

PROJEKT

BRANŻA :Drogowa

Stadium :Projekt budowlany -wykonawczy

**Przebudowa drogi gminnej Nr 190506W w Wierzchowiskach Pierwszych
na odcinku o długości 545 mb od km 0+000 do km 0+545
Nr ewidencyjny działek:17,19/2 , 321 obr.0031 Wierzchowiska I**

Przedsięwzięcie, zamierzenie budowlane, zadanie

**Przebudowa drogi gminnej Nr 190506W w Wierzchowiskach Pierwszych
na odcinku o długości 545 mb od km 0+000 do km 0+545
Obiekt**

Miejscowość: Wierzchowiska I

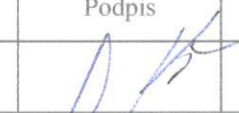
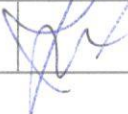
Gmina: Sienno

Inwestor Gmina Sienno , ul. Rynek 36/40 , 27-350 Sienno

Województwo: mazowieckie

Nr działek: ,17,19/2 ; 321 obr.0031 Wierzchowiska I

Adres obiektu budowlanego droga nr 190506W – w Wierzchowiskach I

Autorzy opracowania	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	data
Opracował:	Stanisław Kamiński	KL-79/91		listopad.2015
Projektował:	Zenon Kubicki	KL-144/91		1.11.2015

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Opis techniczny stanu istniejącego

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

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

rys. nr 1.2.1- 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. – profil podłużny niwelety drogi w skali 1 : 1000/100

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

Opracowującego

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Temat:

**Przebudowa drogi gminnej Nr 190506W w Wierzchowiskach
Pierwszych**

na odcinku o długości 545 mb od km 0+000 do km 0+545

Obiekt

Miejscowość: Wierzchowiska I

Gmina: Sienno

Inwestor Gmina Sienno , ul. Rynek 36/40 , 27-350 Sienno

Województwo: mazowieckie

Nr działek: 17,19/2 ; 321 obr.0031 Wierzchowiska I

Adres obiektu budowlanego droga nr 190506W – w Wierzchowiskach I

ZAWARTOŚĆ:

CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Opis techniczny stanu istniejącego

CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

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

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

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

OPIS TECHNICZNY.

**2. Przebudowa drogi gminnej Nr 190506W w Wierzchowiskach
Pierwszych**

na odcinku o długości 545 mb od km 0+000 do km 0+545

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

1.1. Przedmiot opracowania

Przebudowa drogi gminnej nr 190506W na odc od wjazdu na działkę nr 438 w kierunku wschodnim na odcinku o długości 545 mb, od km 0+000 do km 0+545 do istniejącej na w/w drodze nawierzchni bitumicznej gmina Sienno miejscowość Wierzchowiska Pierwsze. Droga posiada następujące parametry techniczne:

1. Dane ogólne- stan istniejący

-funkcja drogi gminnej - klasa „D ”,

- przekrój: drogowy
- jezdnia od 3 do 3,5 m, -gruntowa ulepszona kruszywem żużlowym
- fragment od km 0+545 do 1+070 posiada nakładkę bitumiczną jednowarstwową
- kategoria ruchu - KR 1
- szerokość poboczy gruntowych –0,5 do 1,0 m obustronne
- rowy przydrożne –śladowe na krótkich odcinkach
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni - w kierunku krawędzi
- szerokość zjazdów do posesji – zjazdy 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 gruntowa ulepszona kruszywem żużlowym nie spełnia swego zadania jako warstwa jezdni. Projektuje się więc jej wzmocnienie na odcinku od km 0+000 do km 0+545 warstwą kruszywa dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. średnio 15 cm i ułożenie na nim 2 warstw nawierzchni bitumicznej.

- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
 - przekrój: drogowy
 - jezdnia $2 \times 1,75 = 3,50$ m,
 - pobocza obustronne utwardzone kruszywem dolomitowym 0/31,5- o szer. 0,50 m
 - prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
 - prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km/h,
 - kategoria ruchu - KR 1,2
 - linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
 - pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe lub jednostronne ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi
 - promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych
 - warstwa ściernalna AC 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
 - warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
 - wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm
 - istniejąca konstrukcja
- 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 Siemno a autorem niniejszego opracowania.

1.4. Podstawa techniczna opracowania

- mapy sytuacyjno – wysokościowe, nabyte z Państwowego Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego – przekazane przez Inwestora
- 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 projektowanej drogi

- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
- przekrój: drogowy
- jezdnia $2 \times 1,75 = 3,50$ m,
- pobocza obustronne utwardzone kruszywem dolomitowym 0/31,5- o szer. 0,50 m
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km /h,
- kategoria ruchu - KR 1,2
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe lub jednostronne ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi
- 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
- wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm

2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Projektowana konstrukcja nawierzchni na wzmocnieniu konstrukcji jezdni

- odcinek od km 0+000 do km 0+150

Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia gruntowa ulepszona kruszywem żuźlowym nie spełnia swego zadania jako warstwa jezdni . Projektuje się więc jej wzmocnienie na odcinku od km 0+000 do km 0+150 warstwą kruszywa dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr 15 cm i ułożenie na nim 2 warstw nawierzchni bitumicznej

- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
- przekrój: drogowy
- jezdni $2 \times 1,50 = 3,00$ m,
- pobocza brak
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km /h,
- kategoria ruchu - KR 1
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi lewej
- 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
- wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr.15 cm
- istniejąca konstrukcja

- **Projektowana konstrukcja nawierzchni na wzmocnieniu konstrukcji jezdni**

- odcinek od km 0+150 do km 0+545
-
- Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia gruntowa ulepszona kruszywem żużlowym nie spełnia swego zadania jako warstwa jezdni. Projektuje się więc jej wzmocnienie na odcinku od km 0+150 do km 0+545 warstwą kruszywa dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr 15 cm i ułożenie na nim 2 warstw nawierzchni bitumicznej
- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
- przekrój: drogowy
- jezdnia $2 \times 1,75 = 3,50$ m,
- pobocza obustronne utwardzone kruszywem dolomitowym 0/31,5 po 0,50 m
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km/h,
- kategoria ruchu - KR 1
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi lewej
- 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
- wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr.15 cm
- istniejąca konstrukcja
- na tym odcinku planuje się lokalne poszerzenie nasypu od strony lewej celem podtrzymania konstrukcji poboczy – poszerzenie gruntem ze schodkowaniem istniejących nasypów – średnia szerokość poszerzenia 1,0 m – skarpy 1:1,5 – długość poszerzenia 550 mb, zużycie gruntu nasypowego średnio około 1,5m³/mb

Rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi dojazdowej. Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i mieści się w granicach 3,0 do 6,5 m. Przebudowa drogi gminnej nr 190506W rozpoczyna się od wjazdu na działkę nr 438 w kierunku wschodnim na odcinku o długości 545 mb, od km 0+000 do km 0+545 do ułożonej wcześniej nawierzchni bitumicznej gmina Sienno miejscowość Wierchowiska Pierwsze. 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.

Na całym odcinku ruch pojazdów będzie 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 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 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 przebudowie 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 Siemno. Droga ta 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 gruntowych, które w czasie opadów deszczu wypełnione są 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	1949m ² ,
• pobocza	390 m ²
• wjazdy na posesje	321m ²
• Razem powierzchnia utwardzone-	2660 m ²

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 gminnej.

Rozwiązania chroniące środowisko

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi wszystkie elementy techniczne użyte do przebudowy drogi posiadają odpowiednie atesty i świadectwa dopuszczenia do stosowania. 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. 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 przebudowy 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 przebudowy 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. 545 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,

nie zmienia 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,

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 uzyskanie gładkiej i trwałej nawierzchni bitumicznej, co spowoduje wyeliminowanie zagrożeń w ruchu zarówno pojazdów jak i pieszych, uzyskanie gładkiej nawierzchni 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 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.

Przebudowywana droga gminna obciążona będzie ruchem jak dla kategorii KR1 tj maksymalne natężenie całodobowego ruchu wyniesie 250 p/d w tym około 5 % to pojazdy ciężarowe i ciągniki rolnicze. 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 przebudowie. 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 przebudowywanego odcinka drogi 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 ciąg komunikacyjny i obsługujące teren przyległy.

6. URZĄDZENIA OBCE.

Na działkach stanowiących teren przebudowywanej 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: **17,19/2,321** **obr.0031**

Wierchowiska I

Opracowano na podstawie: mapy do celów projektowych wykonanej przez firmę GEO-PROJEKT- Lipsko i przyjętej do zasobu powiatowego identyfikator P.16642.565.2015.w dniu 03.11.2015 r.

8. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE:

- 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.

II. PROJEKT BUDOWLANY – WYKONAWCZY

PRZEBUDOWY DROGI.

Temat:

**Przebudowa drogi gminnej Nr 190506W w Wierzchowiskach
Pierwszych**

na odcinku o długości 545 mb od km 0+000 do km 0+545

Obiekt

Miejscowość: Wierzchowiska I

Gmina: Sienno

Inwestor Gmina Sienno , ul. Rynek 36/40 , 27-350 Sienno

Województwo: mazowieckie

Nr działek: 17,19/2 ; 321 obr.0031 Wierzchowiska I

Adres obiektu budowlanego droga nr 190506W – w Wierzchowiskach I

ZAWARTOŚĆ:

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.2.- projekt zagospodarowania terenu

- w skali 1: 100

rys. nr 1.3. – profil podłużny niwelety drogi

w skali 1 : 1000/100

rys. nr 1.4.– przekroje normalno-konstrukcyjne

w skali 1 : 25

Data opracowania: 11. 2015r.

II. PROJEKT BUDOWLANY – WYKONAWCZY

PRZEBUDOWY DROGI.

OPIS TECHNICZNY.

Przebieg i geometria przebudowywanej drogi gminnej nr 190506W została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi gminnej zlokalizowanej na dz. nr , 17,19/2 ; 321 obr.0031 Wierzchowiska I w miejscowości Wierzchowiska Pierwsze .

Na całym odcinku przekrój poprzeczny drogi dostosowano do przekroju istniejącej nawierzchni gruntowej ulepszonej kruszywem . Odwodnienie jezdni – powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego lub jednostronnego spadku nawierzchni w kierunku krawędzi . Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej mającej szer 3,50 m , jedynie początkowy odcinek o długości 150 mb ze względu na zbyt małą szerokość działki drogowej zawężono do 3,0 mb szerokości .

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). 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 drogi ulepszonej kruszywem żużlowym z zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego. Zaprojektowano spadek podłużny niwelety drogi wartości od 0,11% do 7,01 %. Szczegóły pokazane są na rys. Nr 1.3. „niweleta drogi” .

3. Przekroje normalne.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o nawierzchni bitumicznej dwuwarstwowej o szerokości od 3,0 do 3,5 mb bez poboczy na odcinku od km 0+000 do km 0+150 i ,z obustronnymi poboczami z kruszywa o szerokości po 0,50 mb na pozostałym odcinku

Rodzaje przekrojów normalno - konstrukcyjnych zawarte są na rysunkach nr: 1.4. „Przekroje normalno-konstrukcyjne”.

4. Konstrukcja nawierzchni drogi ,

**Projektowana konstrukcja nawierzchni na wzmocnieniu konstrukcji jezdni
odcinek od km 0+000 do km 0+150**

- **Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia gruntowa ulepszona kruszywem żużlowym nie spełnia swego zadania jako warstwa jezdni . Projektuje się więc jej wzmocnienie na odcinku od km 0+000 do km 0+150 warstwą kruszywa dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr 15 cm i ułożenie na nim 2 warstw nawierzchni bitumicznej**
- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
- przekrój: drogowy
- jezdni $2 \times 1,50 = 3,00$ m,
- pobocza brak
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km /h,
- kategoria ruchu - KR 1
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi lewej
- 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
- wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr.15 cm
- istniejąca konstrukcja
- **Projektowana konstrukcja nawierzchni na wzmocnieniu konstrukcji jezdni
odcinek od km 0+150 do km 0+545**
- **Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia gruntowa ulepszona kruszywem żużlowym nie spełnia swego zadania jako warstwa jezdni . Projektuje się więc jej wzmocnienie na odcinku od km 0+150 do km 0+545 warstwą kruszywa dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr 15 cm i ułożenie na nim 2 warstw nawierzchni bitumicznej**
- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
- przekrój: drogowy
- jezdni $2 \times 1,75 = 3,50$ m,
- pobocza obustronne utwardzone kruszywem dolomitowym 0/31,5 po 0,50 m
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km /h,
- kategoria ruchu - KR 1
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi lewej
- 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
- wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr.15 cm
- istniejąca konstrukcja
- na tym odcinku planuje się lokalne poszerzenie nasypu od strony lewej celem podtrzymania konstrukcji poboczy – poszerzenie gruntem ze schodkowaniem istniejących nasypów – średnia szerokość poszerzenia 1,0 m – skarpy 1:1,5 – długość poszerzenia 350 mb , zużycie

gruntu nasypowego średnio około 1,5m³/mb

- Rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi dojazdowej. Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i mieści się w granicach 3,0 do 6,5 m. Przebudowa drogi gminnej nr 190506W rozpoczyna się od wjazdu na działkę nr 438 w kierunku wschodnim na odcinku o długości 545 mb, od km 0+000 do km 0+545 do nakładki bitumicznej na w/w drodze gmina Siemno miejscowość Wierzchowiska Pierwsze Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej, systemem liniowym,

5. Odwodnienie drogi.

Odwodnienie drogi – powierzchniowe poprzez nadanie jednostronnego lub daszkowego spadku nawierzchni 2% w kierunku krawędzi.

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: 11. 2015 r.

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA
BEZPIECZEŃSTWA
I OCHRONY ZDROWIA.

Temat:

**2. Przebudowa drogi gminnej Nr 190506W w Wierzchowiskach
Pierwszych**

na odcinku o długości 540 mb od km 0+000 do km 0+545

Obiekt

Miejscowość: Wierzchowiska I

Gmina: Sienno

Inwestor Gmina Sienno , ul. Rynek 36/40 , 27-350 Sienno

Województwo: mazowieckie

Nr działek: , 17,19/2 ; 321 obr.0031 Wierzchowiska I

Adres obiektu budowlanego droga nr 190506W – w Wierzchowiskach I

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 przebudowywanej drogi została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi gminnej w miejscowości Wierchowiska Pierwsze

Na całym odcinku przekrój poprzeczny drogi dostosowano do przekroju istniejącej drogi gruntowej ulepszonej kruszywem istniejącej na tym odcinku. Odwodnienie jezdni – powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego lub jednostronnego spadku nawierzchni w kierunku krawędzi jezdni. Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej od 3,0 do 3,5 mb szerokości.

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 drogę 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.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o szerokości 3,0 do 3,5 mb.

Rodzaje przekrojów normalno - konstrukcyjnych zawarte są na rysunku nr: 1.4. „Przekroje normalno-konstrukcyjne”.

- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
 - przekrój: drogowy
 - jezdnia $2 \times 1,75 = 3,50$ m,
 - pobocza obustronne z kruszywa dolomitowego szer 0,50 m
 - prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
 - prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km/h,
 - kategoria ruchu - KR 1
 - linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
 - pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe lub jednostronne ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi
 - 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
 - wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego dolomitowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm
 - istniejąca konstrukcja
 - celem poprawy płynności niwelety wprowadzono łuki pionowe na załamaniach niwelety o promieniach od 300 m do 2000m, łuki pokazano na profilu podłużnym rys 1.3 pochylenie podłużne niwelety projektowanej zaprojektowano od 0,11 do 7,01 % - rys nr 1.3
 - zjazdy do posesji z kruszywa w granicach pasa drogowego
 - zjazdy na drogi boczne na dł 8 mb konstrukcja jak na ciągu głównym
- 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: 1.4. „Przekrój normalno-konstrukcyjny”.

3. *Wykaz istniejących obiektów budowlanych.*

Na trasie przebudowywanej drogi występują urządzenia podziemne, które mogą kolidować wysokościowo z planowanym zakresem robót mającym charakter powierzchniowy.

- kable teletechniczne
- wodociąg
- kable teletech w przypadku kolizji wysokościowej z konstrukcją drogi zabezpieczyć rurą dwudzielną typu arot

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 przebudowywanej drogi 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 ziemnych, ze szczególnym uwzględnieniem wykonania wykopów.
- Roboty ciesielskie, zbrojarskie, betonarskie, 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 XI.2015)

dotyczący inwestycji (podać rodzaj inwestycji) :

3. Przebudowa drogi gminnej Nr 190506W w Wierzchowiskach Pierwszych

na odcinku o długości 545 mb od km 0+000 do km 0+545

opracowany na rzecz Inwestora (podać pełną nazwę inwestora)

Gmina Siemno z siedzibą: , ul. Rynek 36/40, 27-350 Siemno

został opracowany zgodnie z obowiązującym prawem oraz zasadami wiedzy technicznej.

Kielce 16.11.2015
(data złożenia oświadczenia)
oświadczenie)


(czytelny podpis składającego

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

Nr ewid. KL-144/91.

STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Na podstawie § 13 ust. 1 pkt 3 lit. b, § 4 ust. 2, § 7, § 2
ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej
i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samo-
dzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz.U. Nr 8,
poz. 46/ stwierdza się, że

PAN KUBICKI ZENON
MAGISTER INŻYNIER BUDOWNICTWA

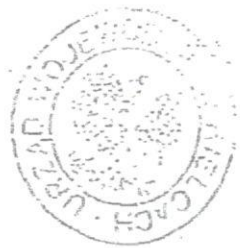
urodzony dnia 3 stycznia 1960 r. w Wilczy
posiada przygotowanie zawodowe, upoważniające do wykonywania
samodzielnej funkcji projektanta w specjalności konstrukcyjno-
inżynierskiej w zakresie dróg.

PAN KUBICKI ZENON jest upoważniony do :

- 1/ sporządzania projektów budowli dróg,
- 2/ w zakresie budowli nie będących budynkami
w budownictwie osób fizycznych - do kierowania,
nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania
i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych
elementów budowlanych oraz oceniania i badania
stanu technicznego budowli.

Otrzymuje :

Pan Zenon Kubicki
ul. Remeslana 4/97
25 - 322 Kielec





ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce, dn. 27 styczeń 2015

Zaświadczenie

Pan(i) Kubicki Zenon

miejsce zamieszkania :

ul. Romualda 4/67

25-322 Kielce

jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym : SWK/BD/0322/01

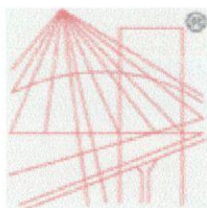
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia 01-01-2015 do 31-12-2015

Z up. Przewodniczącego ŚOIIB

mgr inż. Wiesława Sobańska
DYREKTOR BIURA

Świętokrzyska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
25-304 Kielce, ul. Leonarda 18; tel. 41 344 94 13, tel. kom. 694 912 692, fax 41 344 63 82
www.swk.piib.org.pl, e-mail: swk@piib.org.pl
Bank Pekao S.A. I O/Kielce, nr rach. 98 124013721111000012505214
Godziny pracy biura: poniedziałek, wtorek, czwartek, piątek - od 10:00 do 16:00, środa - nieliczne
Godziny pracy czytelní: wtorek - od 10:00 do 16:00



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SWK-C8V-4IG-JG3 *

Pan Stanisław Kamiński o numerze ewidencyjnym SWK/BM/0166/13

adres zamieszkania ul. Dymińska 53, 25-390 Kielce

jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-11-01 do 2016-10-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-10-21 roku przez:

Wojciech Płaza, Przewodniczący Okręgowej Rady Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce dnia, 30 czerwca 2014r.

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0055-0104(2)/14

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*tekst jednolity: Dz.U. z 2013r., poz. 932 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 1 pkt 2-5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz.U. z 2013r., poz. 1409 z późn. zm.*) oraz § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. z 2006r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan

Stanisław Kamiński

magister inżynier budownictwa

urodzony dnia 6 maja 1960 roku w Kielcach

otrzymuje

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr ewidencyjny SWK/0063/OWOD/14**

do kierowania robotami budowlanymi

bez ograniczeń

w specjalności drogowej

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 2-5 i art. 13 ust. 3-4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi;
- kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów;
- wykonywania nadzoru inwestorskiego;
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na mocy § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia uprawniają do kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:

- droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Uzasadnienie

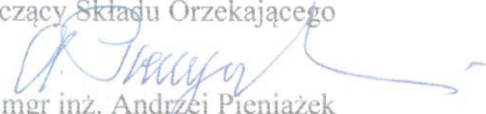
W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a., odstępuje się od uzasadnienia decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Świętokrzyskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Kielcach w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący Składu Orzekającego


mgr inż. Andrzej Pieniążek

Członek Składu Orzekającego


dr inż. Stefan Szałkowski

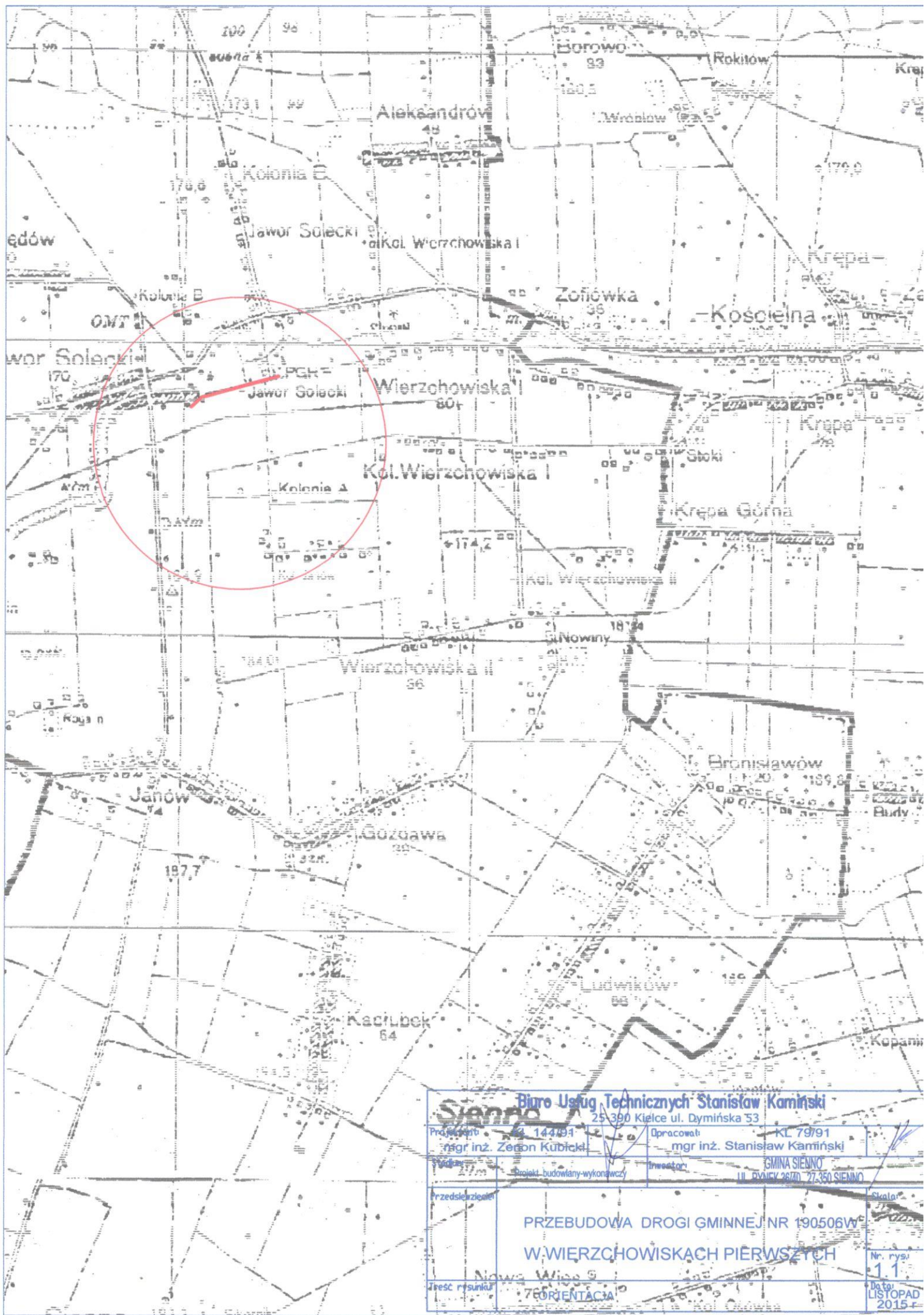
Członek Składu Orzekającego


mgr inż. Elżbieta Chociaj

Otrzymują:

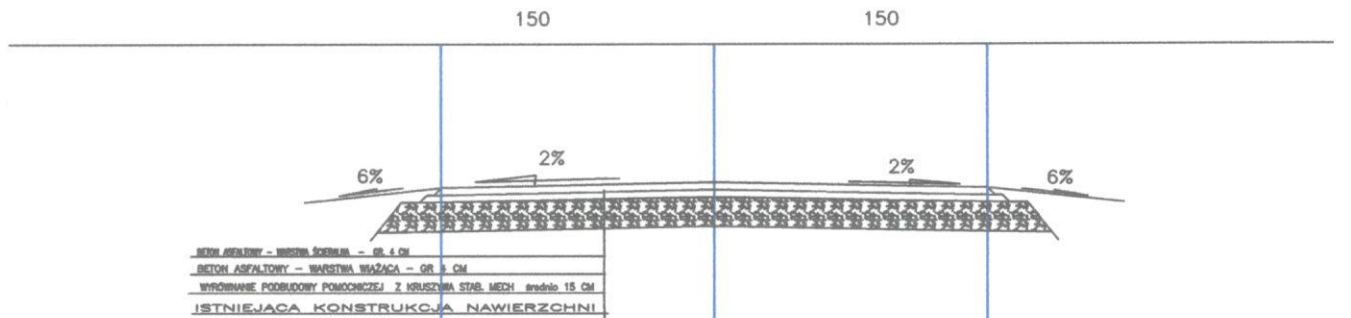
1. Pan Stanisław Kamiński
ul. Dymińska 53
25-390 Kielce
2. Okręgowa Rada ŚOIIB
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



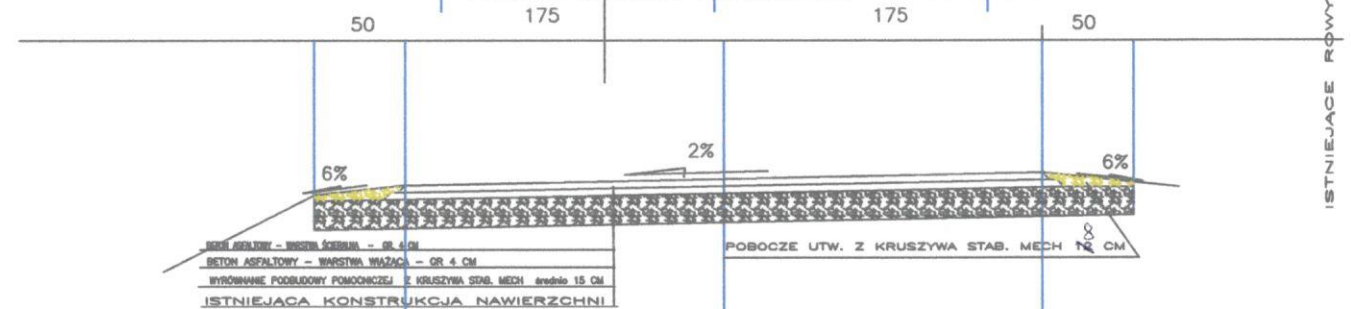


Siemno Biurow Usług Technicznych Stanisław Kamiński 25-390 Kielce ul. Dymińska 53			
Projektant mgr inż. Zdzisław Kubiś	Opracował mgr inż. Stanisław Kamiński	KL 79/91	Skala 1:1
Wykonanie Projekt budowlany-wykonawczy	Inwestor GMINA SIEMNO UL. PIŁAWY 26/27, 27-350 SIEMNO	Nr. rys. 1.1	Data LISTOPAD 2015
Przedsiębiorstwo Nowa Wiosna	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 190506W W WIERZCHOWISKACH PIERWSZYCH	Zawartość rysunku 7. ORIENTACJA	Data LISTOPAD 2015

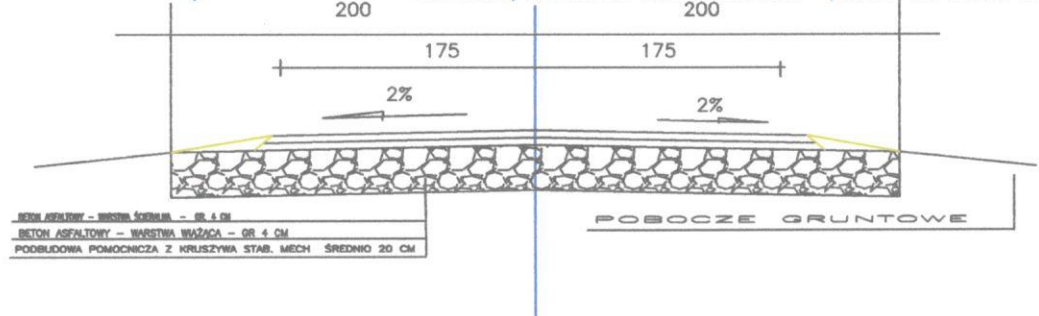
PRZEKRÓJ NORMALNO-KONSTRUKCYJNY -km 0+000 do 0+150



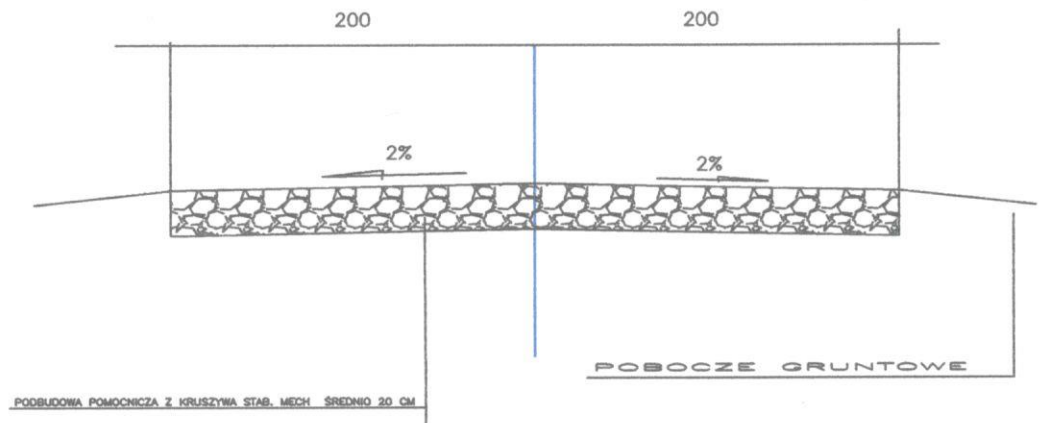
PRZEKRÓJ NORMALNO-KONSTRUKCYJNY -km 0+150 do 0+545



PRZEKRÓJ NORMALNO-KONSTRUKCYJNY - ZJAZD NA DROGI GRUNTOWE



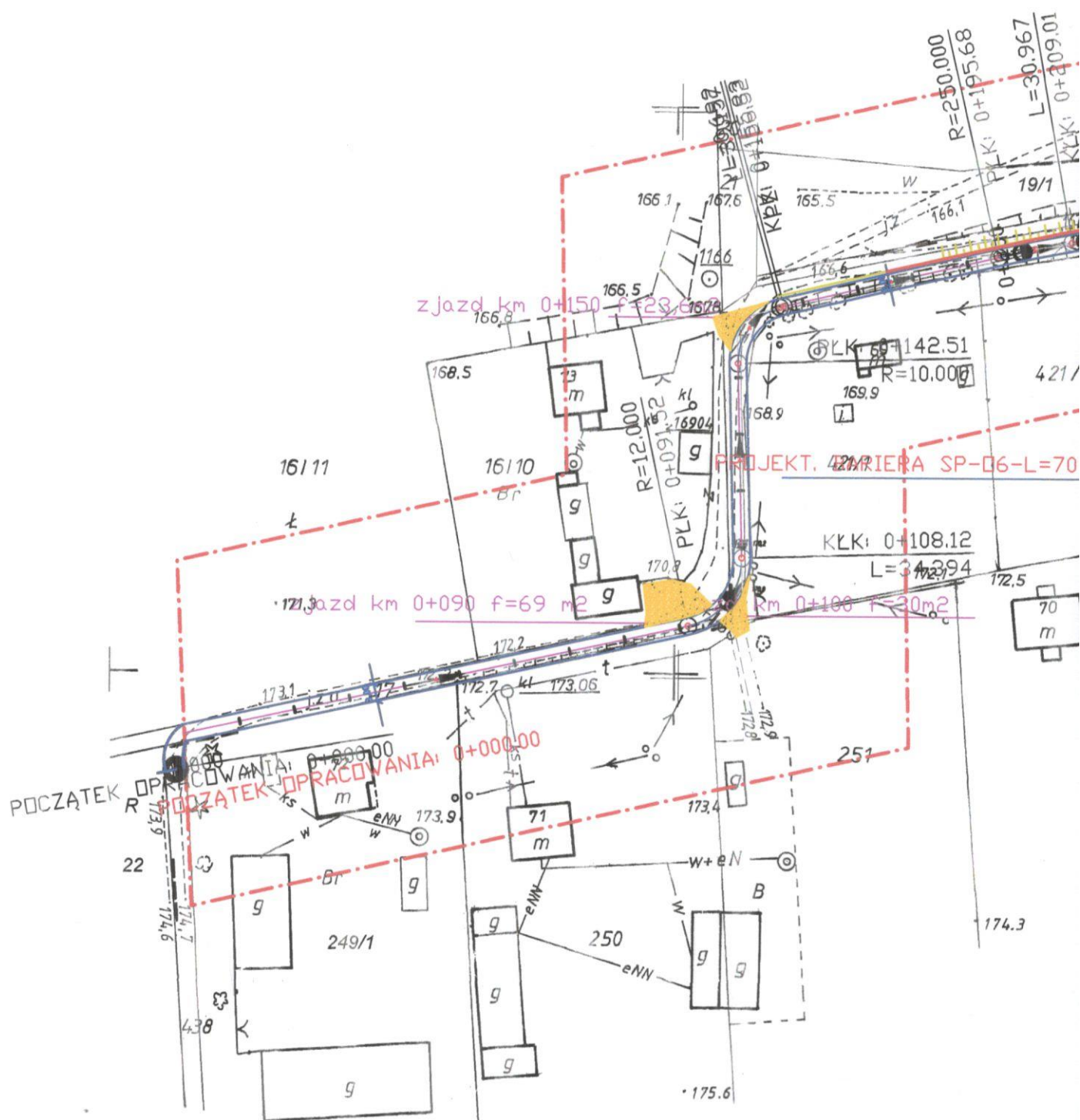
PRZEKRÓJ NORMALNO-KONSTRUKCYJNY - ZJAZD NA POSESJE



Biurow Usług Technicznych Stanisław Kamiński

25-390 Kielce ul. Dymińska 53

Projektant:	KL 144/91 mgr inż. Zenon Kubicki	Opracował:	KL 79/91 mgr inż. Stanisław Kamiński
Stadium:	Projekt budowlany-wykonawczy	Inwestor:	GMINA SIENNO UL. RYNEK 36/40, 27-350 SIENNO
Przedsięwzięcie:	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 190506W W WIERZCHOWISKACH PIERWSZYCH		Skala: 1:25
Treść rysunku:	PRZEKROJE NORMALNO KONSTRUKCYJNE		Nr. rys.: 1.4.1 Data: LISTOPAD 2015 r



5526100

4657400

Rz Krępianka

208

1704.9

zjazd km 0+320 f=95 m2

L=14.850

KLK: 0+264.67

R=250.000

PK: 0+279.52

L=37.784

KLK: 0+301.27

R=500.000

PK: 0+336.05

L=25.483

KLK: 0+348.86

R=500.000

PK: 0+374.34

L=71.753

KLK: 0+391.54

252

R

zjazd km 0+315 f=50 m2

zjazd km 0+355 f=50 m2

zjazd km 0+386 f=50 m2

256/2

R

421/3

421/5

68 m

65 m

64 m

64 m

64 m

64 m

64 m

64 m

64 m

64 m

64 m

64 m

64 m

64 m

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

169.3

169.3

169.3

169.3

169.3

169.3

169.3

169.3

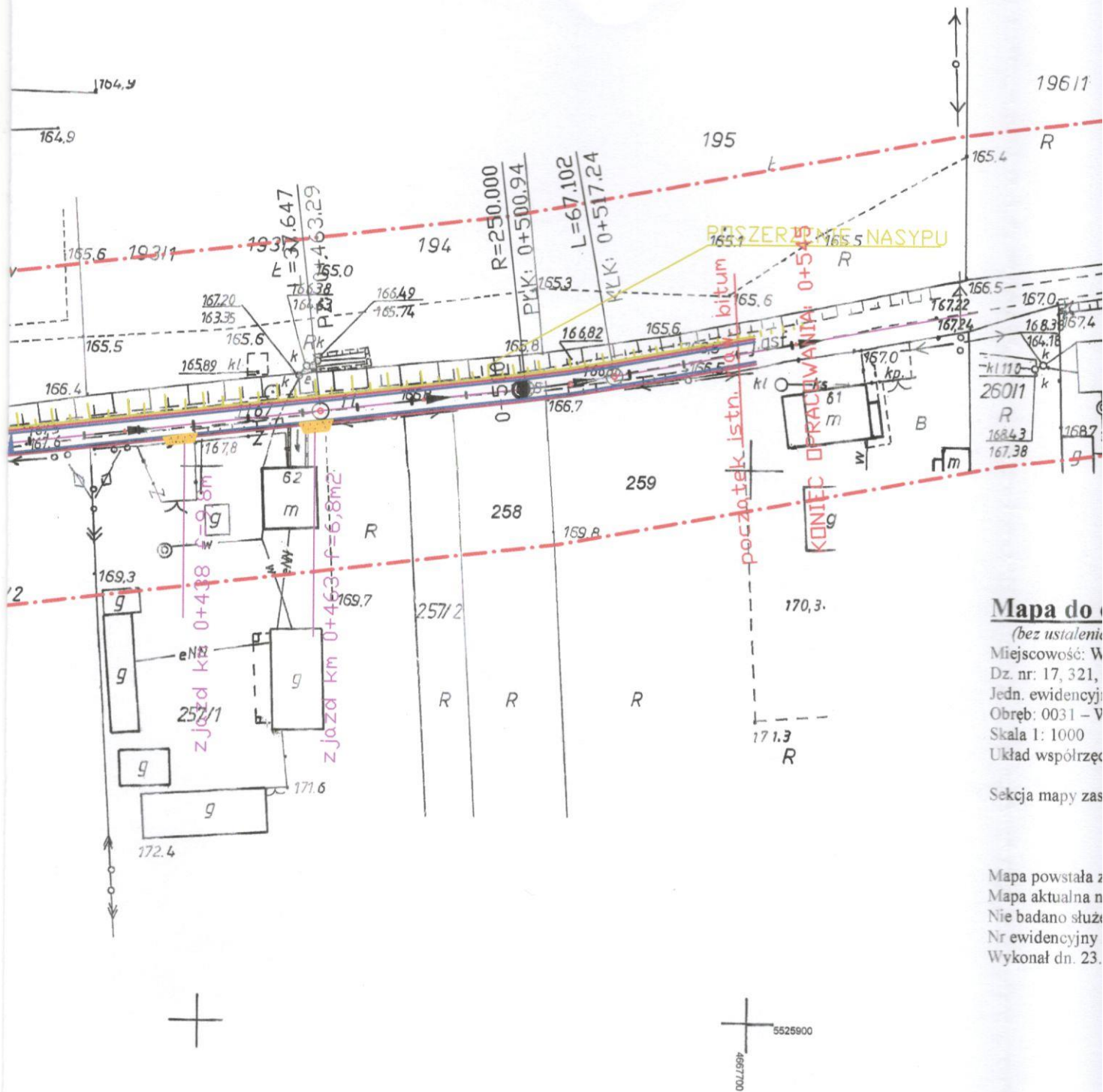
169.3

169.3

169.3

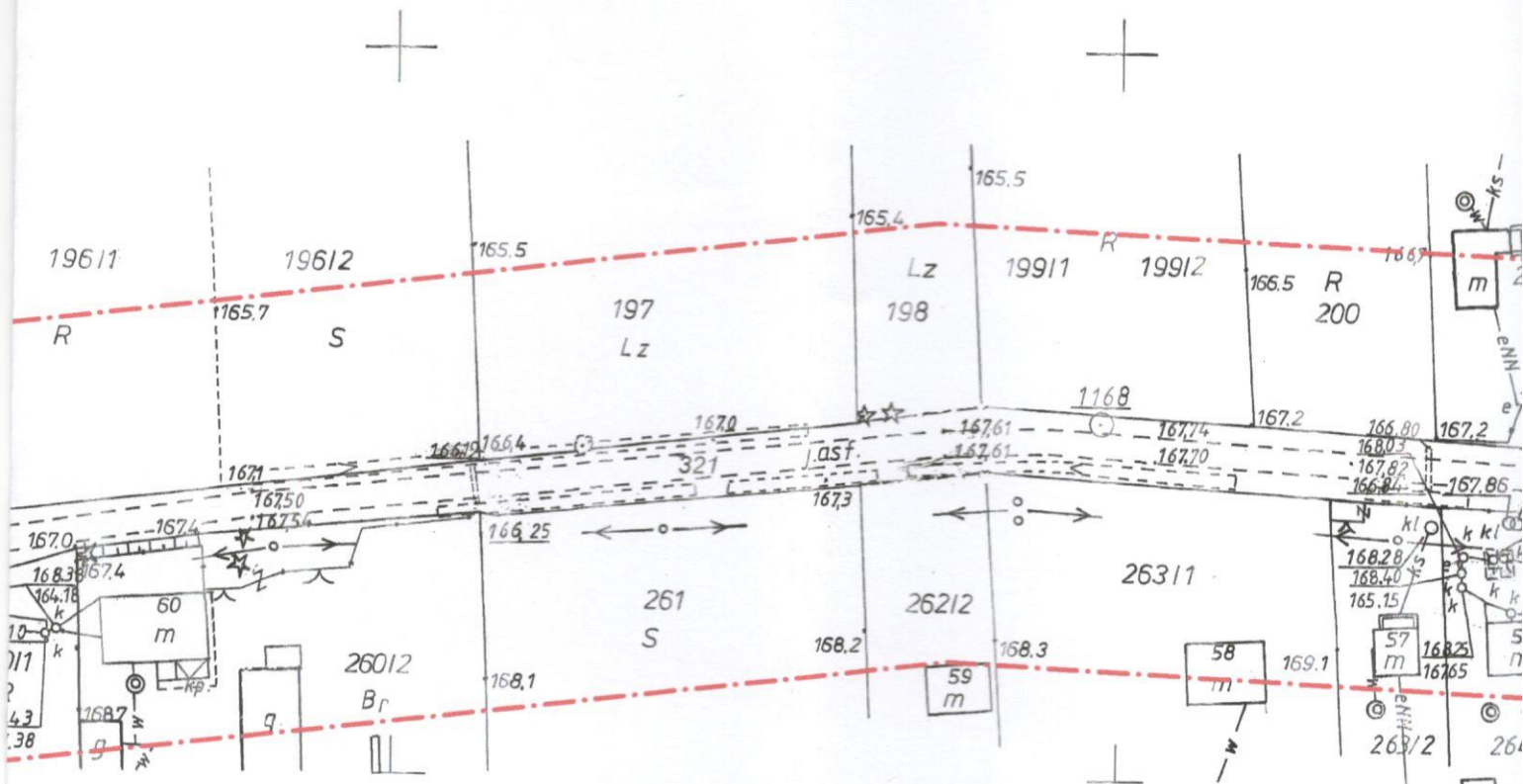
169.3

169.3



Mapa do
 (bez ustalenia)
 Miejscowość: W
 Dz. nr: 17, 321,
 Jedn. ewidencyjny:
 Obręb: 0031 - V
 Skala 1: 1000
 Układ współrzędnych:
 Sekcja mapy zas

Mapa powstała z
 Mapa aktualna n
 Nie badano służ
 Nr ewidencyjny
 Wykonał dn. 23.



Mapa do celów projektowych

(bez ustalenia granic pasa drogowego)

lokalizacja: Wierzchowiska I

z. nr: 17, 321, 441

dn. ewidencyjna: 140905_2 - SIENNO

projekt: 0031 - WIERZCHOWISKA I

skala: 1:1000

system współrzędnych: (X,Y) - „1965”

(H) - „Kronsztadt 60”

lokalizacja mapy zasadniczej nr: 134.442.183

134.442.184

134.442.231

142.442.232

mapa powstała z w/w sekcji.

mapa aktualna na 10.10.2015r w granicach lokalizacji

nie badano słuszności gruntowej.

numer ewidencyjny zgłoszenia: GKKN.6642.565.2015

wykonana dn. 23.10.2015r.

LEGENDA

— KRAWĘDZ NAWIERZCHNI BITUMICZNEJ

— KRAWĘDZ POBOCZA UTWARDZONEGO

— OŚ DROGI

— RÓW ISTNIEJĄCY

— PRZEPUST ISTNIEJĄCY

— UMCOCNIENIE ZJAZDU KRUSZYWEM

— UMCOCNIENIE SKARP NASYPU GRUNTEM

Biuro Usług Technicznych Stanisław Kamiński 25-390 Kielce ul. Dymińska 53			
Projektant: KL 144/91 mgr inż. Zenon Kubicki		Opracował: KL 79/91 mgr inż. Stanisław Kamiński	
Stadium: Projekt budowlany-wykonawczy		Inwestor: GMINA SIENNO UL. RYNEK 36/40, 27-350 SIENNO	
Przedsięwzięcie: PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 190506W W WIERZCHOWISKACH PIERWSZYCH		Skala: 1:1000	
Treść rysunku: PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU		Nr. rys.: 1.2.	
		Data: LISTOPAD 2015 r.	

175.00
174.00
173.00
172.00
171.00
170.00
169.00
168.00
167.00
166.00
165.00
164.00
163.00
162.00

POCZĄTEK OPRACOWANIA WJAZD NA DZIAŁKĘ NR 438

2.33%

L: 18.665m
R: 500.000m
T: 0.087m
D: -9.333m

POZIOM ODNIESIENIA 161.00

Rzędne niwelety

173.70
173.47
173.23
173.00
172.77
172.53
172.30
172.07
171.83
171.72
171.57
171.42
171.13

Rzędne istniejące

173.50
173.27
173.08
172.84
172.64
172.44
172.21
171.94
171.67
171.55
171.45
171.36
171.03

Różnice rzędnych

0.20
0.20
0.15
0.15
0.13
0.10
0.08
0.12
0.16
0.17
0.12
0.06
0.10

Elementy niwelety

L=???m
i=???

L=84.52m
i=-2.33%

Elementy trasy

PROSTA

L=91.52m

ŁUK PD
R=12
L=16

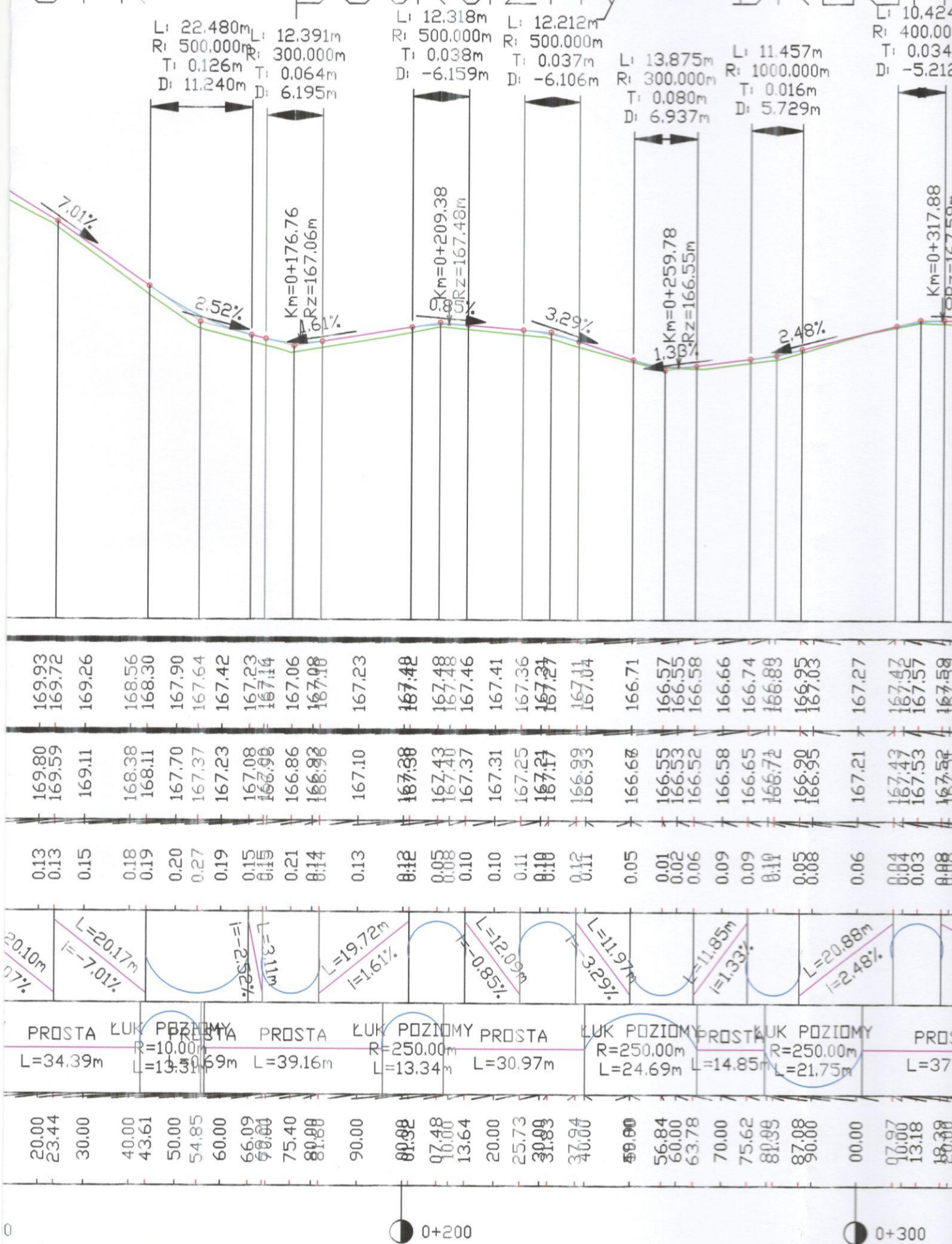
Odległości

00.16
10.00
20.00
30.00
40.00
50.00
60.00
70.00
80.00
84.68
90.00
94.01
98.88

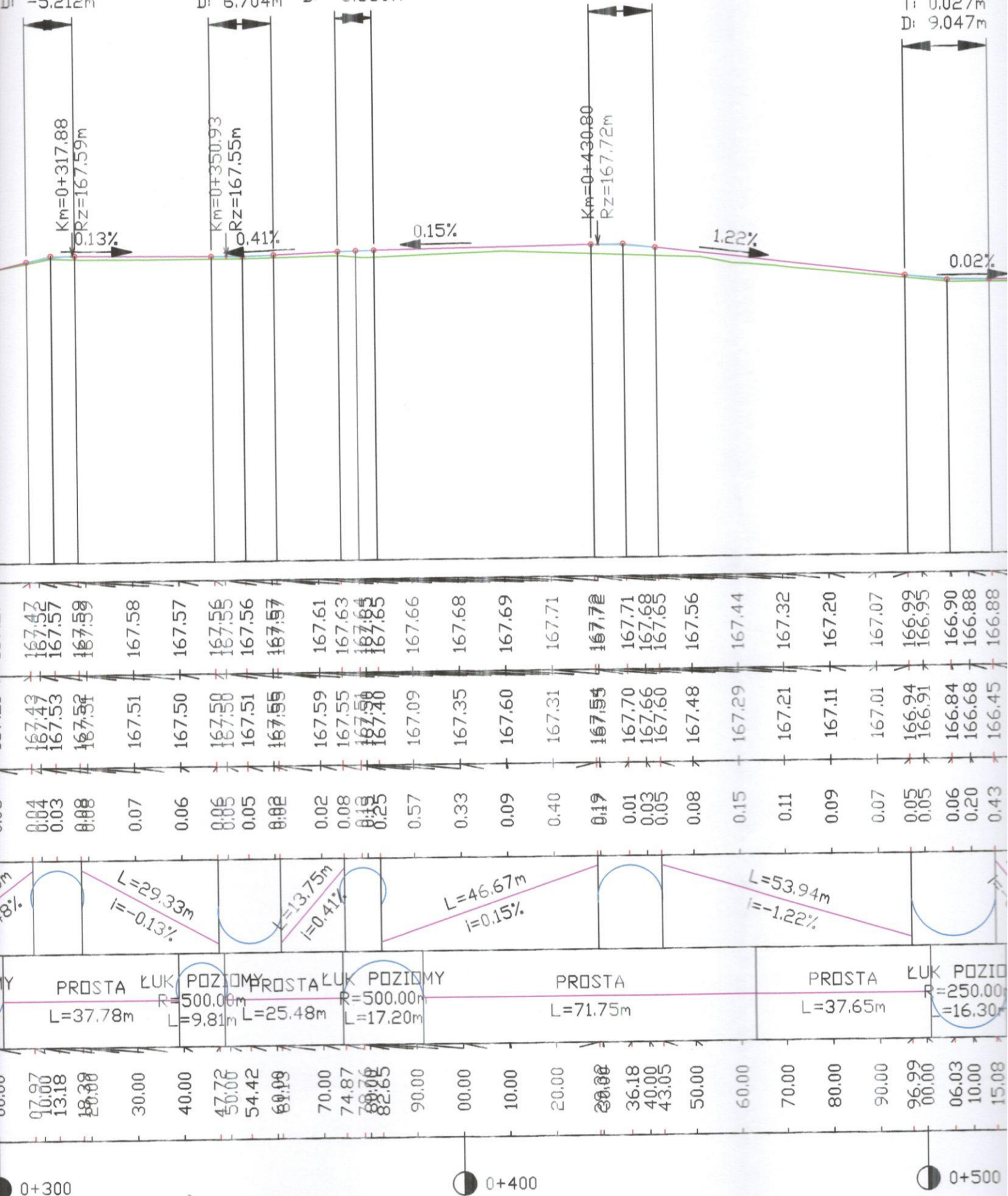
Kilometraż

0+000

profil - podłużny - DROGA



L: 18.095m
R: 1500.000m
T: 0.027m
D: 9.047m



Km 0+000 - 0+545

2.463m
50.000m
0.016m
5.231m

KONIEC PRACOWANIA – MASA BITUMICZNA

0.98%

$$\frac{L=62.19\text{m}}{i=0.98\%}$$

PROSTA
L=67.10m

ŁUK POZIOMY
R=250.00m
L=5.78m

Biuro Usług Technicznych Stanisław Kamiński 25-300 Kielce ul. Dymińska 53			
Projektant: mgr inż. Zenon Kubicki		Opracował mgr inż. Stanisław Kamiński	
KL 144/91		KL 79/91	
Stadium: Projekt budowlany-wykonawczy		Inwestor: GMINA SIENNO UL. RYNEK 36/40, 27-350 SIENNO	
Przedsięwzięcie:		Skala:	
		1:1000/100	
		PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 190506W W WIERZCHOWISKACH PIERWSZYCH	
Treść rysunku:		Nr. rys. 1.3	
NIWELETA PROJEKTOWANEJ DROGI		Data: LISTOPAD 2015 r.	