

Egz. Nr 5

**PROJEKT****PROJEKT BUDOWLANY REMONTU**

Stadium

**PROJEKT REMONTU ULICY PODLESIE  
W KM 0+118 DOKM 0+207 W STARACHOWICACH NA  
DZIAŁACH NR EWID. 1505, 987/4 , 1463**

Obiekt

Gmina: STARACHOWICE  
Powiat. STARACHOWICKI  
Województwo: ŚWIETOKRZYSKIE  
LOKALIZACJA

GMINA STARACHOWICE  
UL. RADOMSKA 45  
27-200 STARACHOWICE  
INWESTOR

Kod cpv – 45233120-6  
Kat. Obiektu – XXV

Opracował	Nr uprawnień	Podpis i data
Branża drogowa		
mgr inż. Andrzej Gała	Upr. SWK/0138/POOD/O7	05.08.2021

Starachowice MAJ 2022

## **1. PODSTAWA OPRACOWANIA:**

- Mapa sytuacyjno –wysokościowa w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz.U. Nr 2016, poz 124/
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z *dnia* 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i ... programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. Nr 130 z 2004 r. poz. 1389)
- Umowa z Inwestorem

## **2. ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:**

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

#### **A. CZĘŚĆ OPISOWA.**

- Opis techniczny stanu istniejącego

#### **B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

Rys. nr 1.1 - mapa orientacyjna lokalizacji obiektu - 1:10000

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

### **II. PROJEKT BUDOWLANY REMONTU DROGI.**

#### **A. CZĘŚĆ OPISOWA**

##### **I. Opis techniczny:**

- Opis zakresu robot projektowanych,

#### **B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

rys nr 2. - Przekroje normalno-konstrukcyjne w skali 1 : 25

rys nr 3. – Profil podłużny 1 : 100/1000

### **III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.**

### **IV. UZGODNIENIA.**

#### **1. Oswiadczenia Projektanta**

#### **2. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do Izby: Projektanta**

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

**Temat:** Przedmiotem opracowania jest projekt remontu

**Ul. Podlesie w km 0+118 do km 0+207 w Starachowicach.**

**Obiekt**

**Miejscowość:** Starachowice

**Inwestor** Gmina Starachowice, ul. Radomska 45 ,

**Województwo:** Świętokrzyskie

**Nr działkach:** nr ewid. 1505, 987/4 , 1463 ,

**Obręb** 0003 Starachowice, Teryt 261101\_1

**ZAWARTOŚĆ:**

**CZĘŚĆ OPISOWA.**

**I. Opis *techniczny stanu istniejącego***

**CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

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

rys. nr 1.0 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1:500

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

### **OPIS TECHNICZNY**

**Remont ulicy Podlesie w km 0+118 do km 0+ 207 w Starachowicach.**

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

#### **1.1. Przedmiot opracowania**

**Remont ulicy Podlesie w km 0+118 do k m 0+ 207 w Starachowicach**

**Na działkach nr. 1505, 987/4 , 1463**

**Obręb 0003 Starachowice, Teryt 261101\_1**

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

funkcja drogi gminnej - L

przekrój: drogowy jezdnia 5,00 m,

kategoria ruchu - KR 2

Istniejąca droga łączy ulice : Smugową i ul Południową Remont obejmuje km 0+118 do km 0+207  
Pomiedzy ul. Tęczowa a ul. Mjr Nurta.

Istniejąca nawierzchni drogi jest mieszana ( tłuczeń , destruk bitumiczny, powierzchniowe utrwalenie ist naw tłuczniowej ).

Droga ma zmienna szerokość. Brak regularnych spadków poprzecznych i podłużnych.

#### **1.2. Zakres opracowania**

• Dla wyżej wymienionego terenu jest opracowany Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego : E8 „PODLESIE”

**Realizacja przedsięwzięcia będzie polegała na wymianie istniejącej konstrukcji, na konstrukcje która będzie spełniała swego zadanie jako podbudowa pod ułożenie warstw bitumicznych .**

funkcja drogi gminnej - klasa „L”,

przekrój: drogowy

jezdni = 2 x 2,50=5,00 m,

prędkość projektowa -  $V_p = 20$  km/h,

prędkość miarodajna -  $V_m = 30$  km /h,

kategoria ruchu - KR 2

szerokość utwardzonych opasek : lewa strona 0,5 m, prawa strona 2,0m

linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian

pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku opasek

promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych

Projektowana droga będzie miała nawierzchnie bitumiczną. Zjazdy do posesji zostaną wykonane na długości dostępnego pasa drogowego.

Na zjazdach zostanie wykonana nawierzchnia rozbieralna z kostki betonowej. Szerokość zjazdów zaprojektowano jako pięciometrowe( wg projekt zagospodarowania)

### **1.3. Podstawa prawna opracowania**

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

### **1.4. Podstawa techniczna opracowania**

Mapy sytuacyjno - wysokościowe do celów projektowych,

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 GDDKiA Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1982 r.,

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

obowiązujące *przepisy i normy branżowe.*

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

Projekt przewiduje wykonanie : nawierzchni bitumicznej ulicy szerokości 5,0m , wykonanie zjazdów do posesji o nawierzchni z kostki betonowej , wykonanie opasek stabilizujących nawierzchnie bitumiczna szerokości 0,5m lewa i 2,0m prawa. Opaski zostaną ustabilizowane poprzez wykonanie nawierzchni roboczej z kostki betonowej, będą one jednocześnie spełniały rolę pobocza.

### **Zakres opracowania obejmuje :**

#### Roboty geodezyjne

- Wytyczenie przebiegu ulicy na w/w działkach.

#### Wykonanie robót ziemnych

- Wykonanie koryta pod konstrukcję drogi
- Wykonanie koryta pod konstrukcję zjazdów

#### Wykonanie warstw konstrukcyjnych pod nawierzchnie jezdni

- Wykonanie warstwy odcinającej z piasku stabilizowanego cementem C1,5/2 gr.20cm
- Dolna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej C90/3 fr 31,5/63 gr.15cm
- Górna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej C90/3 fr 0/31,5 gr.10cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W gr.7cm
- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr.4 cm

#### Roboty konstrukcyjne ( krawężniki na zjazdach )

- Wykonanie rowka pod ławę betonową z betonu C12/15
- Wykonanie ławy betonowej z betonu C12/15 gr. 15cm
- Ułożenie krawężnika betonowego 15 x 30 cm na podsypce Cem-piaskowej 1:4

#### Wykonanie warstw konstrukcyjnych opasek

- Wykonanie warstwy odcinającej z piasku stabilizowanego cementem C1,5/2 gr.10cm
- Wykonanie warstwy podbudowy z kruszywa łamanego C90/3 fr 0/31,5 gr.10cm
- Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej gr.8cm ułożonej na podsypce cementowo -piaskowej

#### Wykonanie warstw konstrukcyjnych pod nawierzchnie zjazdów

- Wykonanie warstwy ulepszonego podłoża z piasku stabilizowanego cementem o C1,5/2. gr.15cm
- Wykonanie warstwy podbudowy z kruszywa łamanego C90/3 fr 0/63 gr.20cm
- Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej kolorowej gr.8cm ułożonej na podsypce cementowo -piaskowej
- Ułożenie obrzeży betonowych 8cm x 30 cm

W pasie drogi należy wykonać zjazdy do posesji prywatnych, Zaprojektowano zjazdy szerokości 5,0m ze skosami najazdowymi równymi 1,0m. Krawężnik na zjazdach należy wykonać z odkryciem 3,0cm.

Odkrycie krawężnika ( poza zjazdami strona lewa 12cm, strona prawa 3 cm)

• Rozwiązania technologiczne remontu zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi gminnej . Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 7,5m do 8,5m . Planowana nawierzchnia bitumiczna drogi ulicy Podlesie w km0+118 do km 0+207 połączy istniejące dwa odcinki w/w drogi na których zaprojektowano przebudowę zgodnie z obowiązującym MPZT **E8 „PODLESIE”**. Na całym odcinku ruch pojazdów regulowany będzie znakami i sygnałami ustalonymi dla odcinka robót w projekcie tymczasowej organizacji ruchu . Uwzględniając charakter omawianych robót 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 działek przeznaczonych pod remont 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). Remont drogi polegający na wykonaniu nowej podbudowy , nowej nawierzchni bitumicznej i utwardzonych zjazdów będzie realizowany w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania niewielkich obiektów budowlanych o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak m.in.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów) . Przyjęte rozwiązania projektowe, prowadzone w układzie liniowym, metodą dziennych działek roboczych nie przewidują rozwiązań wariantowych realizacji przebudowy drogi gminnej, a wynika to z faktu , że planowana inwestycja dotyczy remontu istniejącej drogi. **W/w ulica (Droga gminna) pełni funkcje drogi klasy L , 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.**

Należy wyciągnąć jednoznaczny wniosek, że w wyniku planowanych robót, warunki środowiska na obszarach bezpośrednio przyległych do pasa drogowego 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 drogi –
  - ciąg główny -  $89,0\text{mb} \times 5,0\text{m} = 445,0\text{m}^2$
  - Zjazdy –  $4\text{szt} \times 5,0\text{m} + (5,0\text{m} + 6,0\text{m} + 3,5\text{m} + 2,0\text{m}) \times 1,5\text{m} = 44,75\text{m}^2$
  - Opaski –  $(2,0\text{m} + 0,5\text{m}) (2\text{str} \times 89\text{mb} - 36,5\text{mb}) = 353,75\text{m}^2$
- Suma : = **843,50 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 przebudowywanej drogi.

Rozwiązania chroniące środowisko

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi wszystkie elementy techniczne użyte do budowy drogi posiadają odpowiednie atesty i świadectwa dopuszczenia do stosowania. a projektowane spadki podłużne i poprzeczne zapewnia odprowadzenie wód opadowych bez zanieczyszczenia wód podziemnych oraz powierzchni gruntu przyległego.

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

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

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

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

Wody gruntowe w otoczeniu drogi poprzez właściwą organizację ruchu, użycie sprawnego i dobrze utrzymanego sprzętu nie spowodują erozji gruntu na skarpach nasypów i wykopów. 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. 89,0 mb, istniejących sposobów minimalizacji ich występowania oraz ich skutków, pozwoliła na wyciągnięcie następujących wniosków:

### **5. Przedmiotowy remont drogi gminnej**

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

nie spowoduje potrzeby przebudowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp.,

nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych,  
nie spowoduje dodatkowej wycinki drzew i krzewów, wyeliminowane będą tylko drzewa i krzewy porastające rowy i pobocza drogi ograniczające widoczność i tworzące zagrożenia dla poruszania się pieszych i pojazdów,  
nie spowoduje zmian stosunków wodnych,  
nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego.  
nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych,  
planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo-krajoobrazowego, kulturowego i nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi,  
projektowane przedsięwzięcie z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształcanym nie jest źródłem konfliktów społecznych.

#### **6. Korzyści dla środowiska po realizacji planowanej inwestycji:**

poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów poprzez budowę gładkiej i trwałej nawierzchni bitumicznej, jezdnia spowoduje nie tylko mniejszą awaryjność pojazdów ale i zmniejszenie emisji spalin i poziomu hałasu oraz zwiększy komfort jazdy,  
mimo, że planowana na etapie wykonywania prac budowlanych spowoduje zwiększenie uciążliwości w postaci zwiększenia emisji spalin, zwiększenia zapylenia oraz wzrostu poziomu hałasu to efekty dla środowiska są niewspółmiernie korzystne dla środowiska.  
Sprzęt pracujący przy budowie podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego.  
Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw, grysów, żwirów i piasków pochodzą ze źródeł kopalnych spoza terenu przebudowy. Beton asfaltowy i asfalt pochodzą z wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Prefabrykaty betonowe dostarczane będą z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska.

#### **7 . 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 przebudowy. Przebudowana droga gminna obciążona będzie ruchem jak dla kategorii KR 2 tj. maksymalne natężenie całodobowego ruchu wyniesie 100 p/d w tym 0,1 % 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 hałas także z uwagi na budowę gładkich nawierzchni zmniejszających opory toczenia i wytwarzania hałasu nie wymuszają tworzenia dodatkowych elementów ochrony terenu przed hałasem w postaci ekranów akustycznych. W fazie wykonywania robót budowlanych zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego pyłem oraz spalinami pochodzących będzie od maszyn, urządzeń i środków transportu użytych przy budowie. .

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 lepiscza.

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

Źródłem zanieczyszczenia powietrza z budowanego odcinka drogi wewnętrznej i parkingu będą spaliny, powstające w wyniku ruchu pojazdów samochodowych po omawianej trasie. Stężenie spalin samochodowych i zawartych w nich substancji zanieczyszczających uwarunkowane jest rodzajem, intensywnością i szybkością ruchu pojazdów.

Po przebudowie drogi emisja wydalanych spalin nie ulegnie zmianie. Inwestycja nie zmieni przeznaczenia działek jako przeznaczonych pod ciągi komunikacyjne i obsługujące teren zurbanizowany.

7.1.3 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).

## 8. URZĄDZENIA OBCE.

Na działkach stanowiących pas drogowy zlokalizowano sieć wodociagową, k s, kabel teletechniczny, gaz. Zgodnie z decyzją ZUD Przed przystąpieniem do wykonywania robót uzyskać warunki prowadzenia robót z PE Starachowice oraz Gazowni Starachowice. Roboty remontowe drogi nie będą ingerowały w przebieg instalacji, nie zostanie zmieniony przebieg drogi, poboczy ani zjazdów. Roboty będą miały charakter powierzchniowy. Nie nastąpi wypływanie w/w urządzeń ani nie zostanie zmniejszona warstwa przykrycia.

## 9. DANE DOTYCZĄCE CZĘŚCI NIERUCHOMOŚCI PRZEWIDZIANYCH DO ZAJĘCIA.

### 9.1. Wykaz działek przewidzianych do zajęcia:

Wykaz działek na których będzie realizowana inwestycja – zgodnie z projektem zagospodarowania terenu - **Nr działkach: nr ewid. 1505, 987/4, 1463**  
**Obręb 0003 Starachowice, Teryt 261101\_1**

### 10. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE:

- teren objęty opracowaniem jest objęty ustaleniami MPZP, dla miejscowości **Starachowice Podlesie E5**
- 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 drogi polegającej wewnętrznej o dł. 89,0 mb, nie jest wymagane prowadzenie postępowania w sprawie przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, oraz przedsięwzięcia wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar "Natura 2000", zgodnie z art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

## **II. PROJEKT BUDOWLANY - WYKONAWCZY**

**Temat:** Przedmiotem opracowania jest projekt remontu ulicy Podlesie w Starachowicach w km 0+118 do km 0+207 .

**Obiekt:**

**Miejscowość:** STARACHOWICE

**Gmina:** Starachowice

**Inwestor** Gmina Starachowice, ul. Radomska 45 ,

**Województwo:** Świętokrzyskie

**Nr działkach:** nr ewid. 1505, 987/4 , 1463

**Obręb** 0003 Starachowice, Teryt 261101\_1

### **II. PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWY DROGI.**

#### **A. CZĘŚĆ OPISOWA**

##### **I. Opis techniczny:**

- Opis zakresu robot projektowanych,

##### **B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

rys nr 2 - Przekroje normalno-konstrukcyjne

w skali 1 : 25

rys. nr 3 - Profil podłużny

w skali 1:100/1000

## **II. PROJEKT BUDOWLANY - WYKONAWCZY**

### **OPIS TECHNICZNY.**

Przebieg i geometria przebudowy drogi została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi ulica Podlesie w Starachowicach w km0+118 do km 0+207 Na całym odcinku przekrój poprzeczny drogi dostosowano do istniejącej szerokości pasa drogowego. Odwodnienie jezdni - powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego spadku nawierzchni w kierunku krawędzi jezdni z odprowadzeniem wód opadowych poprzez kratki ściekowe do kanału deszczowego Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej 5,0 m szerokości .Umocnione opaski o szerokości po 0,5 m lewa i 2,0m strona prawa mają za zadanie stabilizować projektowaną podbudowę oraz zwiększyć bezpieczeństwo ruchu pieszego. Droga będzie w dalszym ciągu spełniała funkcje drogi lokalnej. Do istniejących działek zaprojektowano zjazdy z kostki betonowej szerokości 5,0m ze skosami najazdowymi 1,0m.Od jezdni bitumicznej zjazdy będą odcięte krawężnikami betonowymi z odkryciem ponad krawędź nawierzchni strona lewa 12 cm , strona prawa 3,0cm . Remont drogi będzie realizowany w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania niewielkich obiektów budowlanych o statyczne wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń ii jakościowych badań geotechnicznych takich jak min.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

#### **2. Droga w profilu podłużnym.**

Niweletę drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu i istniejącej obecnie niwelety podbudowy z kruszywa z zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego. Długość 89,0m ,

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

Na całym odcinku szerokość drogi 5,0 mb , obustronne umocnione opaski o szerokości 0,50 Lewa 0,5m , prawa 2,0m. Spadek daszkowy jezdni, spadki jednostronne opasek skierowane w kierunku jezdni.

#### **4. Konstrukcja nawierzchni drogi**

Przekrój: drogowy jezdni 2 x 2,5 = 5,0 m, ze spadkiem daszkowym 2,0% , szerokość umocnionych opasek - 0,5 m strona lewa, 2,0m strona prawa.

##### **Wykonanie warstw konstrukcyjnych pod nawierzchnie jezdni**

- Wykonanie warstwy odcinającej z piasku stabilizowanego cem. C1,5/2 gr.20cm
- Dolna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej C90/3 fr 31,5/63 gr.15cm
- Górna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej C90/3 fr 0/31,5 gr.10cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W gr.7cm
- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr.4 cm

##### **Roboty konstrukcyjne ( krawężniki na zjazdach )**

- Wykonanie rowka pod ławę betonową z betonu C12/15
- Wykonanie ławy betonowej z betonu C12/15 gr. 15cm

- Ułożenie krawężnika betonowego 15 x 30 cm na podsypce Cem-piaskowej 1:4

#### Wykonanie warstw konstrukcyjnych opasek

- Wykonanie warstwy odcinającej z piasku stabilizowanego cementem C1,5/2 gr.10cm
- Wykonanie warstwy podbudowy z kruszywa łamanego C90/3 fr 0/31,5 gr.10cm
- Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej gr.8cm ułożonej na podsypce cementowo -piaskowej

#### Wykonanie warstw konstrukcyjnych pod nawierzchnie zjazdów

- Wykonanie warstwy ulepszonego podłoża z piasku stabilizowanego cementem o C1,5/2. gr.15cm
- Wykonanie warstwy podbudowy z kruszywa łamanego C90/3 fr 0/63 gr.20cm
- Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej kolorowej gr.8cm ułożonej na podsypce cementowo -piaskowej
- Ułożenie obrzeży betonowych 8cm x 30 cm

**Krawężnik betonowy** : typu lekkiego 15x30 x 100cm ułożony podsypce cem-piaskowej 1:4 i na ławie betonowej z oporem 15x 30 x30cm z betonu C 12/15

#### **5. Odwodnienie drogi.**

Odwodnienie drogi – powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego spadku nawierzchni 2% w kierunku poboczy oraz spadki podłużne. Zostanie zachowany stan istniejący.

Opracowanie nie ingeruje w istniejący system odwodnienia. Nie zmienia i nie zakłóca istniejącego dotychczas systemu odwodnienia.

funkcji. Szerokość pasa drogowego wynosząca od 8 do 9,0 m .

#### **6.Roboty ziemne**

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

**W przypadku odkrycia instalacji podziemnych zgłosić to do właścicieli sieci i zabezpieczenie zgodnie z wymogami. Ewentualne zabezpieczenie (Rury osłonowe) wbudować pod nadzorem właścicieli sieci zgodnie z decyzją ZUD**

# **INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA**

## **I OCHRONY ZDROWIA.**

**Temat:** Projekt remontu ulicy Podlesie w km 0+118 do km 0+207 w Starachowicach

**Obiekt:**

**Gmina:** Starachowice

**Inwestor** Gmina Starachowice , ul. Radomska 45 ,

**Województwo:** Świętokrzyskie

**Nr działkach:** nr ewid. 1505, 987/4 , 1463

724/4, 728/12, :Obręb 0003 Starachowice, Teryt 261101\_1

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.***

Remont odcinka drogi ul. Podlesie : długość 89,0mb, szerokość jezdni 5,0m.

O nawierzchni bitumicznej. Wykonanie utwardzonych kostka brukową zjazdów szerokości 5,0m

Wykonanie utwardzonych opasek.

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

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

### ***3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.***

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

### ***4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze.***

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

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

Na terenie budowy należy stosować robocze ubrania ochronne.

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

Maszyny drogowe i inne urządzenia muszą być sprawne technicznie.

Należy przestrzegać instrukcji obsługi maszyn i sprzętu drogowego.

Obsługą maszyn i urządzeń mogą zajmować się pracownicy, którzy posiadają stosowne uprawnienia oraz kwalifikacje. Ruch pojazdów na budowie powinien odbywać się w sposób ustalony i w miejscach określonych w technologii robót drogowych. Prace prowadzone w pobliżu obcych urządzeń naziemnych i podziemnych, a szczególnie w pobliżu linii elektrycznych, gazowych, przewodów pod ciśnieniem - wodociągów, należy prowadzić ze szczególną ostrożnością w sposób określony w przepisach oraz pod bezpośrednim nadzorem upoważnionego pracownika i po zgłoszeniu do odpowiedniego właściciela sieci lub uzbrojenia podziemnego.

Należy bezwzględnie przestrzegać wymogów dotyczących prowadzenia drogowych robót

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

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

Wskazane jest na terenie zaplecza technicznego zorganizowanie punktu pierwszej pomocy.

### **5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym.**

Oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym musi być zgodne z:

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

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z roku 2003 nr 220, poz. 2181), projektem indywidualnym w przypadku konieczności zamknięcia drogi i skierowania ruchu objazdem lub gdy z organizacji robót wynika, że nie można zastosować projektu typowego powołanej wyżej Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.

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

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

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

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

przed jego ustawieniem na drodze, pod kątem spełnienia wymogów formalnych oraz jego kompletności i jakości, oraz po ustawieniu pod kątem prawidłowości ustawienia.

### **6. 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
3. Decyzja ZUD

Starachowice 12.05.2022

**OŚWIADCZENIE**

Wykonawca PROJEKTU branża drogowa –  
mgr inż. Andrzej Gała

**OŚWIADCZA , że :**

**„Projekt Remontu ulicy Podlesie w Starachowicach w km 0+118 do km 0+207 Nr  
działkach: nr ewid. 1505, 987/4 , 1463**

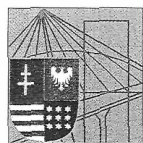
**Obręb 0003 Starachowice Teryt 261101\_1**

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

*Podpis:*



## ZAŁĄCZNIK NR1



ŚWIĘTOKRZYSKA  
OKRĘGOWA  
I Z B A  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
sygn. akt SK-0054-0028(2)/07

Kielce dnia 31.12.2007 r.

## DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz.U. z 2001r., Nr 5, poz. 42 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz.U. z 2006r., Nr 156, poz. 1118*) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 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*)

Świętokrzyska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
nadaje

**Panu Andrzejowi Adamowi Gała**  
magistrowi inżynierowi budownictwa  
urodzonemu dnia 14 maja 1960 roku w Starachowicach

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
**nr ewidencyjny SWK/0138/POOD/07**

**do projektowania bez ograniczeń**  
**w specjalności drogowej**

## UZASADNIENIE

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

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Adam Gała  
ul. Myśliwska 40A  
27-200 Starachowice
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



**Skład orzekający**  
**OKK ŚIIB**

*[Signature]*  
dr inż. Stefan Szalkowski

*[Signature]*  
mgr inż. Edmund Pieniążek

*[Signature]*  
mgr inż. Józef Piwko

**Pan Andrzej Adam Gała**

**Szczegółowy zakres uprawnień budowlanych  
w specjalności drogowej  
do projektowania bez ograniczeń**

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

- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych **bez ograniczeń.**

**II. Na mocy § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia uprawniają do:**

- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie objętym w/w specjalnością,
- projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
  - 1) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
  - 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Przewodniczący  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚIIB

  
dr inż. Stefan Szalkowski



GŁÓWNY INSPEKTOR  
NADZORU BUDOWLANEGO

Warszawa, 2008-02-05

DOA/INN/600/68/08  
AMR

### DECYZJA

Na podstawie art. 88a ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz art. 104 § 1 i § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.),

**ANDRZEJ ADAM GAŁA**

**magister inżynier budownictwa**

**uprawniony na mocy decyzji**

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

z dnia 31 grudnia 2007 r. sygn. akt SK-0054-0028(2)/07

uprawnienia budowlane nr ewid. SWK/0138/POOD/07

do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie

w specjalności drogowej

obejmującej projektowanie

bez ograniczeń

w zakresie określonym w powyższej decyzji

**został wpisany**

**DO CENTRALNEGO REJESTRU OSÓB POSIADAJĄCYCH UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

**pod pozycją 367/08/U/C**

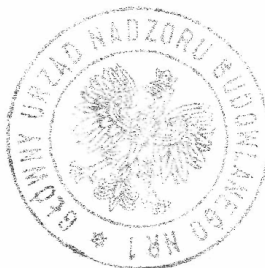
Decyzja niniejsza jako uwzględniająca w całości żądania strony, zgodnie z art. 107 § 4 Kpa nie wymaga uzasadnienia.

Niniejsza decyzja jest ostateczna. W związku z powyższym, w oparciu o art. 12 ust. 7 ustawy Prawo budowlane stanowi podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Strona może w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji wystąpić na podstawie art. 127 § 3 Kpa oraz stosownie do uchwały Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9.12.1996r., sygn. akt OPS 4/96 z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Adam Gała  
ul. Myśliwska 40A  
27-200 Starachowice
2. Świętokrzyska Okręgowa Izba  
Inżynierów Budownictwa
3. a/a



z upoważnienia  
GŁÓWNEGO INSPEKTORA NADZORU BUDOWLANEGO  
NACZELNIK WYDZIAŁU IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
ADMINISTRACJA NADZORU BUDOWLANEGO

Grzegorz Figiel

## **CZEŚĆ II :**

### **B. Część rysunkowa**