i zagęszczeniu

Remont drogi prowadzony będzie w technologii tradycyjnej, przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty i certyfikaty.

1.3. Podstawa prawna opracowania

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

1.4. Podstawa techniczna opracowania

- mapy sytuacyjno – wysokościowe, nabyte z Państwowego Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego – Staosta 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 Elemntów Drogowych – Warszawa 1982 r.,
- Katalog Szczegółów Drogowych KSD cz. 1 Warszawa 1970 r.,
- *inne obowiązujące przepisy i normy branżowe.*

1.5 Parametry techniczne projektowanej drogi

· funkcja drogi gminnejwewnętrznej - klasa „D",
· przekrój: drogowy
· jezdnia 1 x 3,50 = 3,50 m,
· prędkość projektowa - Vp = 20 km/h,
· prędkość miarodajna - Vm = 30 km /h,
· kategoria ruchu - KR 1
· szerokość poboczy gruntowych ok – 0,25 m
· linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
· pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy -
· promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych
· warstwa ścieralna AC 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
· warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
· podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. śr. 20 cm , uzupełnienie i profilowanie istniejącej podbudowy,
· istniejąca konstrukcja nawierzchni z kruszywa łamanego średnia gr.10 cm,zamknięta destruktem bitumicznym
• pobocze gruntowe po regulacji koparką i zagęszczeniu

2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

- **Projektowana konstrukcja nawierzchni na wzmocnieniu konstrukcji jezdni odcinek od km 0+000,00 do 0+390**

Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia tłuczniowa powierzchniowo utwardzona destruktem bitumicznym będzie spełniała swe zadanie jako podbudowa pomocnicza pod ułożenie nowych warstw bitumicznych po jej doprofilowaniu i wzmocnieniu , średnio 20cm grubości warstwą kruszywa stabilizowanego mechanicznie

funkcja drogi gminnej wewnętrznej - klasa „D",
przekrój: drogowy
jezdnia = 3,50 m,
prędkość projektowa - Vp = 20 km/h,
prędkość miarodajna - Vm = 30 km /h,
kategoria ruchu - KR 1
szerokość poboczy gruntowych 2*0,25 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 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. śr. 20cm , uzupełnienie i profilowanie istniejącej podbudowy,
· istniejąca konstrukcja nawierzchni z kruszywa łamanego średnia gr.10 cm, zamknięta destruktem bitumicznym
pobocze gruntowe po regulacji koparką i zagęszczeniu

celem poprawy płynności niwelety wprowadzono łuki pionowe na załamaniach niwelety o
- warstwy 25 cm w granicach pasa drogowego
- zjazdy na pola w miejscach ustalonych z właścicielami w trakcie budowy gruntowe z istniejącego pobocza drogi

Rozwiązania technologiczne remontu 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 4,0. Planowana przebudowa rozpoczyna się od zjazdu z drogi w Nowej Białce , od nawiązania z istniejącą nawierzchnią bitumiczną a kończy ślepo na granicy z działką nr 356 poprzeczna droga gruntowa istniejąca. 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. Przebieg dróg ustalony jest w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Iłża. 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 nawierzchni istniejącej . 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 -1365,0 m^2,
- powierzchnia pobocza gruntowego - 195 m^2,
- Razem powierzchnia utwardzone- - 1365,0 m

4.DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO.

- Ocena stanu jakości powietrza w świetle przepisów ochrony środwiska przed emisją spalin samochodowych w otoczeniu przebudowywanej ulicy.
- 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 pochodzić będą 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 15 dni nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Wody gruntowe w otoczeniu drogi poprzez właściwą organizacje ruchu, użycie sprawnego i dobrze utrzymanego sprzętu nie spowodują erozji gruntu na skarpach nasypów i wykopów. Technologia prowadzenie 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. 390 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-kraj obrazowego, 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, jezdni 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 pochodzić będą z wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych po za 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 hałasu 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 środowisko 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 emisje 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 nie ma obcych urządzeń podziemnych, które w znaczącym stopniu kolidowałyby z projektowanym zakresem robót drogowych mającym 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: ***375 obr. Kolonia Seredzice***

Opracowano na podstawie: mapy do celów projektowych zakupionej z zasobu powiatowego identyfikator P.1425.2008.14.21 w dniu 13.02.2017 r.

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 wewnętrznej o dł 390 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 REMONTU DROGI.

Temat:

Remont drogi gminnej w Białce". Długość projektowanej drogi ok. 0,390 km.

Obiekt

Miejscowość: Białka
Gmina: Iłża
Inwestor Gmina Iłża , ul. Rynek 11 , 27-100 Iłża
Województwo: mazowieckie
Nr działek: 375 obr Kolonia Seredzice
Adres obiektu budowlanego dz. 375 Białka

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

rys. nr 1.4. – projekt organizacji ruchu w skali 1 : 1000

Data opracowania: 04 2017r.

II. PROJEKT BUDOWLANY – WYKONAWCZY REMONTU DROGI.

OPIS TECHNICZNY.

Przebieg i geometria remontu drogi została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi gminnej wewnętrznej w m. Białka

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 ziemne .**Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej 3,50 mb szerokości . , pobocza gruntowe o szerokości po 25 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 zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu i istniejącej obecnie niwelety podbudowy z kruszywa z zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego.

3. Przekroje normalne.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o szerokości 3,50 mb , obustronne pobocza gruntowe o szerokości 0,25 m . Przekrój normalno - konstrukcyjny pokazano na rysunku nr: 1.3 „Przekroje normalno-konstrukcyjne ”.

4. Konstrukcja nawierzchni drogi

- przekrój: drogowy

- jezdnia 2 x 1,75 = 3,50 m,
- szerokość poboczy gruntyowych – 0,25 m
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy
- warstwa ścieralna AC 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
- warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. śr. 20 cm , uzupełnienie i profilowanie istniejącej podbudowy,
- istniejąca konstrukcja nawierzchni z kruszywa łamanego średnia gr.10 cm, zamknięta destruktem bitumicznym
- pobocze gruntowe po regulacji koparką , i zagęszczeniu

zjazdy na pola w miejscach ustalonych z właścicielami w trakcie budowy gruntowe z istniejącego 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. Odwodnienie drogi.

Odwodnienie drogi – powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego spadku nawierzchni 2% w kierunku poboczy a następnie rozsączenie w gruncie poboczy 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.

Data opracowania: **04 2017 r.**

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.

Remont drogi gminnej w Białce". Długość projektowanej drogi ok. 0,390 km.

Obiekt

Miejscowość: Białka
Gmina: Iłża
Inwestor Gmina Iłża , ul. Rynek 11 , 27-100 Iłża
Województwo: mazowieckie
Nr działek: 375 obr Kolonia Seredzice
Adres obiektu budowlanego dz. 375 Białka

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 remontowanej drogi została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi gminnej wewnętrznej w m. Białka
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 ziemne .Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej 3,50 mb szerokości . , pobocza gruntowe o szerokości po 25 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 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 m.in.: 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 3,50 mb . Pobocza obustronne o szerokości 0,25 m .

Przekrój normalno - konstrukcyjny zawarto na rysunku nr: 1.3. „Przekroje normalno-konstrukcyjne ".

warstwa ścieralna AC 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. śr. 20 cm , uzupełnienie i profilowanie istniejącej podbudowy,
· istniejąca konstrukcja nawierzchni z kruszywa łamanego średnia gr.10 cm, zamknięta destruktem bitumicznym
pobocze gruntowe po regulacji koparką ,.

Konstrukcję drogi , zaprojektowano, zgodnie z zaleceniami zawartymi w Rozporządzeniu 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 1999r). Szczegóły pokazano jest na rysunku nr: 1.2. „Projekt zagospodarowania terenu", natomiast szczegóły konstrukcyjne zawarte są na rysunku nr: 1.3. „Przekrój normalno-konstrukcyjny".

2. ***Wykaz istniejących obiektów budowlanych.***

Na trasie przebudowywanej drogi występują urządzenia podziemne, które nie kolidują z planowanym zakresem robót mającym charakter powierzchniowy.

- kable teletechniczne
- wodociąg

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 najmniej 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

Oświadczenie projektanta –
o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi
przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej

Ja niżej podpisany :

Zenon Kubicki

(imię i nazwisko składającego oświadczenie)

Nr PESEL : …**60010308455**

zamieszkały w Kielcach ul. Romualda 4 lok. 67

kod pocztowy 25-322 poczta Kielce

Oświadczam, że projekt budowlany (opracowanie z dnia 05.2015)

dotyczący inwestycji (podać rodzaj inwestycji) :

Remont drogi gminnej w Białce". Długość projektowanej drogi ok. 0,390 km.

opracowany na rzecz Inwestora (podać pełną nazwę inwestora)

Gmina Iłża z siedzibą: **ul. Rynek 11**

27-100 Iłża

został opracowany zgodnie z obowiązującym prawem oraz zasadami wiedzy technicznej.

15.04.2017... .....

(data złożenia oświadczenia) (czytelny podpis składającego oświadczenie)

[1] wymóg art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 07 lipca 1994r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2003r. Nr 207 poz. 2016 z późn. zmianami)

[2] niepotrzebne skreślić