

# PROJEKT

**BRANŻA :Drogowa**

**Stadium :Projekt budowlany -wykonawczy**

**Przebudowa przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta  
skrzyżowanie ul.:Kaleta i Jakubowskiego  
Nr ewidencyjny działek: 4574 obr. Ilża miasto**

**Przedsięwzięcie, zamierzenie budowlane, zadanie**

**Przebudowa przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta  
skrzyżowanie ul.:Kaleta i Jakubowskiego  
Obiekt**

**Miejscowość: Ilża  
Gmina: Ilża  
Inwestor Gmina Ilża , ul. Rynek 11 , 27-100 Ilża  
Województwo: mazowieckie  
Nr działek: 4574 obr. Ilża miasto  
Adres obiektu budowlanego Ilża ul. Kaleta**

Autorzy opracowania	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	data
Opracował:	Stanisław Kamiński	KL-79/91		12.2017
Projektował:	Zenon Kubicki	KL-144/91		12.2017

## **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 - 1:25000*

*rys. nr 1.2 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 500*

### **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 : 500*

*rys nr 1.3 - przekroje normalno-konstrukcyjne w skali 1 : 50*

*rys nr 1.4 – karta katalogowa -odwodnienie w skali 1 : 25*

*rys nr 1.5 – karta katalogowa -odwodnienie w skali 1 : 25*

*rys nr 1.6 – projekt organizacji ruchu w skali 1 : 500*

### **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:

**Przebudowa przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta  
skrzyżowanie ul.:Kaleta i Jakubowskiego  
Obiekt**

Miejscowość: Ilża  
Gmina: Ilża  
Inwestor Gmina Ilża , ul. Rynek 11 , 27-100 Ilża  
Województwo: mazowieckie  
Nr działek: 4574 obr. Ilża miasto  
Adres obiektu budowlanego Ilża ul. Kaleta

**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: 500

## **I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.**

### **OPIS TECHNICZNY.**

**Przebudowa przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta  
skrzyżowanie ul.:Kaleta i Jakubowskiego**

## **1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.**

### **1.1. Przedmiot opracowania**

Przebudowa przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta w Ilży. Droga posiada następujące parametry techniczne:

#### **1. Dane ogólne- stan istniejący**

funkcja droga gminna-  
przekrój: uliczny  
jezdnia 2 x 3,0 = 6,00 m,

kategoria ruchu - KR 3  
chodniki istniejące obustronne  
odwodnienie – kanalizacja deszczowa istniejąca  
linie rozgraniczające wg stanu istniejącego  
pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem średnio 2% w kierunku krawężnika

## **1.2. Zakres opracowania**

Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejące przejście dla pieszych o nawierzchni bitumicznej oraz z wystającym krawężnikiem na 12 cm w stosunku do wysokości nawierzchni jezdni należy podnieść i poprawić bezpieczeństwo poruszania się pieszych poprzez wymuszenie zmniejszenia prędkości poruszających się pojazdów dzięki zastosowaniu jego wyniesienia ponad niweletę jezdni, oraz zastosowaniu innego rodzaju nawierzchni. Z uwagi na bliskość szkoły i duży udział w ruchu pieszym dzieci i młodzieży (dojście ze szkoły do najbliższego sklepu oraz terenów rekreacyjnych nad zalewem) projektuje się wykonanie przejścia wyniesionego o nawierzchni z kostki w postaci progu wyspowego.

funkcja droga gminna na gruntach gminnych -  
przekrój: uliczny

- jezdnia  $= 2 \times 3,00 = 6,00$  m,
- prędkość projektowa -  $V_p = 30$  km/h,
- prędkość miarodajna -  $V_m = 50$  km/h,
- kategoria ruchu - KR 3
- chodniki istniejące obustronne
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian
- warstwa nawierzchni przejścia – kostka betonowa na podsypce cem – piask.-kostka gr 8 cm

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

## **1.3. Podstawa prawna opracowania**

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

## **1.4. Podstawa techniczna opracowania**

- mapy sytuacyjno – wysokościowe, nabyte 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.,
- inne obowiązujące przepisy i normy branżowe.

## **1.5 Parametry techniczne projektowanego odcinka drogi gminnej wew.**

funkcja droga gminna na gruntach gminnych -  
przekrój: uliczny

- jezdnia  $= 2 \times 3,00 = 6,00$  m,
- prędkość projektowa -  $V_p = 30$  km/h,
- prędkość miarodajna -  $V_m = 50$  km/h,
- kategoria ruchu - KR 3
- chodniki istniejące obustronne
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian
- warstwa nawierzchni przejścia – kostka betonowa na podsypce cem –piask.-kostka gr 8 cm

## **2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.**

### **Projektowana konstrukcja przejścia dla pieszych**

**Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejące przejście dla pieszych o nawierzchni bitumicznej oraz z wystającym krawężnikiem na 12 cm w stosunku do wysokości nawierzchni jezdni należy podnieść i poprawić bezpieczeństwo poruszania się pieszych poprzez wymuszenie zmniejszenia prędkości poruszających się pojazdów dzięki zastosowaniu jego wyniesienia ponad niweletę jezdni, oraz zastosowaniu innego rodzaju nawierzchni. Z uwagi na bliskość szkoły i duży udział w ruchu pieszym dzieci i młodzieży (dojście ze szkoły do najbliższego sklepu oraz terenów rekreacyjnych nad zalewem) projektuje się wykonanie przejścia wyniesionego o nawierzchni z kostki w postaci progu wyspowego.**

Rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego istniejącej ulicy. Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i wynosi średnio około 12,0. Planowana przebudowa przejścia dla pieszych znajduje się po północnej stronie skrzyżowania ul.: Jakubowskiego i Kaleta, w ciągu ul. Kaleta Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą przy zamknięciu przejazdu ul. Kaleta w kierunku Rynku. 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 przebudowę przejścia 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, 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 Ilża. Planowane do przebudowy przejście dla pieszych istnieje od lat tak, że każdy inny wariant lokalizacji przejścia wymagałby dodatkowych ustaleń i zmiany projektu organizacji ruchu.

Należy wyciągnąć jednoznaczny wniosek, że w wyniku planowanej przebudowy przejścia poprawi się bezpieczeństwo uczestników ruchu, a zwłaszcza pieszych, 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 – przejście z progiem -86 m<sup>2</sup>
- Razem powierzchnia utwardzone - 86 m<sup>2</sup>

### **4.DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO.**

Ocena stanu jakości powietrza w świetle przepisów ochrony środowiska przed emisją spalin samochodowych w otoczeniu przebudowywanego przejścia dla pieszych

Rozwiązania chroniące środowisko

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi wszystkie elementy techniczne użyte do remontu drogi posiadają odpowiednie atesty i świadectwa dopuszczenia do stosowania. 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 14 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 przejścia dla pieszych na powierzchni 86 m<sup>2</sup>, istniejących sposobów minimalizacji ich występowania oraz ich skutków, pozwoliła na wyciągnięcie następujących wniosków:

1. Przedmiotowa przebudowa przejścia

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 pieszych poprzez budowę przejścia podwyższonego w postaci progu wyspowego z kostki brukowej betonowej; spowoduje poprawę bezpieczeństwa pieszych

Sprzęt pracujący 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.. 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: SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, 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 remontu. Remontowany odcinek drogi obciążony będzie ruchem jak dla kategorii KR 3 tj maksymalne natężenie całodobowego ruchu wyniesie 500 p/d w tym 1,1 % to pojazdy ciężarowe Takie obciążenie ruchowe / bardzo mały udział pojazdów wysokotonazowych / 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 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 przebudowywanego przejścia dla pieszych 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 miejski.

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 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: **4574 obr. IIża miasto**

*Opracowano na podstawie: mapy do celów projektowych zakupionej z zasobu powiatowego identyfikator P.1425.2008.14.21 w dniu 23.11.2017 r.*

## 8. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE:

- teren objęty opracowaniem 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 istniejącego przejścia dla pieszych, 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.



**Przebudowa przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta**  
**skrzyżowanie ul.:Kaleta i Jakubowskiego**  
**Obiekt**

Miejscowość: Ilża  
Gmina: Ilża  
Inwestor Gmina Ilża , ul. Rynek 11 , 27-100 Ilża  
Województwo: mazowieckie  
Nr działek: 4574 obr. Ilża miasto  
Adres obiektu budowlanego Ilża ul. Kaleta

**ZAWARTOŚĆ:**

**A. CZĘŚĆ OPISOWA**

**I. Opis techniczny:**

**- Opis zakresu robót projektowanych,**

**B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

<i>rys. nr 1.2. – projekt zagospodarowania terenu</i>	<i>w skali 1 : 500</i>
<i>rys nr 1.3 - przekroje normalno-konstrukcyjne</i>	<i>w skali 1 : 50</i>
<i>rys nr 1.4 – karta katalogowa -odwodnienie</i>	<i>w skali 1 : 25</i>
<i>rys nr 1.5 – karta katalogowa -odwodnienie</i>	<i>w skali 1 : 25</i>
<i>rys nr 1.6 – projekt organizacji ruchu</i>	<i>w skali 1 : 500</i>

**Data opracowania: 12. 2017r.**

## **II. PROJEKT BUDOWLANY – WYKONAWCZY**

### **PRZEBUDOWY PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH**

#### **OPIS TECHNICZNY.**

Przebieg i geometria przebudowywanego przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta została podyktowana istniejącym przebiegiem drogi bitumicznej, a także lokalizacją przejścia dla pieszych. Zaprojektowano wyniesione przejście dla pieszych w postaci progu wyspowego w istniejącym miejscu. Przejście dla pieszych zostanie okolone krawężnikiem 15\*30\*100 cm posadowionym na płask na ławie betonowej ze skosami skierowanymi w stronę ramp podjazdowych. Przejście zostanie wyniesione o 12 cm w stosunku do istniejącej niwelety przejścia o nawierzchni bitumicznej, a tym samym wysokość jego zostanie zrównana z krawężnikiem okalającym jezdnię. Tak samo krawężnikiem na ławie zostaną oddzielone od nawierzchni bitumicznej ulicy Kaleta rampy najazdowe na próg wyspowy przejścia wykonany z kostki betonowej.

Odwodnienie jezdni – powierzchniowe poprzez zastosowanie przed przejściem od strony ul. M. Jakubowskiego korytka typu Aco-Drain z odprowadzeniem wód opadowych poprzez istniejący przykanalik do kanalizacji deszczowej w ul. Jakubowskiego. 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 przejścia 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 przejścia dla pieszych będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawianie 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 przejścia zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu i istniejącej obecnie niwelety chodników po obu stronach ul. Kaleta, z podniesieniem jej do wysokości istniejących krawężników okalających jezdnię, czyli o około 12 cm z zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego poprzez zastosowanie systemu Aco-Drain.

#### **3. Przekroje normalne.**

Zaprojektowano przejście dla pieszych w postaci progu wyspowego o szerokości 4,00 mb, obustronne rampy najazdowe o szerokości 1,50 m. Przekrój normalno - konstrukcyjny pokazano na rysunku nr: 1.3 „Konstrukcja”.

#### **4. Konstrukcja nawierzchni przejścia**

- nawierzchnia z kostki betonowej wibro prasowanej gr 8 cm na podsypce
- cem -.piaskowej 1:2 grubości średnio 5 cm
- podbudowa –istniejąca nawierzchnia bitumiczna po frezowaniu umożliwiającym umieszczenie warstw jak wyżej

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

#### **5. Odwodnienie przejścia .**

Odwodnienie drogi – powierzchniowe poprzez zastosowanie systemu Aco-Drain z odprowadzeniem do istniejącej kanalizacji deszczowej w ul. Jakubowskiego . Studzienka systemowa zlokalizowana na istniejącym przykanaliku – szczegóły konstrukcyjne zawarto na rys 1.4 , 1.5 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: 12.2017 r.***

### **III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA**

#### **I OCHRONY ZDROWIA.**

##### **Przebudowa przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta**

##### **skrzyżowanie ul.:Kaleta i Jakubowskiego**

##### **Obiekt**

**Miejscowość:** Ilża  
**Gmina:** Ilża  
**Inwestor** Gmina Ilża , ul. Rynek 11 , 27-100 Ilża  
**Województwo:** mazowieckie  
**Nr działek:** 4574 obr. Ilża miasto  
**Adres obiektu budowlanego** Ilża ul. Kaleta

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 przebudowywanego przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta została podyktowana istniejącym przebiegiem drogi bitumicznej , a także lokalizacją przejścia dla pieszych . Zaprojektowano wyniesione przejście dla pieszych w postaci progu wyspowego w istniejącym miejscu . Przejście dla pieszych zostanie okolone krawężnikiem 15\*30\*100 cm posadowionym na płask na ławie betonowej ze skosami skierowanymi w stronę ramp podjazdowych . Przejście zostanie wyniesione o 12 cm w stosunku do istniejącej niwelety przejścia o nawierzchni bitumicznej , a tym samym wysokość jego zostanie zrównana z krawężnikiem okalającym jezdnię. Tak samo krawężnikiem na ławie zostaną oddzielone od nawierzchni bitumicznej ulicy Kaleta rampy najazdowe na próg wyspowy przejścia wykonany z kostki betonowej

Odwodnienie jezdni – powierzchniowe poprzez zastosowanie przed przejściem od strony ul. M. Jakubowskiego korytka typu Aco-Drain z odprowadzeniem wód opadowych poprzez istniejący przykanalik do kanalizacji deszczowej w ul. Jakubowskiego . 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 przejścia dla pieszych 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).

Przekrój normalno - konstrukcyjny zawarto na rysunku nr: 1.3. „konstrukcja”.

Konstrukcję przebudowywanego przejścia, 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. „konstrukcja”.

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

Na trasie przebudowywanego przejścia dla pieszych nie występują urządzenia podziemne, które kolidują z planowanym zakresem robót mającym 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 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;
  - Bezwzględnego 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 12.2017)

dotyczący inwestycji (podać rodzaj inwestycji) :

**Przebudowa przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kaleta  
skrzyżowanie ul.:Kaleta i Jakubowskiego**

opracowany na rzecz Inwestora (podać pełną nazwę inwestora)

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

**27-100 Ilża**

został opracowany zgodnie z obowiązującym prawem oraz zasadami wiedzy technicznej.

**20.12.2017...**

(data złożenia oświadczenia)  
oświadczenie)

.....

(czytelny podpis składającego

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

<sup>2</sup> niepotrzebne skreślić