

USŁUGI PROJEKTOWE **sc**

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64; 601-86-87-78
 ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 **Płock**
 NIP 774-27-49-470 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

PROJEKT BUDOWLANY

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 291110W (G10)

**działki nr: 43/3, 43/4, 42/2, 44, 34 w obrębie Łaziska oraz 201/2 w obrębie
 Alfonsów, gm. Słubice
 odcinka km 0+006 – 0+870,46**

**Inwestor: Gmina Słubice, pow. Płocki
 ul. Płocka 32, 09-533 Słubice**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Projekt zagospodarowania terenu	2-5	
2.	Projekt architektoniczno-budowlany	6-11	
3.	Informacja dotycząca BIOZ	12-15	
4.	Oświadczenia proj. i spr. z zaświadczeniami	16-20	
5.	Uzgodnienie z UMWM w Warszawie	21-22	
6.	Uzgodnienie z MZDW w Warszawie	23-24	
7.	Decyzja 15/2014 WM Delegatura w Płocku	25-29	
8.	Decyzja 9/2014 PINB w Płocku	30-31	
9.	Decyzja Gn.Rol.6831.30.2013 WGS	32-35	
10.	Mapa ewidencyjna	36-36	
11.	Wypis z rejestru gruntów	37-38	
12.	Oświadczenie WGS	39-39	
13.	Uzgodnienie z Orange	40-42	
14.	Uzgodnienie z Energa Operator	43-44	
15.	Uzgodnienie z PERN	45-59	
16.	Uzgodnienie z sąsiadami inwestycji	60-60	
RYSUNKI			
11	Orientacja	61-61	
12	Projekt zagospodarowania terenu	62-64	2.0/2
13	Przekroje normalne	65-66	3.0/1
14	Profil podłużny	67-67	4.0
15	Oryginały map do celów projektowych (w egz. nr 1)	68-70	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88
 Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz
 Sprawdził: mgr inż. Zenobia Skutnik upr. drog. 46/91

Egz. nr 1, 2, 3, 4

Płock 2014.05

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

- część opisowa -

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej G10 w obrębach Łaziska i Alfonsów, gm. Słubicen na odcinku od km 0+006 do km 0+870,46.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze zabudowy zagrodowej oraz pól, łąk i terenów leśne.

Istniejące uzbrojenie:

- sieć telefoniczna podziemna, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci telefonicznej,
- sieć energetyczna nadziemna, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci energetycznej,
- wodociąg gminny, głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykopy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót,
- rurociągi naftowe podziemne, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela rurociągu,

Na całym obszarze drzewa i krzewy poza i w granicach pasa drogowego.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren, droga nie jest okopana rowami. Istniejące zjazdy gruntowe z drogi zostaną utrzymane w dotychczasowych miejscach i nie ulegną przebudowie.

Granica pasa drogowego zawierają się w granicach działek nr: 44, 43/4, 42/2, 34 i 201/2 oraz wchodzi częściowo na teren działki 43/3, szerokość pasa drogowego wynosi od około 3,5 m do około 8 m. Teren inwestycji lekko pochyły o rzędnych od około 69 m npm do około 65 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren.

Droga gminna o nawierzchni gruntowej, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korony drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego (dz. nr 42/2 została użyczona inwestorowi na podstawie umowy użyczenia nr 35 z 14.03.2014r.). W trakcie procesu projektowania nastąpił podział dz. nr 43/1 na dz. nr 43/3 i 43/4 oraz dz. nr 42 na dz. nr 42/1 i 42/2 zgodnie z Decyzją znak: Gn. Rol. 6831.30.2013 z 31.12.2013r., stąd też w opiniach i uzgodnieniach może występować numeracja działek sprzed podziału. Budynek znajdujący się na dz. nr 43/3 kolidujący z projektowaną drogą podlega rozbiórce na podstawie decyzji nr 9/2014 z 17.02.2014r..

Na rowie melioracyjnym pod projektowaną drogą znajduje się drożny przepust $\Phi 600\text{mm}$, w dobrym stanie technicznym, przepust nie podlega przebudowie. Inwestycja nie spowoduje pogorszenia funkcjonowania rowu melioracyjnego i przepustu oraz nie zakłócone zostaną stosunki wodne. Ponadto w rejonie inwestycji brak jest innych urządzeń melioracyjnych.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Opracowanie objęte wnioskiem o pozwolenie na budowę obejmuje drugi etap przebudowy drogi gminnej G10 polegający na:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 864,46m i szer. od 3,5m do 6m,
- wykonanie poboczy o szer. 0,75m po obydwu stronach drogi, do granicy pasa drogowego,
- ułożenie rur ochronnych AROT PS110 na przejściach poprzecznych przewodów pod projektowaną drogą,
- wykonanie zabezpieczenia rurociągu naftowego na przejściu poprzecznym pod projektowaną drogą.

Całe przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi gminnej G10 składa się z trzech etapów o łącznej długości około 3400m pokazanych na projekcie zagospodarowania terenu rys. 2.2:

- pierwszy etap to odcinek drogi G10 od km 0+000 do km 0+006 będący skrzyżowaniem drogi gminnej z drogą wojewódzką nr 575 objęty decyzją nr 15/2014 z 12.03.2014r. o udzieleniu pozwolenia na budowę wydaną przez Urząd Wojewódzki,
- drugi etap to odcinek drogi G10 od km 0+006 do km 0+870,46 objęty wnioskiem o pozwolenie na budowę złożonym do Starosty Płockiego,
- trzeci etap to ciąg dalszy odcinka objętego wnioskiem o pozwolenie na budowę przewidziany do realizacji w przyszłości.

Parametry do projektowania drogi gminnej wynikające z rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego:

- droga lokalna klasy „L”,
- długość odcinaka projektowanej drogi 864,46m,
- szerokość jezdni od 3,5m do 6m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,75m (do granicy pasa drogowego),
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 8m,
- linie rozgraniczające drogę szer. 15m,

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na przyległy teren (działka drogowa).

Nad projektowaną drogą zachowana zostanie skrajnia wymagana przepisami.

Część drzew rosnących w granicach pasa drogowego koliduje z projektowaną nawierzchnią drogi, dlatego też podlegają wycince na podstawie decyzji Starosty Płockiego, którą inwestor uzyska po otrzymaniu pozwolenia na budowę. Kompensacja usuniętych drzew nastąpi poprzez nasadzenie młodych drzew na terenie dz. nr 43/3 będącej w posiadaniu inwestora.

Charakterystyka drzew do wycinki:

Lp.	Kilometraż	Gat. drzewa	Obwód [cm]	Ilość
1.	0+701	Wierzba	30	1
2.	0+698	Wierzba	60	1
3.	0+578	Wierzba	80	1
4.	0+575	Wierzba	40	1
5.	0+571	Wierzba	40	1
6.	0+559	Wierzba	60	1
7.	0+547	Wierzba	80	1
8.	0+544	Wierzba	40	1
9.	0+542	Wierzba	15	1
10.	0+534	Wierzba	30	1

Projektowana droga mieści się w granicach nowo wydzielonego pasa drogowego, nie ma konieczności dodatkowego dodzielania gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowią dz. nr.: 43/3, 43/4, 42/2, 44, 34, 201/2 na które inwestor posiada stosowne oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- Długość drogi o naw. bitumicznej 864,46 m,
- Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej około 3,1 tys. m²,

5. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

6. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

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

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko". W związku z powyższym dla planowanej inwestycji o długości 864,46m stanowiącej jeden z etapów przedsięwzięcia o łącznej długości około 3400m uzyskano decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie na terenie objętym prawną ochroną przyrody jako Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu (Rozporządzenie nr 14 Wojewody Mazowieckiego z 27.07.2006r.), zarówno podczas budowy jak i eksploatacji inwestycja nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Kampinoska Dolina Wisły kod PLH140029 – położona w odl. około 2km od terenu robót. Inne obszary chronione to Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 (5km), Doliny Przysowy i Słudwi kod PLB100003 (17km), Uroczyska Łąckie kod PLH140021 (18km), Dolina Skrzy Lевой kod PLH140051 (27km) oraz Puszcza Kampinoska kod PLC140001 (27km).

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

Inwestycja realizowana będzie na terenie zagrożenia powodziowego rzeki Wisły, inwestor jest świadomy zagrożenia powodziowego i dokona przebudowy drogi na własne ryzyko.

W wyniku budowy drogi gminnej:

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

8. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

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

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY

-opis techniczny-

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów projektowych
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z 14.05.1999r.)
- 1.3. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.4. Uzgodnienia branżowe.
- 1.5. Obowiązujące przepisy i normy.
- 1.6. Decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego

2. STAN ISTNIEJĄCY

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze zabudowy zagrodowej oraz pól, łąk i terenów leśne.

Istniejące uzbrojenie:

- sieć telefoniczna podziemna, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci telefonicznej,
- sieć energetyczna nadziemna, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci energetycznej,
- wodociąg gminny, głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykopy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót,
- rurociągi naftowe podziemne, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela rurociągu,

Na całym obszarze drzewa i krzewy poza i w granicach pasa drogowego.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren, droga nie jest okopana rowami. Istniejące zjazdy gruntowe z drogi zostaną utrzymane w dotychczasowych miejscach i nie ulegną przebudowie.

Granica pasa drogowego zawierają się w granicach działek nr: 44, 43/4, 42/2, 34 i 201/2 oraz wchodzi częściowo na teren działki 43/3, szerokość pasa drogowego wynosi od około 3,5 m do około 8 m. Teren inwestycji lekko pochyły o rzędnych od około 69 m npm do około 65 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren.

Droga gminna o nawierzchni gruntowej, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korony drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego (dz. nr 42/2 została użyczona inwestorowi na podstawie umowy użyczenia nr 35 z 14.03.2014r.). W trakcie procesu projektowania nastąpił podział dz. nr 43/1 na dz. nr 43/3 i 43/4 oraz dz. nr 42 na dz. nr 42/1 i 42/2 zgodnie z Decyzją znak: Gn. Rol. 6831.30.2013 z 31.12.2013r., stąd też w opiniach i uzgodnieniach może występować

numeracja działek sprzed podziału. Budynek znajdujący się na dz. nr 43/3 kolidujący z projektowaną drogą podlega rozbiórce na podstawie decyzji nr 9/2014 z 17.02.2014r..

Na rowie melioracyjnym pod projektowaną drogą km 0+837 znajduje się drożny przepust $\Phi 600\text{mm}$, w dobrym stanie technicznym, przepust nie podlega przebudowie. Inwestycja nie spowoduje pogorszenia funkcjonowania rowu melioracyjnego i przepustu oraz nie zakłócone zostaną stosunki wodne. Ponadto w rejonie inwestycji brak jest innych urządzeń melioracyjnych.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Dane wejściowe

Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz uzgodnieniami z investorem (decyzja lokalizacji inwestycji celu publicznego), droga została zakwalifikowana do klasy „L” – lokalna.

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z investorem i zgodne z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

- droga lokalna klasy „L”,
- długość odcinak projektowanej drogi 864,46m,
- szerokość jezdni od 3,5m do 6m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,75m (do granicy pasa drogowego),
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 8m,
- linie rozgraniczające drogę szer. 15m,

Projektowana droga mieści się w granicach nowo wydzielonego pasa drogowego , nie ma konieczności dodatkowego dodzielania gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowią dz. nr.: 43/3, 43/4, 42/2, 44, 34, 201/2 na które inwestor posiada stosowne oświadczenia o posiadaniem prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

Część drzew rosnących w granicach pasa drogowego koliduje z projektowaną nawierzchnią drogi, dlatego też podlegają wycince na podstawie decyzji Starosty Płockiego, którą inwestor uzyska po otrzymaniu pozwolenia na budowę. Kompensacja usuniętych drzew nastąpi poprzez nasadzenie młodych drzew na terenie dz. nr 43/3 będącej w posiadaniu inwestora.

Nad projektowaną drogą zachowana zostanie skrajnia wymagana przepisami.

3.2. Zakres robót

Zakres robót objęty wnioskiem o pozwolenie na budowę obejmuje drugi etap przebudowy drogi gminnej G10 polegający na:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 864,46m i szer. od 3,5m do 6m,
- wykonanie poboczy o szer. 0,75m po obydwu stronach drogi, do granicy pasa drogowego,

- ułożenie rur ochronnych AROT PS110 na przejściach poprzecznych przewodów pod projektowaną drogą,
- wykonanie zabezpieczenia rurociągu naftowego na przejściu poprzecznym pod projektowaną drogą.

Całe przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi gminnej G10 składa się z trzech etapów o łącznej długości około 3400m pokazanych na projekcie zagospodarowania terenu rys. 2.2:

- pierwszy etap to odcinek drogi G10 od km 0+000 do km 0+006 będący skrzyżowaniem drogi gminnej z drogą wojewódzką nr 575 objęty decyzją nr 15/2014 z 12.03.2014r. o udzieleniu pozwolenia na budowę wydaną przez Urząd Wojewódzki,
- drugi etap to odcinek drogi G10 od km 0+006 do km 0+870,46 objęty wnioskiem o pozwolenie na budowę złożonym do Starosty Płockiego,
- trzeci etap to ciąg dalszy odcinka objętego wnioskiem o pozwolenie na budowę przewidziany do realizacji w przyszłości.

3.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie drogi gminnej G10 objęte wnioskiem składa się z dwóch odcinków:

- km od 0+006 do 0+042, projektowana nawierzchnia bitumiczna o szer. 6m,
- km od 0+042 do 0+870,46, projektowana nawierzchnia bitumiczna o szer. 3,5m,

Przebieg projektowanej drogi został dopasowany do granic pasa drogowego. Składa się z krótki odcinków prostych i łuków poziomych, wpisanych w pas drogowy. Szczegóły pokazano na projekcie zagospodarowania terenu - rys. 2.0/1.

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

3.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni km od 0+006 do 0+042:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 5cm,
- podbudowa z betonu asfaltowego AC32P gr. 8cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 20cm,
- podsypka piaskowa gr. 15cm,
- podłoże gruntowe G1,
- pochylenie poprzeczne jezdni dwustronne 2%,
- pobocza szer. 0,75m (0,5m z kruszywa łamanego kamiennego + 0,25m uzupełnione gruntem), pochylenie poprzeczne 6%.

Konstrukcja nawierzchni jezdni km od 0+042 do 0+870,46:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC22W gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 20cm,
- istniejąca nawierzchnia tłuczniowa gr. 15cm,
- pochylenie poprzeczne jezdni dwustronne 2%,

- pobocza szer. 0,75m (0,5m z kruszywa łamanego kamiennego + 0,25m uzupełnione gruntem), pochylenie poprzeczne 6%.

3.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na przyległy teren (działka drogowa) a następnie przez wsiąkanie i parowanie.

3.6. Opinia geotechniczna

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

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

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

4. BILANS ROBÓT

długość drogi o naw. bitumicznej :	864,46 m,
powierzchnia drogi o naw. bitumicznej	około 3,1 tys. m ² ,

5. KOLIZJE I UZGODNIENIA

5.1. Kolizje:

- podziemna sieć telefoniczna – warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci telefonicznej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr: 281174/TOTCSBU/P/2013,
- nadziemna sieć energetyczna - warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci energetycznej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr: 28/R5/2013,
- wodociąg gminny - głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykopy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót,
- podziemny rurociąg naftowy - warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącego rurociągu uzgodniono z jego zarządcą pismem nr: UR/IK-5117-268/1381/13,
- budynek znajdujący się na dz. nr 43/3 - podlega rozbiórce na podstawie decyzji nr 9/2014 z 17.02.2014r,

- rów melioracyjny w km 0+837 - na rowie melioracyjnym pod projektowaną drogą znajduje się drożny przepust $\Phi 600\text{mm}$, w dobrym stanie technicznym, przepust nie podlega przebudowie.

5.2. Uzgodnienia:

- Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej – zgodnie z rozporządzeniem MRRiB z dnia 2 kwietnia 2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej, § 8.2. „uzgodnień w pasie drogowym lub liniach rozgraniczających drogi dokonuje się w oparciu o przepisy o drogach publicznych, a także o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, w związku z powyższym dla planowanej inwestycji opinia ZUDP nie jest wymagana,
- Wycinka drzew i krzewów – część drzew rosnących w granicach pasa drogowego koliduje z projektowaną nawierzchnią drogi, dlatego też podlegają wycince na podstawie decyzji Starosty Płockiego, którą inwestor uzyska po otrzymaniu pozwolenia na budowę. Kompensacja usuniętych drzew nastąpi poprzez nasadzenie młodych drzew na terenie dz. nr 43/3 będącej w posiadaniu inwestora,
- Dzielienia gruntów – nie przewiduje się dalszych podziałów z gruntów prywatnych,
- Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie – opinia techniczna w zakresie geometrii skrzyżowania z drogą woj. nr 575,
- Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie – uzgodnienie konstrukcji skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 575 z drogą gminną G10.

6. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU NA ŚRODOWISKO

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z powyższym dla planowanej inwestycji o długości 864,46m stanowiącej jeden z etapów przedsięwzięcia o łącznej długości około 3400m uzyskano decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie na terenie objętym prawną ochroną przyrody jako Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu (Rozporządzenie nr 14 Wojewody Mazowieckiego z 27.07.2006r.), zarówno podczas budowy jak i eksploatacji inwestycja nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Kampinoska Dolina Wisły kod PLH140029 – położona w odl. około 2km od terenu robót.

Inne obszary chronione to Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 (5km), Doliny Przysowy i Słudwi kod PLB100003 (17km), Uroczyska Łąckie kod PLH140021 (18km), Dolina Skrwy Lewej kod PLH140051 (27km) oraz Puszcza Kampinoska kod PLC140001 (27km).

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

Inwestycja realizowana będzie na terenie zagrożenia powodziowego rzeki Wisły, inwestor jest świadomy zagrożenia powodziowego i dokona przebudowy drogi na własne ryzyko.

W wyniku budowy drogi gminnej:

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

Wymagania dla wykonawcy robót:

- w fazie realizacji przedsięwzięcia należy wygaszać silniki spalinowe maszyn i pojazdów wykorzystywanych na potrzeby realizacji inwestycji w czasie, gdy nie są eksploatowane,
- wszystkie roboty prowadzić w porze dziennej, zakres robót ograniczony do pasa drogowego, unikać nadmiernych uciążliwości dla środowiska i hałasu,
- wody opadowe bezpośrednio na pobocza i teren przymgły w granicach pasa drogowego, gdy pobocza wąskie doprowadzić „rynną” do poboczy,
- chronić powierzchnię ziemi przed zanieczyszczeniem, kruszywo dostarczać bezpośrednio w koryto jezdni a nie na składowisko,
- chronić istniejący drzewostan,
- odpady z masy bitumicznej wywieźć na bazę do recyklingu,
- odpady o kodzie 170504 magazynować w przymie usytuowanej w miejscu nie kolidującym z pracami budowlanymi. Odpady te wykorzystać do kształtowania poboczy i przyległego terenu,
- zwracać szczególną uwagę na możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód materiałami ropopochodnymi,
- wszelkie roboty związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz w sposób nie zagrażający zdrowiu i życiu ludzi.

7. OCHRONA KONSERWATORSKA

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

USŁUGI PROJEKTOWE sc

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64; 601-86-87-78
ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 Płock
NIP 774-27-49-470 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

INFORMACJA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA DLA

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 291110W (G10)
działki nr: 43/3, 43/4, 42/2, 44, 34 w obrębie Łaziska oraz 201/2 w
obrębie Alfonsów, gm. Słubice
odcinka km 0+006 – 0+870,46**

**Inwestor: Gmina Słubice
Ul. Płocka 32, 09-533 Słubice**

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88
Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz
Sprawdził: mgr inż. Zenobia Skutnik upr. drog. 46/91

Płock 2014.05

INFORMACJA
DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA
dla przebudowy drogi gminnej G10

1. ZAKRES ROBÓT OBEJMUJE:

- wykonanie nawierzchni,
- wykonanie poboczy,
- ułożenie rur ochronnych AROT PS110,
- wykonanie zabezpieczenia rurociągu naftowego.

Roboty prowadzone będą bezpośrednio na lub przy drodze, przy normalnym ruchu pojazdów ograniczonym tylko urządzeniami zabezpieczającymi.

2. WSKAZANIE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Droga biegnie na obszarze zabudowy zagrodowej oraz pól, łąk i terenów leśne, pod nawierzchnia poprzeczne przejście rurociągu naftowych oraz kabli telefonicznych, nad nawierzchnią poprzeczne przejścia napowietrznych linii energetycznych.

3. WSKAZANIE ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

Zachować szczególną ostrożność przy pracach ziemnych w obrębie rurociągu naftowego. Linia energetyczna, napowietrzna, nie stanowi zagrożenia, nie występują roboty z użyciem dźwigu.

4. ZAGROŻENIA W TRAKCIE ROBÓT

Głównym zagrożeniem dla pracowników będą przejeżdżające pojazdy i w związku z tym należy pamiętać że:

- prawidłowe i staranne oznakowanie robót wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo ruchu w obrębie prowadzonych robót,
- podstawowym znakiem ostrzegającym o robotach jest znak A-14,
- wszelkie znaki i sygnały związane z robotami muszą być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przestawiane w miarę ich postępu,
- do oznakowania robót stosujemy wyłącznie znaki odblaskowe duże, o czytelnym piktogramie
- podstawowym urządzeniem zabezpieczającym jest zapora biało-czerwona o szerokości deski 30 cm,

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

5. INSTRUKTAŻ PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIIE NIEBEZPIECZNYCH

Szkolenia w dziedzinie bhp dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, przeprowadza się jako:

- szkolenie wstępne
- szkolenie okresowe.

Szkolenia te przeprowadzane są w oparciu o programy poszczególnych rodzajów szkolenia.

Szkolenia wstępne przechodzą wszyscy nowo zatrudniani pracownicy przed dopuszczeniem do wykonywania pracy. Obejmuje ono zapoznanie pracowników z podstawowymi przepisami bhp zawartymi w Kodeksie pracy, w układach zbiorowych pracy i regulaminach pracy, zasadami bhp obowiązującymi w danym zakładzie pracy oraz zasadami udzielania pierwszej pomocy. Szkolenie wstępne na stanowisku pracy powinno zapoznać pracowników z zagrożeniami występującymi na określonym stanowisku pracy, sposobami ochrony przed zagrożeniami, oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tym stanowisku.

Pracownicy przed przystąpieniem do pracy, powinni być zapoznani z ryzykiem zawodowym związanym z pracą na danym stanowisku pracy.

Fakt odbycia przez pracownika szkoleń oraz zapoznania z ryzykiem zawodowym, powinien być potwierdzony przez pracownika na piśmie oraz odnotowany w aktach osobowych pracownika.

Szkolenie wstępne podstawowe w zakresie bhp, powinny być przeprowadzone w okresie nie dłuższym niż 6 miesięcy od rozpoczęcia pracy na określonym stanowisku pracy. Szkolenia okresowe w zakresie bhp dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, powinny być przeprowadzane w formie instruktażu nie rzadziej niż raz na 3 lata.

Na placu budowy powinny być udostępnione pracownikom do stałego korzystania, aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące:

- wykonywania prac związanych z zagrożeniami wypadkowymi lub zagrożeniami zdrowia pracowników,
- obsługi maszyn i innych urządzeń technicznych,
- postępowania z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi,
- udzielania pierwszej pomocy.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót) oraz majster budowy, stosownie do zakresu obowiązków.

Osoba kierująca pracownikami jest obowiązana:

- organizować stanowiska pracy zgodnie z przepisami i zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy,
- dbać o sprawność środków ochrony indywidualnej oraz ich stosowania zgodnie z przeznaczeniem,
- organizować, przygotowywać i prowadzić prace, uwzględniając zabezpieczenie pracowników przed wypadkami przy pracy, chorobami zawodowymi i innymi chorobami związanymi z warunkami środowiska pracy,
- dbać o bezpieczny i higieniczny stan pomieszczeń pracy i wyposażenia technicznego, a także o sprawność środków ochrony zbiorowej.

Środki ochrony indywidualnej w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników tych środków powinny zapewniać wystarczającą ochronę przed występującymi zagrożeniami (np. upadek z wysokości, uszkodzenie głowy, twarzy, wzroku, słuchu). Kierownik budowy jest informować pracowników o sposobach posługiwania się tymi środkami.

6. WSKAZANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH ZAPOBIEGAJĄCYCH NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYCH Z WYKONYWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

Zagrożenia wynikają z prowadzenia robót przy czynnej drodze i zostały omówione w p-cie 4.