

FIRMA HANDLOWO-USŁUGOWA **PROMARK** MARIUSZ MRÓZ  
KWIATKOWICE UL. ŁÓDZKA 20  
98-105 WODZIERADY  
NIP 831 156 66 24  
REGON 385046558

# **PROJEKT BUDOWLANY BRANŻA DROGOWA**

**NAZWA ZADANIA: MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA TERENIE  
GMINY WODZIERADY – PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WEWNĘTRZNEJ  
W M. DOBRUCHÓW**

**OBIEKT: DROGA GMINNA WEWNĘTRZNA W M. DOBRUCHÓW,  
GMINA WODZIERADY, KATEGORIA OBIEKTU IV, XXV**

**ADRES: DOBRUCHÓW, DZIAŁKA NR EWIDENCYJNY 245/2 – OBRĘB  
DOBRUCHÓW, GMINA WODZIERADY**

**INWESTOR: GMINA WODZIERADY, WODZIERADY 24, 98-105 WODZIERADY**

**BIURO PROJEKTOWE:**

**FIRMA HANDLOWO-USŁUGOWA PROMARK MARIUSZ MRÓZ, KWIATKOWICE,  
UL. ŁÓDZKA 20, 98-105 WODZIERADY**

**PROJEKTANT:**

**MARIUSZ MRÓZ, KWIATKOWICE, UL. ŁÓDZKA 20, 98-105 WODZIERADY  
UPRAWNIENIA BUDOWLANE DO PROJEKTOWANIA BEZ OGRANICZEŃ W  
SPECJALNOŚCI DROGOWEJ NR LOD/3897/PBD/19**

**GRUDZIEŃ 2021**

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

<b>CZĘŚĆ OPISOWA</b> .....	3
1. INFORMACJE OGÓLNE .....	4
2. FORMA I FUNKCJA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH.....	7
3. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW .....	9
4. ELEMENTY WYPOSAŻENIA INSTALACYJNEGO .....	11
5. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU .....	13
6. CHARAKTERYSTKA EKOLOGICZNA OBIEKTU .....	13
7. GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO .....	13
8. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA.....	13
9. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW DO PORUSZANIA SIĘ OSOBOM NIEPŁNOSPRAWNYM W TYM PORUSZAJĄCYCH SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH.....	13
10. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO .....	14
11. ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCYCH DRZEW .....	15
12. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU .....	15
13. OBIEKTY PODLEGAJĄCE OCHRONIE.....	15
14. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ.....	15
15. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	15
16. ZAŚWIADCZENIA I UPRAWNIENIA PROJEKTANTA .....	16
OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA .....	19
<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA</b> .....	20
PLAN ORIENTACYJNY .....	21

# **CZĘŚĆ OPISOWA**

# **1. INFORMACJE OGÓLNE**

## **1.1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa dla zamierzenia budowlanego pn.: **„MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA TERENIE GMINY WODZIERADY – PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WEWNĘTRZNEJ W M. DOBRUCHÓW”**

## **1.2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

Podstawą do projektowania stanowią następujące dokumenty:

- opis przedmiotu zamówienia, określony przez Zamawiającego na etapie zapytania ofertowego;
- umowa z Zamawiającym
- mapa zasadnicza w skali 1:500
- inwentaryzacja projektanta
- ustalenia z Zamawiającym oraz zarządcą drogi

## **1.3. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (z późniejszymi zmianami)
- „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” – załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014
- Załączniki 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (z późniejszymi zmianami)
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych „Transprojekt” Warszawa 1979 r.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (z późniejszymi zmianami)
- Obowiązujące normy i wytyczne techniczne, bezpośrednie uzgodnienia branżowe

#### 1.4. LOKALIZACJA PROJEKTOWANEJ DROGI

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Wodzierady, w powiecie łaskim, w województwie łódzkim, na działkach ewidencyjnych zgodnie z w przedstawionym wykazem.

#### WYKAZ DZIAŁEK

JERDNOŚTKA EWIDENCYJNA/ OBRĘB	NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK:
<b>Zakres inwestycji:</b>	
obręb Dobruchów	245/2

#### 1.5. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres robót dla przedmiotowego opracowania obejmuje:

- wytyczenia geodezyjne wraz z inwentaryzacją geodezyjną powykonawczą
- roboty ziemne i rozbiórkowe
- odmulenie rowów odwadniających wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi
- wykonanie muld odwadniających wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi
- wykonanie podbudowy pomocniczej z kruszywa stabilizowanego cementem
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego gr. 20cm nawierzchni jezdni

- wykonanie warstwy wiążącej z mieszanki mineralno-asfaltowej nawierzchni jezdni
- wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-asfaltowej nawierzchni jezdni po uprzednim skropieniu emulsją asfaltową warstwy wiążącej
- wykonanie podbudów poboczy
- budowę nawierzchni poboczy
- wycinka zakrzaczeń występujących w pasie drogowym
- wykonanie (remont) elementów przelotowych przepustów wraz ze ściankami czołowymi
- wykonanie podbudów zjazdów i utwardzeń pasa drogowego
- przebudowę i budowę zjazdów i utwardzeń pasa drogowego
- wykonanie docelowego oznakowania pionowego i poziomego,
- zabezpieczenie i regulacja istniejących sieci wodociągowych, elektroenergetycznych, teletechnicznych wraz z ich ewentualną korektą
- wykonanie docelowych terenów zielonych

## **1.6. PARAMETRY TECHNICZNE PROJEKTOWANEJ DROGI**

### **Droga gminna wewnętrzna w m. Dobruchów;**

- kategoria drogi: wewnętrzna
- klasa drogi: D – dojazdowa
- kategoria obciążenia ruchem KR1
- szerokość jezdni: 4,5 m
- pochylenie poprzeczne pobocza: od 6 do 8%
- szerokość pobocza: 0,50 m – szerokość całkowita pobocza 0,75m
- dostępność do drogi nieograniczona
- odprowadzenie wód deszczowych – poprzez istniejące rowy/muldy odwadniające wzdłuż drogi – wyżej wymienione elementy odwodnienia wymagają odmulenia lub ponownego wykonania. Część wód opadowych rozprowadzona zostanie przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych na tereny zielone w obrębie istniejącego pasa drogowego. Sposób odwodnienia po przebudowie nie zmieni się względem istniejącego sposobu odwodnienia przed przebudową przedmiotowej drogi.

## **2. FORMA I FUNKCJA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH**

### **2.1. STAN ISTNIEJĄCY**

W stanie istniejącym droga gminna wewnętrzna na omawianym odcinku łączy ze sobą drogę wojewódzką nr 710 z miejscowością Dobruchów, przebiega przez tereny wiejskie o sporadycznej zabudowie. Droga posiada jezdnię o nawierzchni gruntowej ulepszonej kruszywem łamanym o szerokości średnio ok. 4,5m. Stan techniczny jezdni ocenia się jako dostateczny, widoczne są często występujące ubytki i nierówności. Brak jest wydzielonych chodników, przedmiotowa droga posiada pobocza gruntowe o nieregularnej szerokości. Zjazdy do posesji mają nawierzchnię gruntową o nieregularnych kształtach lub utwardzoną o nawierzchni brukowej i tłuczniowej. Na przedmiotowym odcinku droga przebiega w większości przez obszar zabudowany i częściowo przez obszar niezabudowany (pola uprawne, zadrzewienia). Istniejąca zabudowa ma charakter wiejski – dominuje zabudowa zagrodowa i jednorodzinna.

Na obszarze inwestycji zlokalizowane są następujące istniejące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć elektroenergetyczna,
- sieć teletechniczna,
- sieć wodociągowa

Tereny nieutwardzone w obrębie pasa drogowego zagospodarowane są zieleńcami. Wody opadowe z nawierzchni utwardzonych odprowadzane są w stanie istniejącym powierzchniowo do przydrożnego rowu odwadniającego oraz poprzez tereny zielone w pasie drogowym i oczyszczone przez warstwę humusu. Wzdłuż całego odcinka drogi gminnej występują rowy/muldy odwodnieniowe o nieregularnych kształtach z niedrożnymi przepustami pod zjazdami do posesji.

### **2.2. WARUNKI GRUTOWO-WODNE**

Podłoże gruntowe terenu inwestycji charakteryzują proste warunki gruntowo-wodne. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowane obiekty należy zakwalifikować do pierwszej kategorii geotechnicznej.

## **2.3. PROJEKTOWANY UKŁAD DROGOWY**

### **2.3.1. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE**

Zakres projektu obejmuje przebudowę drogi na odcinku ok. 446 m. Omawiany odcinek stanowi drogę gminną wewnętrzną klasy D. Zgodnie z wytycznymi Zamawiającego zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4,5 m. Zaprojektowano obustronne pobocza o nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o szerokości 0,50m oraz odmulenie istniejących rowów odwadniających o zmiennej szerokości, wraz z remontem istniejących przepustów lub wymianą na nowe, ze względu na poziom uszkodzenia materiału. Przewiduje się również wycinkę istniejących zakrzaczeń niewymagających odrębnego postępowania administracyjnego w sprawie wycinki drzew. Krawędzie jezdni wyokrąglono promieniami (zgodnie z przebiegiem istniejącym zaznaczonym na planie sytuacyjnym). Wzdłuż całego odcinka zaprojektowano remont indywidualnych istniejących zjazdów do działek o nawierzchni z kruszywa łamanego gr. 10 cm (lokalizacja i szerokości zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego) wraz z poboczami i istniejącymi utwardzeniami pasa drogowego. Odwodnienie przedmiotowego odcinka projektowanej drogi przewiduje się za pomocą istniejących rowów/muld odwadniających wymagającego odmulenia, na całym odcinku drogi. Miejscami wody opadowe zostaną odprowadzone powierzchniowo na tereny zielone w pasie drogowym i oczyszczone przez warstwę humusu.

### **2.3.2. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE**

Standardowy przekrój poprzeczny jezdni przyjęto jako dwustronny 2% w kierunku rowu odwodnieniowego. Obustronne pobocza z kruszywa łamanego zaprojektowano z 6 - 8% spadkiem poprzecznym w kierunku rowu odwodnieniowego lub terenów zielonych, z możliwością lokalnego dostosowania nachylenia do istniejącego zagospodarowania terenu. Projektowany układ wysokościowy (spadki, rzędne) dostosowano do istniejącego i projektowanego zagospodarowania terenu. Nawierzchnie zjazdów utwardzonych i nieutwardzonych do regulacji należy dostosować do projektowanych rzędnych nawierzchni jezdni drogi oraz istniejących rzędnych ogrodzeń i bram. Szczegóły wyżej opisanych rozwiązań przedstawiono na rysunku nr 3 „Przekroje konstrukcyjne”.



### **2.3.3. OBSŁUGA TERENU PRZYLEGŁEGO**

Na przedmiotowym odcinku zostaną wyremontowane zjazdy do posesji oraz utwardzone dojścia do furtek/istniejących urządzeń technicznych. Projektowane zjazdy dostosowano sytuacyjnie i wysokościowo do projektowanej niwelety jezdni oraz rzędnych wysokościowych istniejących bram i granicy pasa drogowego. Szerokości projektowanych zjazdów/utwardzeń pasa drogowego dostosowano do ich szerokości w stanie istniejącym przed przebudową drogi. Nawierzchnie zjazdów utwardzonych kostką betonową należy wyregulować z wykorzystaniem istniejących materiałów – w przypadku gdy w czasie robót uległyby one zniszczeniu należy je wymienić na nowe, zgodne materiałowo, kolorystycznie i kształtem z istniejącymi.

## **3. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW**

### **3.1. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI**

Konstrukcję nawierzchni projektowanego układu drogowego przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (z późniejszymi zmianami), Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - Załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r. W czasie robót budowlanych (robót ziemnych), po odsłonięciu podłoża gruntowego przed wykonaniem pierwszej warstwy konstrukcji nawierzchni, należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające założenia dotyczące nośności podłoża, przyjęte w czasie projektowania. Ocenę nośności należy przeprowadzić poprzez określenie wtórnego modułu odkształcenia E2 z badania płytą statyczną na powierzchni podłoża gruntowego i porównanie czy wyznaczona wartość odpowiada założonej grupie nośności podłoża (G1). Grunty organiczne oraz nasypy niebudowlane nie mogą stanowić podłoża gruntowego nawierzchni. Wykop po usuniętym gruncie organicznym i nasypach niekontrolowanych należy uzupełnić pod konstrukcję nawierzchni gruntem G1 - niewysadzinowym ze wskaźnikiem zagęszczenia 1,0 (uzupełniać podłoże należy zagęszczając warstwowo). Grupa nośności podłoża określona w czasie robót nie może być niższa (bardziej niekorzystna) od przyjętej do projektowania konstrukcji nawierzchni. Jeżeli badania kontrolne wykażą taki przypadek to należy wzmocnić podłoże gruntowe z zastosowaniem technologii zapewniającej uzyskanie przyjętej w projekcie wartości E2. Podłoże o grupie nośności G1 pod projektowaną jezdnią należy osiągnąć za

pomocą wzmocnienia podłoża przez wykonanie pod konstrukcją warstwy gruntów stabilizowanych spoiwem (cementem, wapnem lub aktywnym popiołem lotnym). W przypadku stwierdzenia w podłożu pod zjazdami, poboczem gruntów podłoża o grupie nośności innej niż G1 należy je doprowadzić do grupy nośności G1 w sposób uzgodniony z Projektantem i Zamawiającym, w oparciu o rozwiązania zawarte w „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” – załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014

### **Konstrukcja jezdni bitumicznej**

Kategoria ruchu – KR1

Grupa nośności podłoża – G1

Wartość wymaganego wtórnego modułu odkształcenia E2 podłoża = 80MPa

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm
2. Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 4 cm
3. Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/31,5mm – gr. 20 cm
4. Warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa stabilizowanego cementem RM=2,5Mpa gr. 15cm

- 
- 
5. Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1

### **Konstrukcja zjazdów/utwardzeń pasa drogowego z kruszywa łamanego :**

1. Warstwa nawierzchni z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/31,5mm – gr. 10 cm

- 
- 
2. Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1

### **Konstrukcja pobocza z kruszywa łamanego:**

1. Warstwa nawierzchni z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 0/31,5mm – gr. 10 cm

- 
- 
2. Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zawartymi w ustawie Prawo budowlane (aktualny tekst jednolity) zastosowane wyroby budowlane powinny być dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie.

## **4. ELEMENTY WYPOSAŻENIA INSTALACYJNEGO**

### **4.1. ODWODNIENIE**

Odprowadzenie wód deszczowych przewidziano poprzez istniejące rowy/muldy odwadniające wzdłuż projektowanej jezdni – wyżej wymienione elementy odwodnienia wymagają odmulenia lub ponownego wykonania. Przepusty pod zjazdami należy wykonać z rur przepustowych PEHD o średnicy 300 mm. Wloty i wyloty przepustów należy umocnić za pomocą prefabrykowanych, betonowych ścianek czołowych skośnych. Pochylenie rowu zgodnie z niweletą jezdni. Miejscami wody opadowe zostaną odprowadzone powierzchniowo na tereny zielone w pasie drogowym i oczyszczone przez warstwę humusu.

### **4.2. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NIEZWIĄZANA Z DROGĄ**

Na obszarze inwestycji zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć elektroenergetyczna,
- sieć wodociągowa,
- sieć teletechniczna,

W ramach przedmiotowej przebudowy przewiduje się zabezpieczenie istniejących sieci poprzez ułożenie przewodów w rurach ochronnych zgodnie z warunkami odpowiednich gestorów sieci.

Należy wykonać regulację wysokościową całej istniejącej armatury uzbrojenia podziemnego dostosowując ją do projektowanych rzędnych nawierzchni. Wszystkie naziemne elementy uzbrojenia podziemnego (włazy, klapy, studnie, itp.) muszą być ściśle wypoziomowane do powierzchni jezdni, poboczy itp.

Na 7 dni przed rozpoczęciem prac należy powiadomić gestorów sieci oraz dokonać protokolarnego odbioru elementów uzbrojenia podziemnego (włazy, klapy, studnie, itp.) stwierdzającego aktualny stan techniczny istniejącej infrastruktury. Wszelkie roboty związane z regulacją i ewentualną przebudową/wymianą elementów sieci należy wykonywać w porozumieniu i pod nadzorem właściwych podmiotowo służb technicznych odpowiednich gestorów sieci.

#### **4.2.1. ELEKTROENERGETYKA**

Istniejąca sieć elektroenergetyczna zgodnie z analizą mapy zasadniczej względem projektowanych robót nie wymaga przebudowy, ponieważ nie koliduje w sposób bezpośredni z projektowanym układem drogowym. W ramach przedmiotowego zadania przewiduje się zabezpieczenie istniejących sieci elektroenergetycznych rurami osłonowymi dwudzielnymi – w przypadku ich natrafienia w czasie robót ziemnych. Wszelkie roboty związane z zabezpieczeniem, regulacją i ewentualną przebudową/wymianą elementów sieci należy wykonywać w porozumieniu i pod nadzorem właściwych podmiotowo służb technicznych odpowiednich gestorów sieci.

#### **4.2.2. TELETECHNIKA**

Istniejąca sieć teletechniczna zgodnie z analizą mapy zasadniczej względem projektowanych robót nie wymaga przebudowy, ponieważ nie koliduje w sposób bezpośredni z projektowanym układem drogowym. W ramach przedmiotowego zadania przewiduje się zabezpieczenie istniejących sieci teletechnicznych rurami osłonowymi dwudzielnymi – w przypadku ich natrafienia w czasie robót ziemnych. Wszelkie roboty związane z zabezpieczeniem, regulacją i ewentualną przebudową/wymianą elementów sieci należy wykonywać w porozumieniu i pod nadzorem właściwych podmiotowo służb technicznych odpowiednich gestorów sieci.

#### **4.2.3. WODOCIĄG**

Istniejąca sieć wodociągowa zgodnie z analizą mapy zasadniczej względem projektowanych robót nie wymaga przebudowy, ponieważ nie koliduje w sposób bezpośredni z projektowanym układem drogowym. Ewentualną przebudowę istniejących hydrantów na hydranty podziemne lub obudowanie hydrantów płytami ażurowymi betonowymi (w razie konieczności) należy wykonać po uprzednim poinformowaniu o tym zamiarze właściwego Gestora Sieci wodociągowej, pod jego ścisłym nadzorem technicznym, zgodnie z wytycznymi i zaleceniami przedmiotowego Gestora Sieci wodociągowej. Wszelkie roboty związane z zabezpieczeniem, regulacją i ewentualną przebudową/wymianą elementów sieci należy wykonywać w porozumieniu i pod nadzorem właściwych podmiotowo służb technicznych odpowiednich gestorów sieci.

## 5. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Zgodnie z planem sytuacyjnym i projektem docelowej organizacji ruchu.

## 6. CHARAKTERYSTKA EKOLOGICZNA OBIEKTU

Projektowana przebudowa drogi gminnej wewnętrznej w m. Dobruchów nie będzie powodowała zanieczyszczenia gruntu oraz nie pogorszy standardu stanu istniejącego. Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją mocno ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych warunków w szczególności w zakresie klimatu akustycznego. W trakcie robót związanych z przebudową wyżej wymienionej drogi wystąpią okresowo zwiększone natężenia hałasu, zapylenia. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i nie wystąpi w okresie bieżącej eksploatacji obiektu po zakończonych robotach. Miejsce składowania materiałów budowlanych wynikać będzie z organizacji placu budowy Wykonawcy. Organizacja placu budowy uwzględniać będzie wymagania ochrony środowiska w zakresie gospodarki odpadami. Gospodarkę odpadami powstającymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy prowadzić w sposób gwarantujący minimalne zagrożenie dla środowiska, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

## 7. GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Podłoże gruntowe terenu inwestycji charakteryzują **proste warunki gruntowo-wodne**. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowane obiekty należy zakwalifikować do pierwszej kategorii geotechnicznej.

## 8. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

Nie dotyczy.

## 9. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW DO PORUSZANIA SIĘ OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM W TYM PORUSZAJĄCYCH SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH

Projektowane nawierzchnie nie będą zawierać uskoków, ani progów uniemożliwiających osobom niepełnosprawnym korzystanie z projektowanych ciągów komunikacyjnych.

## **10. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO**

### **10.1. OCHRONA WÓD POWIERZCHNIOWYCH I PODZIEMNYCH**

Odprowadzenie wód deszczowych przewidziano poprzez istniejące rowy/muldy odwadniające wzdłuż projektowanej jezdni – wyżej wymienione elementy odwodnienia wymagają odmulenia lub ponownego wykonania. Przepusty pod zjazdami należy wykonać z rur przepustowych PEHD o średnicy 300 mm. Wloty i wyloty przepustów należy umocnić za pomocą prefabrykowanych, betonowych ścianek czołowych skośnych. Pochylenie rowu zgodnie z niweletą jezdni. Miejscami wody opadowe zostaną odprowadzone powierzchniowo na tereny zielone w pasie drogowym i oczyszczone przez warstwę humusu.

### **10.2. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE**

Na etapie prowadzenia prac budowlanych występować będą okresowe uciążliwości związane z emisją substancji do powietrza w wyniku pracy maszyn budowlanych, które mogą niekorzystnie oddziaływać na mieszkańców w sąsiedztwie zamierzenia inwestycyjnego. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie emisji substancji do powietrza. Jednocześnie przewożony materiał budowlany powinien być zabezpieczony przed pyleniem.

### **10.3. ODDZIAŁYWANIE AKUSTYCZNE**

Na etapie wykonywania prac budowlanych należy się spodziewać zwiększonej emisji hałasu spowodowanej: pracą ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, dowozu materiałów budowlanych. Wpływ maszyn budowlanych na warunki akustyczne w fazie realizacji przedsięwzięcia można ograniczyć poprzez zastosowanie właściwej organizacji pracy: sprzętu o jak najniższej emisji hałasu i prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym terenów zabudowy mieszkaniowej w porze dziennej w godzinach od 6:00 – 22:00. Należy podkreślić, iż przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego na obszary specjalnej ochrony ptaków i siedlisk przyrodniczych oraz istniejącej fauny i flory obszaru Natura 2000. Nie przewiduje się również oddziaływania inwestycji w stosunku do rezerwatów przyrody oddalonych od obszaru inwestycji.

## 11. ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCYCH DRZEW

Pnie drzew zlokalizowanych na placu budowy i przeznaczonych do zachowania muszą być zabezpieczone przed uszkodzeniami poprzez odeskowanie lub wygrodzenie barierami z zachowaniem bezpiecznej odległości (2m).

## 12. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania obiektu zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (aktualny tekst jednolity) określono na podstawie przepisów dotyczących dróg tj. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (aktualny tekst jednolity) oraz ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (aktualny tekst jednolity). Zasięg obszaru oddziaływania przedmiotowe inwestycji obejmują teren znajdujący się w zakresie przedmiotowego opracowania. Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach na których obiekt został zaprojektowany.

## 13. OBIEKTY PODLEGAJĄCE OCHRONIE

Nie dotyczy

## 14. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Nie dotyczy

## 15. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

L.p.	Obiekt	Powierzchnia [m2]
1	Nawierzchnia jezdni bitumicznej	Ok. 2000m2
2	Nawierzchnia poboczy	.....
3	Nawierzchnia zjazdów/utwardzeń pasa drogowego	.....

## 16. ZAŚWIADCZENIA I UPRAWNIENIA PROJEKTANTA



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ŁOD-V1E-K5R-IM4 \*

Pan Mariusz Jan MRÓZ o numerze ewidencyjnym ŁOD/BD/0002/18  
adres zamieszkania Kwiatkowice ul. Łódzka 20, 98-105 Wodzierady  
jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-03-01 do 2022-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-03-03 roku przez:

Jacek Szer, Zastępca Przewodniczącego Rady Łódzkiej 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.pitb.org.pl](http://www.pitb.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa.





Łódzka Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa  
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna

OKK/2526/774/19  
sygn. akt. KK.Dr/7131/3897/19

## DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.*) w związku z art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (*tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 1725*), art. 12 ust. 1, ust. 2, ust. 3 i ust. 4c pkt 1, art. 13 ust. 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2b i ust. 3 pkt 1 oraz art. 15a ust. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 z późn. zm.*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym, Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że

**Pan Mariusz Jan Mróz**

magister inżynier  
kierunek budownictwo

urodzony dnia 18 maja 1988 r. w Łasku

otrzymuje

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
**numer ewidencyjny LOD/3897/PBD/19**  
**do projektowania bez ograniczeń**  
**w specjalności inżynierskiej 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 Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Łodzi, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Zgodnie z treścią art. 127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego:

§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej  
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK LOIIB  
dr inż. Ryszard Mes

Członek Składu Orzekającego OKK LOIIB  
mgr inż. Wiktor Jakubowski

Członek Składu Orzekającego OKK LOIIB  
mgr inż. Tomasz Kłuska



Pan Mariusz Mróz jest upoważniony do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego w odniesieniu do obiektu budowlanego takiego jak:
  - a) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
  - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust, zgodnie z art. 14 ust. 3 pkt 1 oraz art. 15a ust. 9 ustawy Prawo budowlane;
- 2) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, zgodnie z art. 15a ust. 1 ustawy Prawo budowlane;
- 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych, zgodnie z art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej  
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK LOIIB  
dr inż. Ryszard Mes

Członek Składu Orzekającego OKK LOIIB  
mgr inż. Wiktor Jakubowski

Członek Składu Orzekającego OKK LOIIB  
mgr inż. Tomasz Kluska



Otrzymują:

1. Mariusz Mróz  
Kwiatkowiec, ul. Łódzka 20  
98-105 Wodzisław;
2. Rada Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa;
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego;
4. n/n.

# OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Zgodnie z wymogiem ustawy z dnia 7 lipca 1994 – Prawo Budowlane niniejszym oświadczam, że przedkładany projekt budowlany sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Temat opracowania:

**„MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA TERENIE GMINY  
WODZIERADY – PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WEWNĘTRZNEJ  
W M. DOBRUCHÓW”**

Projektant:

Mgr inż. Mariusz Mróz

# **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**



**PLAN ORIENTACYJNY**