

Investor:



GMINA NIEBORÓW
Aleja Legionów Polskich 26
99 - 416 Nieborów

Jednostka projektowa:



STAPRO Rafał Strugiński
03-904 Warszawa ul. Berezyńska 24 lok. 3
tel. 0 691 863 723

Nazwa opracowania:

PROJEKT TECHNICZNY
PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ MYŚLAKÓW - NIEBORÓW

Adres inwestycji / Wykaz działek na których usytuowano inwestycję:

DROGA GMINNA MYŚLAKÓW - NIEBORÓW

Jednostka ewidencyjna: 100509 2 Gmina Nieborów

Obręb Myślaków, działki nr: **587, 617/1, 647, 680**

Obręb Nieborów, działki nr: **211/1, 854, 855, 857/1, 857/2, 860, 862, 865**

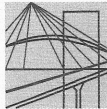
<i>Branża:</i>	<i>Data:</i>	<i>Nr egzemplarza</i>
DROGOWA	05.2019	1

<i>Stanowisko</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Uprawnienia</i>	<i>Specjalność</i>	<i>Podpis</i>
Projektant	mgr inż. Rafał Strugiński	MAZ/0243/POOD/09	drogowa	

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU BUDOWLANEGO

L.P	CZEŚĆ OPISOWA	nr strony
1	Upewnienia projektanta	3
2	Zaświadczenie o członkostwie w Izbie Inżynierów Budownictwa	5
4	Opis techniczny	8
5	Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy	16

L.P	CZEŚĆ RYSUNKOWA	nr rysunku	strona
1.	Plan orientacyjny	1	21
2.	Plan sytuacyjny	2	22
3.	Przekroje normalne - skala 1:50	3	24



sygn. akt. MAZ/7131/384/09/D

Warszawa, dnia 30 grudnia 2009 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42 z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83 poz. 578 późn. zm.),

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:
nadaje
Panu Rafałowi Sylwestrowi Strugińskiemu
magistrowi inżynierowi
urodzonemu dnia 16 września 1971 roku w m. Łowicz, synowi Janusza**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr MAZ/0243/POOD/09**

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień został opisany na odwrocie niniejszej decyzji.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy – Prawo budowlane, podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru, prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

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

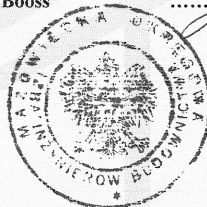
Skład Orzekający

1/ mgr inż. Krzysztof Latoszek

2/ mgr inż. Irena Churska

3/ mgr inż. Krzysztof Booss

.....
.....
.....



**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

w specjalności drogowej

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

- 1/ projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2/ sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na mocy § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do:

sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie wyżej wymienionej specjalności.

III. Na mocy § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do:

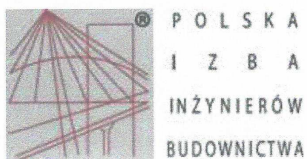
projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- 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.



Otrzymują:

1. Pan Rafał Sylwester Strugiński
ul. Berezyńska 24 m. 3
03-904 Warszawa
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-K58-WBX-VPB *

Pan RAFAŁ SYLWESTER STRUGIŃSKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BO/0455/09

adres zamieszkania ul. BEREZYŃSKA 24 LOK. 3, 03-904 WARSZAWA

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-07-01 do 2019-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-05-22 roku przez:

Jerzy Kotowski, Zastępca Przewodniczącego Rady Mazowieckiej 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.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

5. OPIS TECHNICZNY

**Do projektu przebudowy drogi gminnej
Mysłaków - Nieborów**

SPIS TREŚCI

1	Przedmiot inwestycji	8
2	Cel i zakres opracowania	8
3	Podstawa opracowania	8
4	Istniejący stan zagospodarowania terenu	9
5	Projektowane zagospodarowanie terenu	12
6	Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu	14
7	Dane informujące, czy teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany jest wpisany do rejestru zabytków oraz czy podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	14
8	Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego	14
9	Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego i jego otoczenia	15

1. Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej Mysłaków - Nieborów, w gminie Nieborów. Długość drogi objętej przebudową wynosi: 3833,60 m.

2. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest poprawa parametrów technicznych i użytkowych istniejącej drogi, poprawa płynności ruchu i komfortu jazdy, oraz poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego poprzez:

- wykonanie poszerzenia jezdni do 4,5 m,
- wykonanie nowej nawierzchni jezdni,
- wykonanie nowych poboczy,
- odmulenie istniejących przydrożnych rowów drogowych,
- wymianę i uzupełnienie oznakowania pionowego,
- regulację wysokościową istniejących zjazdów o nawierzchni utwardzonej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, polegające na przebudowie, w granicach istniejącego pasa drogowego, nie zmieni sposobu wykorzystania terenu, nie wystąpi również przekształcenie terenu wykorzystywanego aktualnie na cele komunikacji drogowej.

Przebudowa ta jest zgodna z definicją określoną w art. 4 pkt 18 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz w art. 3 pkt 7a ustawy z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane i nie wymaga zmiany granic pasa drogowego.

3. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Zlecenie Urzędu Gminy Nieborów
- Mapa w skali 1:1000 uzyskana od w Starostwa Powiatowego w Łowiczu.
- 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)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. nr 202/2004 ,poz.2072)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. nr 120/2003 ,poz.1126)
- Inwentaryzacja i pomiary sytuacyjno – wysokościowe w terenie
- Ustalenia z Inwestorem
- Ustawa Prawo Budowlane

4. Istniejący stan zagospodarowanie terenu

- ***Przebieg, długość istniejącego ciągu drogowego, ukształtowanie terenu***

Droga gminna Mysłaków - Nieborów, przebiega w terenie równinnym.

Na działkach sąsiadujących z pasem drogowym występuje głównie zabudowa jednorodzinna, zagrodowa oraz pola uprawne.

Droga przeznaczona do przebudowy składa się z dwóch odcinków. Pierwszy odcinek drogi gminnej nosi numer 105354E. Drugi odcinek zaczyna się od granicy działki 857/1 i nosi numer 105355E. Przebudowa kończy się na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 105370E w miejscowości Nieborów.

- ***Stan nawierzchni***

Nawierzchnia bitumiczna jezdni jest w złym stanie technicznym. Wykazuje duże zużycie techniczne, charakteryzujące się zniekształceniami w przekroju podłużnym i poprzecznym. Taki stan nawierzchni uniemożliwia sprawne odprowadzenie wód opadowych z jezdni. Powoduje to powstawanie licznych zastoisk wodnych oraz penetrację wody w głąb konstrukcji jezdni, tym samym przyspieszając jej degradację. Całość nawierzchni posiada liczne spękania podłużne, poprzeczne, spękania siatkowe, jak również miejscowe ubytki. Widoczne ślady po remontach cząstkowych.

- ***Przekrój poprzeczny***

Droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około od 3,2 do 3,6 m. Szerokość pasa drogowego wynosi około 9 m. Pobocza jezdni obustronne z kruszywa łamanego (wyremontowane). Skarpy korony drogi porośnięte trawą. Wzdłuż drogi, rowy drogowe chłonne o zmiennym przebiegu i głębokości, częściowo zanikające i występujące raz z lewej, raz z prawej strony jezdni. Spadek poprzeczny jezdni - daszkowy.

- ***Odwodnienie***

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na pas drogowy i do istniejących rowów drogowych.

- ***Zjazdy***

Na odcinku drogi gminnej występują zjazdy indywidualne. Zjazdy posiadają zróżnicowaną konstrukcję (gruntowe, o nawierzchniach: z kruszywa, z kostki brukowej, betonowe, bitumiczne) Część zjazdów wyposażona jest w przepusty o różnej średnicy i konstrukcji.

- ***Uzbrojenie terenu***

W pasie drogi znajduje się następujące istniejące uzbrojenie :

- wodociąg
- napowietrzne linie energetyczne
- podziemne kable teletechniczne
- podziemne kable energetyczne

- ***Uwagi***

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 105370E znajduje się na terenie zadrzewień tworzących historyczny układ przestrzenny (Aleja Lip na osi pałaców Arkadia i Nieborów). Fragment pasa

drogowego od km 2+019,10 do km 2+282,70, położony jest w obszarze ochrony stanowisk archeologicznych.

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Przebudowę drogi zaprojektowano po istniejącym śladzie. Długość odcinka robót wynosi 3833,60 m. Wszystkie elementy przebudowywanej drogi mieszczą się w granicach istniejącego pasa drogowego. Projekt przebudowy drogi rozpoczyna się od granicy pasa drogowego drogi powiatowej nr 2703E, w miejscowości Mysłaków. Pierwszy odcinek drogi gminnej nosi numer 105354E. Drugi odcinek zaczyna się od granicy działki 857/1 (km 2+032,28) i nosi numer 105355E. Przebudowa kończy się na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 105370E w miejscowości Nieborów.

Przebudowa drogi polega na wykonaniu poszerzenia jezdni do 4,5 m. Od km 0+000 do km 3+607,73 będzie to poszerzenie obustronne. Poszerzenie nie jest symetryczne i jest zależne od przebiegu rowów drogowych oraz granic działek pasa drogowego.

W strefie oddziaływania skrzyżowania, z drogą gminną nr 105370E zaprojektowano jednostronne poszerzenie jezdni do 5 m (na odcinku 25 m - od km 3+808,60 do km 3+833,60), od strony dębu oznaczonego numerem 2, który obecnie jest oddalony od istniejącej krawędzi jezdni bitumicznej o około 9 m. Po wykonaniu poszerzenia odległość ta zmniejszy się do około 6,2 m. Od strony lipy oznaczonej numerem 1, nie projektuje się poszerzenia.

Od km 3+607,73 do km 3+833,60, ze względu na nowo wybudowaną linię oświetlenia drogowego, zaprojektowano poszerzenie jednostronne (lewostronne - patrząc z pikietażem). Załamania trasy w planie oraz łuki poziome, odzwierciedlają istniejący przebieg jezdni.

W profilu podłużnym przebudowywana droga, wyniesiona zostanie powyżej istniejącej niwelety o około 11 cm, co nie spowoduje istotnych zmian ukształtowania wysokościowego przyległego terenu, a poprawi odwodnienie jezdni na przyległy pas drogowy. Pochylenia podłużne niwelety odzwierciedlają pochylenia istniejące.

Zaprojektowano wzmocnienie jezdni, poprzez ułożenie geosiatki z włókien szklanych, wstępnie przesączonej asfaltem, o szerokości 4,5 m, na warstwie wyrównawczej z betonu asfaltowego. Warstwę wyrównawczą, projektuje się na całym odcinku przebudowywanej jezdni, na poszerzeniach oraz istniejącej nawierzchni. (w celu umożliwienia ułożenia geosiatki).

- **Zjazdy**

Istniejące zjazdy o nawierzchni utwardzonej (asfaltowe, z kostki bruk. betonowej, lub z betonu cementowego należy wyregulować wysokościowo, dostosowując je do projektowanej warstwy ścieralnej jezdni.

Na zjazdach z kostki brukowej betonowej należy rozebrać istniejącą nawierzchnię na powierzchni przewidzianej do regulacji (ok. 2 m), uzupełnić podbudowę zjazdów a następnie ułożyć rozebraną nawierzchnię.

Na zjazdach o nawierzchni z betonu cementowego i asfaltowej, nawierzchnię zjazdu w odległości ok. 2 m od nowej krawędzi jezdni, należy naciąć piłą, następnie rozebrać, uzupełnić podbudowę i wykonać nową nawierzchnię z kostki brukowej.

Na zjazdach o nawierzchni gruntowej, należy wykonać regulację za pomocą warstwy kruszywa łamanego.

5.1 Parametry techniczne projektowanej przebudowy drogi

- Klasa techniczna: D
- $V_p = 30$ km/h,
- Obciążenie: 100 kN/oś
- Kategoria ruchu: KR 1
- Przekrój poprzeczny jednopasowy o szerokości 4,5 m
- Pobocze o szerokości 0,75 m
- Zastosowano elementy uspokojenia ruchu

5.2 Konstrukcja nawierzchni

Projektowane konstrukcje jezdni i poboczy przedstawiają się następująco:

Poszerzenia jezdni od km 0+000 do km 3+833,60

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	3
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	4
Geosiatka z włókien szklanych, wstępnie przesączana asfaltem – wytrz. min 120 kN/m	-
Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70 – 100 kg/m ² ,	zmienna
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	20
Warstwa wzmocnionego podłoża z mieszanki związanej cementem C1,5/2	15

Wzmocnienie istniejącej jezdni od km 0+000 do km 3+833,60

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	4
Geosiatka z włókien szklanych, wstępnie przesączana asfaltem– wytrz. min. 120 kN/m	-
Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70 – 100 kg/m ²	zmienna
Istniejąca konstrukcja jezdni	-

Pobocza z kruszywa

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm stabilizowanej mechanicznie	15
Warstwa kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie	15

Zjazdy (asfaltowe lub z betonu cementowego) – korekta wysokościowa

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70	zmienna
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	0 - 15

Zjazdy (z kostki brukowej betonowej lub z bruku kamiennego) – korekta wysokościowa

Warstwa	Grubość [cm]
Kostka brukowa betonowa	8
Podsypka cementowo-piaskowa	3
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	0-15

Uwagi do konstrukcji:

- Ostateczną lokalizację nowych poszerzeń podbudowy jezdni należy ustalić po wytyczeniu trasy w terenie i określeniu położenia krawędzi projektowanej warstwy wyrównawczej, w odniesieniu do krawędzi istniejących rowów.
- Na odcinku od km 0+000 do km 3+607,73 należy wykonać **poszerzenia obustronne**.
- W celu prawidłowego podparcia krawędzi jezdni, wykonać podbudowę pod poszerzenie jezdni na całym odcinku przejściowym od km 3+574,99 do km 3+607,73,
- **Bezwzględny warunkiem prawidłowego wykonania wzmocnienia nawierzchni, jest trwałe zespolenie siatki wstępnie powlekaną asfaltem, z warstwą wyrównawczą. Siatkę należy rozkładać „na gorąco” ze sklejeniem siatki z podłożem. Nie dopuszcza się ułożenia siatki bez trwałego zespolenia z warstwą wyrównawczą.**

Siatkę należy układać na podłożu z jednoczesnym podgrzewaniem. Podczas procesu rozkładania, mikrofolia od spodu siatki ma być całkowicie stopiona, a powłoka bitumiczna siatki winna być nagrzana. W przypadku aplikacji ręcznej warstwę folii należy stopić gazowym palnikiem ręcznym; w przypadku rozkładania maszynowego warstwa ta jest topiona przez palniki zabudowane w urządzeniu rozkładającym. Palniki i prędkość przejazdu maszyny należy tak regulować aby nie dopuścić do przegrzewania siatki (przypalania powłoki z wydzielaniem dymu).

W przypadku rozkładania ręcznego należy docisnąć warstwę siatki poprzez przejazd lekkiego walca obficie skrapianego. W przypadku rozkładania maszynowego nie jest to wymagane i w przypadku podłoża frezowanych nie zalecane. Nie jest wymagane dodatkowe kotwienie siatki zbrojeniowej do podłoża.

Siatkę należy układać „na zakład” o szerokości min. 10 cm. Dotyczy to zarówno połączeń podłużnych jak i poprzecznych. Docinanie siatki na żądany wymiar zarówno w kierunku podłużnym jak i poprzecznym może się odbywać przy wykorzystaniu zarówno przyrządów ręcznych jak i z wykorzystaniem mechanicznych urządzeń tnących (szlifierki kątowe itp.).

Po rozłożonej warstwie siatki przygotowanej do przykrycia warstwą bitumiczną nawierzchni może odbywać się ruch pojazdów używanych do układania tej warstwy. Dopuszcza się także ogólny ruch kołowy w ograniczonym zakresie, zarówno co prędkości jak i tonażu pojazdów.

- Warstwę kruszywa łamanego grubości 15 cm, na powierzchni projektowanych poboczy należy wbudowywać wyłącznie na warstwie wymienionego podłoża o grubości min. 15 cm lub na istniejących poszerzeniach z kruszywa łamanego.
- Niedopuszczalne jest wykonywanie poboczy bezpośrednio na gruncie rodzimym.

5.3 Odwodnienie

Odwodnienie jezdni odbywać się będzie powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne, podłużne na przyległy pas drogowy i do istniejących rowów drogowych. Zaprojektowano odmulenie istniejących rowów drogowych i przepustów w obrębie pasa drogowego, na całej długości projektowanej przebudowy.

5.4 Oznakowanie drogi

Oznakowanie drogi pokazano w projekcie stałej organizacji ruchu.

6. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

- powierzchnia jezdni – **13 685 m²**
- powierzchnia poboczy - **4 319 m²**

7. Dane informujące, czy teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany jest wpisany do rejestru zabytków oraz czy podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

W bezpośrednim zasięgu projektowanego przedsięwzięcia występują obiekty i obszary poddane ochronie na podstawie przepisów *ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.). Planowane do wykonania poszerzenie istniejącego skrzyżowania, zlokalizowane w pasie drogowym, na granicy opracowania (km 3+833,60 - skrzyżowanie z drogą gminną nr 105370E) znajduje się, na terenie zadrzewień tworzących historyczny układ przestrzenny (Aleja Lip na osi pałaców Arkadia i Nieborów). Aleja Lip podlega ochronie konserwatorskiej na podstawie wpisu do rejestru zabytków decyzją Nr 296 z dnia 14.06.1974r. (nr rejestru 1150).

Aleja lipowa uznana została również za pomnik przyrody rozporządzeniem Nr 35 Wojewody Skierniewickiego z dnia 17 lipca 1997r. (Dz. Urz. Woj. Skierniewickiego Nr 16, poz. 105). W/w teren podlega ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Fragment pasa drogowego, od km 2+019,10 do km 2+282,70 położony jest w obszarze ochrony stanowisk archeologicznych, a prace ziemne podlegają nadzorowi konserwatorskiemu.

Na fragmencie inwestycji, pas drogowy przebiega przez otulinę Bolimowskiego Parku Krajobrazowego (od km 2+500 do granicy opracowania - km 3+833,60, odcinek 1333,6 m), podlegającego ochronie, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zmianami.). W/w teren podlega ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Pozostały pas drogowy, w którym jest projektowana przebudowa drogi, nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie znajdują się na nim obiekty podlegające ochronie konserwatorskiej.

8. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego

Zamierzenie budowlane nie jest zlokalizowane na terenie podlegającym wpływom eksploatacji górniczej.

9. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego i jego otoczenia

Zgodnie z Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zmianami), powyższa inwestycja, zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (ze względu na długość przekraczającą 1 km).

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się występowania zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników budowanej drogi. Projektowana przebudowa nie zmienia pierwotnego charakteru istniejącej drogi. W wyniku realizacji inwestycji ulegnie poprawie bezpieczeństwo uczestników ruchu, zmniejszy się zapylenie oraz hałas generowany przez ruch drogowy.

W trakcie realizacji inwestycji, w celu minimalizacji potencjalnego, negatywnego wpływu budowy analizowanej drogi należy podjąć następujące działania:

- do niezbędnego minimum ograniczyć szerokość pasa objętego pracami – tak, by w efekcie nieorganizowanego prowadzenia prac nie zniszczono terenu, w szczególności gleby i roślinności, poza obszarem przewidzianym pod inwestycję,
- prowadzić bieżący nadzór w zakresie występowania niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych – w przypadku ich pojawienia podjęcie działań do natychmiastowego usunięcia zagrożenia,
- organizację zaplecza budowy przeprowadzić z poszanowaniem środowiska, tak by na skutek braku porządku, niewłaściwego zabezpieczenia materiałów, maszyn i urządzeń przed awariami nie doszło do skażeń i zanieczyszczeń w środowisku,
- czas budowy powinien ograniczony być do niezbędnego minimum.

Opracował:

6. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA W PROCESIE BUDOWY

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia została sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 23.06.2003 r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. Ustaw Nr 120 poz.1126).

1. Zakres robót oraz kolejność realizacji obiektów.

Przedsięwzięcie pod nazwą: „Przebudowa drogi gminnej Mysłaków - Nieborów” swym zakresem obejmuje:

- Wykonanie poszerzeń jezdni,
- Wykonanie nakładki bitumicznej,
- uzupełnienie i wyprofilowanie poboczy,
- wymianę i uzupełnienie oznakowania pionowego,
- odmulenie rowów drogowych i przepustów

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Na terenie objętym projektowaną przebudową zlokalizowane są:

- Sieci uzbrojenia terenu:
 - Napowietrzne sieci elektroenergetyczne
 - Kablowe linie elektroenergetyczne
 - Linie teletechniczne
 - Wodociąg

3. Wskazanie elementów zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

- napowietrzne i podziemne linie energetyczne

4. Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych.

Zagrożenia:

- ruch pojazdów transportowych i maszyn drogowych przy jednoczesnym zapewnieniu dojazdu do posesji;
- praca koparki przy wykonywaniu korytowania i załadunku nadmiaru gruntu na samochody do wywozu,
- praca maszyn drogowych – zagęszczarki, samochody samowładowcze dowożące kruszywo – podczas wykonywania poboczy
- wykopy powstałe w trakcie robót ziemnych;
- odsłonięte sieci uzbrojenia terenu podczas robót ziemnych;
- przenoszenie ciężkich materiałów;

Realizacja zadania w pasie drogowym może spowodować zagrożenie dla robotników ze strony:

- pojazdów poruszających się ulicą.

Wskazania:

- zabezpieczenie strefy wykonywanych robót poprzez oznakowanie i zabezpieczenie robót drogowych,
- wyznaczenie strefy niebezpiecznej podczas pracy koparki minimum 6,00 m,
- Należy wprowadzić taką organizację ruchu drogowego, według której obowiązywać będą przepisy ruchu drogowego z zabezpieczeniem ruchu pieszych.

Każda z wymienionych kategorii robót powinna posiadać plan i procedurę bezpiecznego jej wykonywania, zaś pracownicy powinni być przeszkoleni na okoliczność prac przewidzianych w poszczególnych kategoriach.

5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Obowiązkiem kierownictwa budowy jest zapewnienie przeszkolenia każdego pracownika zatrudnionego na budowie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Szkolenia powinny być prowadzone przez osobę posiadającą stosowne uprawnienia i wiedzę oraz umiejętność przekazywania wiedzy uczestnikom szkolenia. Pracownicy szkoleni mają obowiązek poświadczyc własnym podpisem nabycie wiedzy, która została im przekazana w trakcie szkolenia. Kierownictwo budowy jest zobowiązane do przekazania osobie prowadzącej szkolenia wskazówek, co do programu szkolenia, w którym powinny być w sposób szczególny eksponowane zagrożenia związane z robotami kategorii wymienionych w punkcie 4.

Kierownik budowy i kierownicy niższych szczebli mają obowiązek sprawdzenia, czy pracownik przystępujący do pracy został przeszkolony. Ponadto kierownicy robót kategorii wymienionych w punkcie 4 powinni dodatkowo zwrócić uwagę pracownikom podejmującym pracę na szczególne rodzaje zagrożeń wiążące się z daną kategorią. Dodatkowo, kierownicy powinni pouczyć pracowników o obowiązku zwracania uwagi na przypadki nie stosowania się innych pracowników do obowiązujących zasad bezpieczeństwa, a w razie rażących przypadków - zgłaszania takich zdarzeń przełożonym.

Kierownik budowy jest zobowiązany do okresowego sprawdzania przestrzegania zasad bezpieczeństwa i higieny pracy i sporządzania raportu z tej czynności.

6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Kierownik budowy i nadzór mogą wykorzystywać dla zapewnienia bezpieczeństwa robót następujące środki techniczne i sposoby organizacji robót;

- wygradzenia i oznaczenia stref, gdzie prowadzone są roboty szczególnie niebezpieczne,

- ❑ informowanie i powiadamianie o miejscu, czasie i sposobach prowadzenia robót niebezpiecznych oraz sposobach zachowania zapewniających bezpieczeństwo,
- ❑ harmonizacji i takiego organizowania prowadzenia robót niebezpiecznych, by zagrożenia dotyczyły możliwie jak najmniejszej liczby pracowników i miały miejsce w porze gdy potencjalne zagrożenia tak pracujących na budowie jak i ewentualnych osób postronnych są minimalne,
- ❑ zapewnienie pracownikom pracującym w strefach zagrożenia niezbędnych indywidualnych środków ochrony,
- ❑ zapewnienie niezbędnych sprawdzeń sprawności i stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń technicznych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa,
- ❑ zapewnienia właściwego zabezpieczenia miejsc i stref niebezpiecznych podczas przerw w pracy (np. głębokie wykopy, urządzenia elektryczne pod napięciem, zabezpieczenie maszyn i sprzętu przed uruchomieniem przez osoby nieupoważnione, etc.),
- ❑ zorganizowanie miejsca gdzie można udzielać pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach,
- ❑ zorganizowanie służby odpowiadającej za bezpieczeństwo i ochronę mienia na budowie.

Szczegółowy plan bioz opracowuje kierownik budowy zgodnie z cytowanym na wstępie rozporządzeniem.

Planowane roboty przy przebudowie drogi są robotami liniowymi na otwartym terenie. Nie zachodzi niebezpieczeństwo, które uniemożliwiłoby sprawną ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Opracował:

CZĘŚĆ RYSUNKOWA