

# **USŁUGI PROJEKTOWE sc**

## **drogi, ulice, organizacja ruchu**

inż. Franciszek Rytwiński tel. 601-86-87-78; TD 604-445-615  
 ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 **Płock**  
 NIP 774-27-49-470 e-mail: [rondofr@poczta.onet.pl](mailto:rondofr@poczta.onet.pl)

### **MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA**

#### **PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ**

**działki nr: 77 (obręb Teodorów)**  
**w miejsc. Teodorów, gm. Szczawin Kościelny,**  
**pow. Gostyniński, woj. Mazowieckie**  
**długość odcinka 0,990 km**

**Inwestor: Gmina Szczawin Kościelny**  
**ul. Jana Pawła II 10, 09-550 Szczawin Kościelny**

<b>ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA</b>			
		strona	nr rys.
1.	Projekt zagospodarowania terenu	2-7	
2.	Uzgodnienie z Orange	8 -11	
<b>RYSUNKI</b>			
3.	Orientacja	12-12	
4.	Projekt zagospodarowania terenu	13-14	2.0/1
5.	Przekroje normalne	15-15	3.0
6.	Profil podłużny	16-16	4.0
7.	Oryginały map do celów projektowych (w egz. nr 1)	17-18	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88  
 Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz

**Egz. nr 1, 2, 3**

**Płock 2015**

# PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

## - część opisowa -

### 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów projektowych
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami)
- 1.3. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.4. Uzgodnienia branżowe.
- 1.5. Obowiązujące przepisy i normy.

### 2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi wewnętrznej w miejsc. Teodorów, gm. Szczawin Kościelny o długości 990 m.

### 3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów rolnych. Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji.

Droga wewnętrzna o nawierzchni tłuczniowej, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korony drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego. Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi około 10m. Teren inwestycji lekko pochyły o rzędnych od około 99.60 m npm do 96.50 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (w granicach pasa drogowego) oraz do istniejących rowów. Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Projektowany odcinek drogi jest łącznikiem pomiędzy wykonanymi w latach wcześniejszych odcinkami drogi wewnętrznej o nawierzchni bitumicznej, szerokości 3m.

Istniejące uzbrojenie:

- napowietrzna sieć elektroenergetyczna, słupy na terenach prywatnych poza pasem drogowym, oraz w pasie drogowym, nie kolidują z drogą,
- sieć wodociągowa, biegnąca w i poza pasem drogowym z przejściami pod projektowaną drogą,
- sieć telekomunikacyjna, biegnąca w i poza pasem drogowym, z poprzecznym przejściem pod projektowaną drogą, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci.

## 4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

### 4.1. Dane wejściowe

Parametry do projektowania drogi wewnętrznej:

- droga wewnętrzna,
- długość projektowanej drogi 990m,
- szerokość jezdni 3m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy do 0,75m (w granicach pasa drogowego),
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych około 10m,
- linie rozgraniczające drogę docelowo szer. 10m,

Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego, nie kolidują z inwestycją.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Szczawin Kościelny (dz. nr 77).

### 4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 990m i szer. 3m,
- wykonanie poboczy gruntowych, nieutwardzonych o szer. 0,75m po obydwu stronach drogi.

### 4.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie drogi wewnętrznej w miejsc. Teodorów składa się z jednego odcinka:

- km od 0+000 do 0+990, projektowana nawierzchnia bitumiczna o szer. 3m,

Przebieg projektowanej drogi został dopasowany do istniejących granic pasa drogowego. Składa się z krótkich odcinków prostych i łuków poziomych, wpisanych w istniejący pas drogowy. Szczegóły pokazano na projekcie zagospodarowania terenu - rys. 2.0.

Niweleta drogi po istniejącym terenie z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania konstrukcji i nadania odpowiednich spadków.

### 4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni km od 0+000 do 0+990:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC22S 50/70, gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego niesortowanego, stabilizowanego mechanicznie gr. do 10cm,
- istniejąca nawierzchnia tłuczniowa gr. 15cm,

- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%.

#### 4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na nieutwardzone pobocza drogi w granicach pasa drogowego (działka drogowa) oraz do istniejących rowów.

#### 4.6. Opinia geotechniczna

Zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM z dnia 25.04.2012r w sprawie ustalenia geotechnicznych posadowienia obiektów budowlanych, grupa nośności G1 są to warunki gruntowe proste, grunty jednorodne genetycznie i litologicznie, nie występują wykopy ani nasypy, dla wykonania podbudowy bezpośrednio na gruncie, bez wzmacniania podłoża lub stosowania warstw odsączających.

Na podstawie wizji w terenie i badań gruntowych makroskopowych, zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM §4.1,p-t 3.1c, oraz p-t 4 i §6.1.2, grunty zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej – poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych, bez występowania nasypów i wykopów. Dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej (drogi), zakres badań geotechnicznych jest wystarczający na podstawie badań makroskopowych, piaski drobne i średnie szare, I<sub>D</sub>-0,4, wymagają dogęszczenia

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

### 5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| • Długość drogi o naw. bitumicznej      | 990 m,                          |
| • Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej | około 3,0 tys. m <sup>2</sup> , |

### 6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

#### 6.1. Kolizje:

- nadziemna sieć energetyczna - słupy na terenach prywatnych poza pasem drogowym, oraz w pasie drogowym, nie kolidują z drogą, nie występuje więc możliwość uszkodzenia sieci energetycznej,
- wodociąg gminny - głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykopy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót,
- podziemna sieć telekomunikacyjna – warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci telekomunikacyjnej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr. 27545/TODDRRU/P/2015. Należy wykonać przebudowę istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wchodzących w kolizję z projektowaną drogą. Projekt przebudowy sieci telekomunikacyjnej stanowił będzie oddzielne opracowanie.

## 6.2. Uzgodnienia:

- Koordynacja sytuowania projektowanych sieci – zgodnie z art. 28b.1. Ustawy z dnia 5 czerwca 2014r. o zmianie ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji „Sytuowanie projektowanych sieci uzbrojenia terenu na obszarach miast oraz w pasach drogowych na terenie istniejącej lub projektowanej zwartej zabudowy obszarów wiejskich, uzgadnia się na naradach koordynacyjnych organizowanych przez starostę”, ponadto zgodnie z art.2.11. Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne „sieć uzbrojenia terenu – rozumie się przez to wszelkiego rodzaju nadziemne, naziemne i podziemne przewody i urządzenia: wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, ciepłne, telekomunikacyjne, elektroenergetyczne i inne, z wyłączeniem urządzeń melioracji szczegółowej, a także podziemne budowle, jak: tunele, przejścia, parkingi, zbiorniki itp.” w związku z powyższym dla planowanej inwestycji koordynacja nie jest wymagana.
- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Dzielienia gruntów – nie przewiduje się dzielenia z gruntów prywatnych,
- Gmina Szczawin Kościelny – uzgodnienie projektu pieczęta na projekcie zagospodarowania terenu.

## 6. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

## 7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

## 8. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą 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 § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z powyższym dla projektowanego odcinka drogi wewnętrznej o długości 990m, który jest łącznikiem pomiędzy wykonanymi w latach

poprzednich odcinkami drogi wewnętrznej o nawierzchni bitumicznej o długościach około 2km (odcinek w kierunku Dobrowa) oraz 1,1km (odcinek w kierunku Białki) nie ma potrzeby sporządzania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, gdyż wcześniej wykonane odcinki drogi wewnętrznej przekraczają 1km.

Inwestycja realizowana będzie poza obszarami cennymi przyrodniczo, zarówno podczas budowy jak i eksploatacji nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Dolina Przysowy i Słudwi kod PLB100003– położona w odl. około 0,05 km od terenu robót. Inne obszary chronione to Uroczyska Łąckie kod PLH140021 (15km), Kampinoska Dolina Wisły kod PLH140029 (19km), Pradolina Warszawsko-Berlińska kod PLB100001 (16km), Pradolina Bzury-Neru kod PLH 100006 (16km) oraz Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 (21km).

Zakres oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek jak na stronie tytułowej i nie narusza interesów osób trzecich.

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane, Art.30.7. Realizacja robót drogowych objętych zgłoszeniem nie spowoduje:

- zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia,
- pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków,
- pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych,
- wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W wyniku przebudowy drogi wewnętrznej:

- poprawią się warunki komunikacyjne, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych,
- natężenie ruchu nie ulegnie zmianom, poprawi się tylko komfort jazdy, nie nastąpi zwiększenie a raczej zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- poprawią się warunki w otoczeniu drogi, zniknie pylenie spowodowane przez przejeżdżające pojazdy i wiatr,
- szybkość pojazdów nie ulegnie zmianie, droga położona na obszarze o szybkości istniejąca i projektowanej do 40km/h,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia należy:

- Na czas budowy wprowadzić tymczasową organizację ruchu stanowiącą odrębne opracowanie.
- Zapewni możliwość dojazdu do wszystkich działek podczas wykonywania prac.
- Zapewnić pracownikom bezpieczeństwo poprzez:
  - prawidłowe i staranne oznakowanie robót wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo ruchu w obrębie prowadzonych robót,
  - podstawowym znakiem ostrzegającym o robotach jest znak A-14,
  - wszelkie znaki i sygnały związane z robotami muszą być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przestawiane w miarę ich postępu,
  - do oznakowania robót stosujemy wyłącznie znaki odblaskowe duże, o czytelnym piktogramie,
  - podstawowym urządzeniem zabezpieczającym jest zaporą biało-czerwona o szerokości deski 30 cm,

- konstrukcja pachołków i znaków przenośnych używanych do oznakowania robót musi zapewniać odpowiednią stabilność,
- poza ww uwagami obowiązują warunki BHP przy robotach na drodze, na budowie obowiązuje bezwzględny nakaz noszenia kamizelek ostrzegawczych barwy pomarańczowej,
- oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu na czas budowy według odrębnego opracowania.

## 9. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowa i nawierzchnia drogi w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- wykonanie i uporządkowanie poboczy,

Technologia robót:

- wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni tłuczniowej z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
- dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
- ułożenie mechaniczne nawierzchni bitumicznej,
- uzupełnienie poboczy gruntem.

Wykonawca musi dysponować wiedzą techniczną i sprzętem pozwalającym mu na wykonanie wyżej wymienionych prac. Zachować warunki z załączonych i omówionych uzgodnień.

Wymagania dla wykonawcy robót:

- w fazie realizacji przedsięwzięcia należy wygaszać silniki spalinowe maszyn i pojazdów wykorzystywanych na potrzeby realizacji inwestycji w czasie, gdy nie są eksploatowane,
- wszystkie roboty prowadzić w porze dziennej, zakres robót ograniczony do pasa drogowego, unikać nadmiernych uciążliwości dla środowiska i hałasu,
- chronić powierzchnię ziemi przed zanieczyszczeniem, kruszywo dostarczać bezpośrednio w koryto jezdni a nie na składowisko,
- chronić istniejący drzewostan,
- odpady z masy bitumicznej wywieźć na bazę do recyklingu,
- odpady o kodzie 170504 magazynować w przyźnie usytuowanej w miejscu nie kolidującym z pracami budowlanymi. Odpady te wykorzystać do kształtowania poboczy i przyległego terenu,
- zwracać szczególną uwagę na możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód materiałami ropopochodnymi,

wszelkie roboty związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz w sposób nie zagrażający zdrowiu i życiu ludzi.

## 8. PRZEWIDYWANY TERMIN PRZYSTĄPIENIA DO ROBÓT – od 01.09.2015 r.