

## OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

### 1. DANE OGÓLNE

#### 1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 740 na odcinku od km 17+775 do km 19+275 w miejscowości Żerdź, w zakresie wymiany nawierzchni jezdni z jej poszerzeniem, budowy chodników i przystanków autobusowych, przebudowy istniejącego skrzyżowania z drogą gminną, przebudowy i budowy zjazdów do posesji oraz przebudowy odwodnienia przedmiotowego odcinka drogi.

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

**Zarząd Województwa Mazowieckiego**

reprezentowany przez:

**Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie**

ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa

Zleceniodawcą dokumentacji projektowej jest:

**Wójt Gminy Przytyk**

ul. Zachęta 57, 26-650 Przytyk

Nazwa zadania:

**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 740 od km 17+775 do km 19+275 w miejscowości Żerdź, gmina Przytyk**

#### 1.2. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta pomiędzy Zleceniodawcą a Wykonawcą;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430);
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2020 poz. 1609)
- Obowiązujące normy oraz wydawnictwa i publikacje techniczne z zakresu obejmującego temat projektu;
- Profile geotechniczne wykonane na podstawie otworów wiertniczych;
- Dane wyjściowe do sporządzenia przedmiaru robót;
- Inwentaryzacja w terenie.

#### 1.3. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 740 na odcinku od km 17+775 do km 19+275 w miejscowości Żerdź.

Klasa drogi - G

Prędkość projektowa -  $V_p = 50\text{km/h}$

Prędkość miarodajna -  $V_m = 60\text{km/h}$

Kategoria ruchu - KR4  
Dopuszczalny nacisk osi pojazdów - 115 kN.

#### 1.4. Lokalizacja inwestycji

Droga wojewódzka nr 740 zlokalizowana jest w południowej części województwa mazowieckiego, na terenie powiatu radomskiego, w gminie Przytyk. Odcinek będący przedmiotem niniejszego opracowania, o długości 1 500m, w całości zawiera się w obszarze zabudowanym. Rozpoczyna swój bieg w miejscowości Żerdź w km 17+775, na skrzyżowaniu z drogą gminną (dz. nr 36/2 o. Podgajek Zachodni), a kończy w km 19+275. Odcinek objęty przedmiotowym opracowaniem zlokalizowany jest na działkach:

| lp. | numer ewidencyjny | obręb             | gmina   | powiat   | województwo |
|-----|-------------------|-------------------|---------|----------|-------------|
| 1   | 36/1              | Podgajek Zachodni | Przytyk | radomski | mazowieckie |
| 2   | 24/1              |                   |         |          |             |
| 3   | 37                |                   |         |          |             |
| 5   | 434               | Żerdź             |         |          |             |

#### 1.3. Rodzaj, zakres i cel inwestycji

Rodzaj inwestycji – przebudowa drogi niewymagająca zmiany granic istniejącego pasa drogowego.

Przebudowa istniejącej drogi wojewódzkiej nr 740 w miejscowości Żerdź przewiduje:

- przebudowę drogi na długości 1 500 m z poszerzeniem jezdni do 7,0 m;
- wymianę konstrukcji istniejącej nawierzchni;
- korektę łuków poziomych i pionowych;
- korektę spadków poprzecznych jezdni;
- przebudowę skrzyżowania z drogą gminną;
- przebudowę i budowę obiektów inżynierskich (przepustów);
- przebudowę zjazdów;
- wykonanie poboczy ulepszonych kruszywem łamanym;
- budowę chodnika lewostronnego wraz ze zjazdami;
- budowę peronów dla przystanków autobusowych bez wydzielonych zatok;
- zapewnienie poprawnego odwodnienia drogi, w tym oczyszczenie z profilowaniem dna i przebudowa rowów drogowych oraz budowa wpustów ulicznych z odprowadzeniem do rowu otwartego;
- budowę kanału technologicznego;
- zabezpieczenie infrastruktury technicznej;
- wykonanie docelowego oznakowania drogi.

Celem niniejszego opracowania jest sporządzenie kompletnej dokumentacji projektowo - kosztorysowej stanowiącej podstawę do rozpoczęcia i realizacji zadania inwestycyjnego, jakim jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 740 w miejscowości Żerdź. Powyższe zamierzenie inwestycyjne wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego oraz zwiększy walory eksploatacyjne i estetyczne przedmiotowej drogi.

## **2. ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

### **2.1. Warunki ogólne – stan istniejący**

Analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 740 przeznaczony do przebudowy pełni funkcję komunikacyjną w infrastrukturze województwa mazowieckiego, jako połączenie drogi wojewódzkiej nr 732 w m. Przytyk z drogą krajową nr 48 w m. Potworów, a także służy obsłudze komunikacyjnej terenów zabudowy mieszkaniowej i terenów rolnych przyległych do niej w miejscowości Żerdź. Istniejąca droga wojewódzka przebiega po terenie równinnym charakteryzującym się w większości zagospodarowaniem jednorodzinnym i gospodarczym. Wzdłuż całej drogi po jej obu stronach sąsiadujące działki to działki zarówno budowlane, jak i rolne. Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 15 do 18 m.

Na całym odcinku droga wojewódzka ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni od 6,0 do 6,5 m z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami drogowymi otwartymi. Ruch pieszy i rowerowy występuje w obrębie przystanków autobusowych, stacji paliw i obiektów handlowo-usługowych, natomiast na pozostałym odcinku praktycznie nie występuje. Istniejąca szata roślinna w granicach pasa drogowego to pojedyncze drzewa i krzewy porastające przeciwskarpy rowów.

### **2.2. Sieć komunikacji drogowej**

#### Połączenia z drogami wojewódzkimi

Na odcinku objętym opracowaniem przedmiotowa droga DW 740 nie łączy się z innymi drogami wojewódzkimi.

#### Połączenia z drogami powiatowymi

Na odcinku objętym opracowaniem przedmiotowa droga DW 740 nie łączy się z drogami powiatowymi.

#### Połączenia z drogami gminnymi

Droga wojewódzka nr 740 na odcinku objętym opracowaniem krzyżuje się z istniejącymi drogami gminnymi o nawierzchni z betonu asfaltowego w kilometrach:

- 17+775,00 z drogą gminną nr 350901W – na początku projektowanego odcinka, zaprojektowano zarówno dowiązanie chodnika lewostronnego do istniejącego przebiegu chodnika, jak i dostosowanie wlotu drogi gminnej z poszerzeniem jezdni;
- 18+683,00 z drogą gminną wewnętrzną – zaprojektowano zjazd publiczny przez chodnik o szerokości jezdni 5,0 m oraz łukach o promieniu 5,0 m;
- 19+248,80 z drogą gminną nr 350923W – zaprojektowano skrzyżowanie typu T do granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 740 o parametrach takich, jak w stanie istniejącym (szerokość jezdni 5,0 m i promienie łuków 6,0 m i 8,0 m).

### **2.3. Obiekty inżynierskie**

#### Obiekty mostowe

Na projektowanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 740 nie występuje żaden obiekt mostowy.

#### Przepusty

Na projektowanym odcinku występuje jeden przepust pod drogą i przepusty pod zjazdami.

Istniejący przepust pod drogą:

- w km 18+649,90 betonowy o przekroju prostokątnym 70x70 cm, przewidziano do likwidacji, a zamiast zaprojektowano przepust P-01  $\phi 80$ cm w km 18+677,30.

Przepusty pod zjazdami z rur betonowych  $\phi 40$ cm.

## 2.4. Sieci uzbrojenia podziemnego

W pasie drogowym występują sieci:

- Wodociągowa podziemna zlokalizowana wzdłuż jezdni drogi wojewódzkiej, poza pasem drogowym. Występują przejścia poprzeczne pod korpusem drogowym w km: 17+995, 18+547, 18+670, 18+874, 18+970 oraz 19+112, jednakże poziom posadowienia sieci wodociągowej w obrębie tych przejść poprzecznych gwarantuje zachowanie wymaganych przepisami bezpiecznych odległości do elementów konstrukcji drogi, co zostało potwierdzone uzgodnieniem ZGK w Przytyku (zarządcy sieci wodociągowej Gminy Przytyk).
- Teletechniczna podziemna z linią światłowodową zlokalizowana zasadniczo poza pasem drogowym, a na odcinku w pasie drogowym zaprojektowano dodatkowe zabezpieczenie rurą ochronną dwudzielną typu Arot A160PS, dla tego rozwiązania uzyskano uzgodnienie Orange Polska S.A. nr TTISILU/PR.215-44871/21 w dniu 07.10.2021r.
- Elektroenergetyczna niskiego napięcia nadziemna i 2 szt. przyłączy indywidualnych w postaci przejść poprzecznych pod koroną drogi. Ze względu na zachowanie wymaganych przepisami bezpiecznych odległości do elementów konstrukcji drogi, nie stwierdzono kolizji, a tym samym konieczności dodatkowego występowania do zarządcy sieci o warunki zabezpieczenia przyłączy.

## 2.5. Warunki gruntowo-wodne

Dla potrzeb niniejszego opracowania zostały przeprowadzone badania podłoża w postaci profili geotechnicznych dla 6 szt. otworów wiertniczych z określeniem rodzaju gruntu i parametrów geotechnicznych poszczególnych warstw. Odwierty wykonano naprzemiennie w obrębie istniejącej nawierzchni drogi oraz w poboczu.

Wnioski z przeprowadzonych badań:

1. Warunki gruntowe proste;
2. Grubość warstwy asfaltu od 16 do 18 cm, pod asfaltem występuje warstwa kruszywa łamanego o grubości od 19 do 40 cm i nasyp piaszczysty.
3. Grunty rodzime występujące pod warstwą nasypów to: piasek drobny o  $ID = 0,6$ ; glina piaszczysta o  $IL = 0,25 \div 0,35$ .
4. Obiekt należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej;
5. Głębokość strefy przemarzania  $H_z = 1,0$ m p.p.t.;
6. Woda gruntowa stwierdzona w otworach nr 4 i 5 na gł. 1,2m p.p.t., a w otworze nr 6 na gł. 1,5 m p.p.t.
7. Ze względu na stwierdzoną warstwę gliny piaszczystej brązowej od 0,5 m p.p.t. do 1,5 m p.p.t. od km 18+870 do km 19+120 podłoże ma kategorię G4 i wymaga zastosowania wzmocnienia celem doprowadzenia do kategorii G1.

## **2.6. Szata roślinna**

W otoczeniu drogi znajdują się pojedyncze drzewa zlokalizowane na przeciwsłupach rowów drogowych. Przewidziano wycinkę 22 szt. drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem pasa drogowego. Decyzja zezwalająca na wycinkę w/w drzew zostanie uzyskana przez Inwestora w ramach odrębnego postępowania.

## **2.7. Projektowane zagospodarowania terenu**

Rozwiązania przedstawione w niniejszej dokumentacji zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących ustaw i rozporządzeń, uniknąć konieczności zmiany granic istniejącego pasa drogowego drogi wojewódzkiej 740.

### 2.7.1. Rozwiązania sytuacyjne

Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano:

#### Jezdnia

- na całym odcinku objętym opracowaniem nową jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 7,0 m, za wyjątkiem odcinka od km 19+265,00 do km 19+275,00 przewidziano dostosowanie do istniejącej szerokości jezdni 6,5 m;
- dodatkowy pas do skrętu w lewo na stację paliw, z klinem naprowadzającym wyznaczonym za pomocą oznakowania poziomego, o parametrach:
  - szerokość pasa 3,5m;
  - odcinek akumulacji 20,0m;
  - odcinek zwalniania 25,0m;
  - odcinek zmiany pasa ruchu 20,0m;
  - poszerzenie jezdni 1:20, zwężenie jezdni 1:10.

#### Pobocza

- pobocza z kruszywa łamanego o szerokości 1,25m;

#### Chodniki

- na odcinku od początku opracowania do zjazdu publicznego na stację paliw oraz za zjazdem na stację paliw do km 19+234,80 chodnik lewostronny o szerokości netto 1,5 m oddzielony od jezdni pasem zieleni o szerokości netto 1,0m;
- na odcinku pomiędzy wjazdem i wyjazdem ze stacji paliw zaprojektowano chodnik przy jezdni o szerokości netto 2,0m (ze względu na niewystarczającą szerokość pasa drogowego dla chodnika oddzielonego pasem zieleni).

#### Przystanki autobusowe

- ze względu na natężenie miarodajne ruchu nieprzekraczające 400 P/h zdecydowano się pozostawić przystanki autobusowe dla komunikacji zbiorowej w dotychczasowych lokalizacjach (po 2 szt. dla każdego z kierunków) i nie przebudowywać ich na zatoki autobusowe;

- przewidziano wykonanie 4 peronów przystankowych (po 1 dla każdego przystanku) o długościach:
  - 31,0 m prawostronne;
  - 20,0 m lewostronne.

#### Skrzyżowania i zjazdy

- budowę nowych i przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych;
- przebudowę skrzyżowań z drogami gminnymi.

#### Załamania i łuki poziome

Zaprojektowano 4 łuki poziome, o promieniach umożliwiających zastosowanie przekrojów poprzecznych jak na prostej. Parametry przedmiotowych łuków opisano na rysunku Plan sytuacyjny.

#### 2.7.2. Przekroje normalne

Przekroje normalne charakteryzujące spadki poprzeczne elementów drogi zaprojektowano w taki sposób, aby umożliwić odpływ wody opadowej i możliwie jak najbardziej dostosować korpus drogowy do istniejącego terenu.

Na odcinkach prostych i łuków poziomych zaprojektowano jezdnię o pochyleniu daszkowym 2%, pobocza o pochyleniu 6% i chodniki o spadku 1% w kierunku pasa zieleni.

#### 2.7.3. Droga w przekroju podłużnym

Na całym odcinku drogi dostosowano niweletę do istniejącego poziomu terenu uwzględniając konieczność jej wzmocnienia oraz regulacji w celu uzyskania wymaganych pochyleń w przekroju poprzecznym i podłużnym oraz konieczność koordynacji z wysokościami istniejącego zagospodarowania. Na początku i na końcu opracowania niweletę dowiązano do wysokości nawierzchni istniejącej drogi wojewódzkiej. Przy skrzyżowaniach z drogami gminnymi należy dowiązać pochylenie podłużne tych dróg do wysokości niwelety zaprojektowanej drogi wojewódzkiej.

#### 2.7.4. Odwodnienie drogi

Odwodnienie pasa drogowego przewidziano w postaci: spadków podłużnych i poprzecznych jezdni, poboczy, chodnika oraz rowów drogowych otwartych i wpustów ulicznych. Wody opadowe z części jezdni ograniczonej krawężnikiem, za pośrednictwem ścieku przykrawężnikowego, kierowane będą do wpustów ulicznych betonowych z osadnikiem, stąd za pośrednictwem przykanalików PP  $\phi 20\text{cm}$  odprowadzane będą do rowu otwartego. Dla wpustu WP-19 zaprojektowano odprowadzenie do rowu otwartego przy drodze gminnej, natomiast dla wpustu WP-20 – bezpośrednie włączenie do projektowanego przepustu P-01 za pośrednictwem łącznika typu siodłowego.

Wody opadowe z rowów otwartych odprowadzane będą jak w stanie istniejącym: do rowów przydrożnych drogi wojewódzkiej nr 740 (włączenie na początku opracowania) oraz, za pośrednictwem projektowanego przepustu PEHD  $\phi 80\text{cm}$  w km 18+677,30 do rowu przydrożnego drogi gminnej.

W związku z dotychczasowymi problemami z właściwym funkcjonowaniem oraz zmianę systemu odwodnienia drogi, zdecydowano się zlikwidować istniejący przepust 70x70cm pod jezdnią DW740 w km 18+649,90 a jego rolę przejmie zaprojektowany przepust P-01.

Zaprojektowano likwidację lewostronnego rowu otwartego, w którego miejscu przewidziano chodnik i pas zieleni, dlatego też napływ wód opadowych z rowu od strony m. Potworów zostanie skierowany do rowu prawostronnego. W tym celu zaprojektowano odcinek kanalizacji deszczowej z rur PP  $\phi 40$ cm z wlotem do kanalizacji z osadnikiem betonowym i kratą zabezpieczającą, studnię betonową połączeniową z osadnikiem  $\phi 100$ cm oraz umocnionym wylotem do rowu otwartego.

W związku z powyższym zwiększona zostanie ilość wód opadowych kierowanych do rowu prawostronnego. Dlatego rów prawostronny na całym odcinku objętym przebudową zostanie pogłębiony, aby zwiększyć jego parametry hydrauliczne, a także zapewnić odpowiednią odległość wylotów przykanalików od dna rowu.

W zaprojektowane perony prawostronne uniemożliwiają wykonanie w ich miejscu rowu otwartego. W związku z tym zaprojektowano na całej długości peronu - przepustu rurowy PEHD  $\phi 40$ cm z wlotem betonowym z osadnikiem i kratą zabezpieczającą.

Przewidziano również przebudowę istniejących zjazdów po prawej stronie jezdni, a dla nich zaprojektowano przepusty rurowe PEHD  $\phi 40$ cm z wlotami i wylotami zabezpieczonymi prefabrykowanymi ściankami czołowymi ze skrzydełkami.

## **2.8. Konstrukcja elementów drogi**

### Jezdnia od km 17+787,00 do km 18+870,00 oraz od km 19+120 do km 19+275

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S PMB 45/80-55 gr. 4 cm;
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC22W PMB 25/55-60 gr. 8 cm;
- Warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC22P 35/50 gr. 11 cm;
- Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego C<sub>90/3</sub> gr. 20 cm.

### Jezdnia od km 18+870 do km 19+120

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S PMB 45/80-55 gr. 4 cm;
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC22W PMB 25/55-60 gr. 8 cm;
- Warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC22P 35/50 gr. 11 cm;
- Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego C<sub>90/3</sub> gr. 20 cm;
- Ulepszone podłoże z mieszanki związanej cementem C<sub>3/4</sub> gr. 18 cm;
- Wymiana gruntu na niewysadzinowy – pospółka o CBR  $\geq 20\%$  gr. 40 cm;
- Warstwa odcinająca z geotkaniny poliestrowej separacyjno-wzmacniającej.

### Pobocze

- Nawierzchnia z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 gr. 10 cm.

### Chodnik i perony autobusowe

- Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 6 cm;
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm;
- Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 gr. 10 cm.

### Zjazdy o nawierzchni bitumicznej

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S PMB 45/80-55 gr. 4 cm;
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W PMB 25/55-60 gr. 4 cm;
- Podbudowa z kruszywa łamanego C<sub>90/3</sub> gr. 20 cm.

### Zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej

- Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm;
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm;
- Podbudowa z kruszywa łamanego C<sub>90/3</sub> gr. 20 cm.

## **2.9. Kanał technologiczny**

Zaprojektowano kanał technologiczny usytuowany pod chodnikiem, który stanowią ciągi rur osłonowych PVC:

- kanał technologiczny uliczny – wykonany z jednej rury osłonowej  $\phi 110$ , trzech rur światłowodowych  $\phi 40$  i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur  $\phi 40$ ;
- kanał technologiczny przepustowy – wykonany z dwóch rur osłonowych  $\phi 110$ , z czego w jednej z nich przewidziano zainstalowanie trzech rur światłowodowych  $\phi 40$  i jedną prefabrykowaną wiązkę mikrorur  $\phi 40$ .

oraz studni kablowych SKO-2.

Taśmę ostrzegawczą o szerokości  $200 \pm 10$  mm i grubości co najmniej 0,3 mm w kolorze pomarańczowym z perforowanymi otworami o średnicy co najmniej 10 mm i z trwałym napisem "Uwaga Kanał Technologiczny" należy umieścić nad ciągami kanałów technologicznych w połowie głębokości ich ułożenia.

Taśmę ostrzegawczo-lokalizacyjną o szerokości  $200 \pm 10$  mm i grubości co najmniej 0,5 mm w kolorze pomarańczowym z czynnikiem lokalizacyjnym w postaci taśmy kwasoodpornej o szerokości co najmniej 25 mm i grubości co najmniej 0,1 mm, z perforowanymi otworami o średnicy co najmniej 10 mm i z trwałym napisem "Uwaga Kanał Technologiczny" należy umieścić bezpośrednio nad ciągami kanałów technologicznych.

## **2.10. Roboty rozbiórkowe i roboty ziemne**

Dla potrzeb wykonania przedmiotowej przebudowy drogi konieczne jest wykonanie robót rozbiórkowych istniejącej nawierzchni jezdni od km 17+787,00 do km 19+275, przepustów pod drogą i pod zjazdami oraz nawierzchni zjazdów przewidzianych do przebudowy.

Roboty ziemne to głównie wykopy pod przepusty i przykanaliki wpustów ulicznych, wykonanie koryta pod konstrukcję jezdni, zjazdów i chodników oraz pod konstrukcję rowu krytego, a także przebudowa rowów drogowych.

## **2.11. Organizacja ruchu i urządzenia bezpieczeństwa ruchu**

Organizacja ruchu według projektu organizacji ruchu, który jest integralną częścią tego opracowania.



### 3. Informacje o obszarze oddziaływania obiektu budowlanego

Obszar oddziaływania mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany.

Obszar oddziaływania obiektu określono na podstawie Prawa Budowlanego ustawa z 7 lipca 1994r. (Dz. U. z 2010r. nr 243, poz. 1623 z późn. zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999r. poz. 430 z późn. zmianami).

Kategoria obiektu budowlanego XXV (drogi).

### 4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

|                                       |                         |
|---------------------------------------|-------------------------|
| Powierzchnia utwardzona projektowana: | 15 330 m <sup>2</sup> . |
| – jezdnia o nawierzchni bitumicznej   | 10 650 m <sup>2</sup> ; |
| – pobocza z kruszywa łamanego         | 1 710 m <sup>2</sup> ;  |
| – chodniki i perony autobusowe        | 2 440 m <sup>2</sup> ;  |
| – zjazdy z kostki brukowej            | 530 m <sup>2</sup> .    |

### 5. Informacje o działce

Działki, na których zaprojektowano przedmiotową inwestycję nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, nie znajdują się również w granicach terenu górniczego.

### 6. Przewidywane zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników

Projektowane elementy zagospodarowania terenu, materiały wbudowane w obiekt nie będą stwarzać żadnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub zdrowia ludzi. Inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na środowisko naturalne.

### 7. Inne

Opracowanie zostało zaakceptowane przez Zarządcę drogi wojewódzkiej pismem nr I-1.460.35.2020.6.KM z dn. 23.08.2021r., poniżej wyjaśnienia do uwag w nim zawartych:

Ad. 1. Rzędne zjazdów przy krawędzi jezdni i na końcach zjazdów zostały umieszczone na mapie do celów projektowych.

Ad. 2. Przejścia poprzeczne sieci wodociągowej zostały przeanalizowane również pod kątem styczności z rowem drogowym. Opracowanie posiada uzgodnienie z zarządcą sieci wodociągowej ZUK w Przytyku.

Ad. 3. Opracowanie zostało uzgodnione z właścicielem sieci teletechnicznej nr TTISILU/PR.215-44871/21 z dn. 07.10.2021r.

Ad. 4. Średnica przepustu pod peronem przystanku autobusowego została opisana na rys. „Plan zagospodarowania terenu” prawidłowo, tzn.  $\phi 40\text{cm}$ . Rozwiązanie to jest tożsame z przepustami zaprojektowanymi pod zjazdami w ciągu przedmiotowego rowu. Średnica  $\phi 60\text{cm}$  na rys. „Przekroje konstrukcyjne” była wynikiem omyłki pisarskiej.

Ad. 5. Profil podłużny zawiera wszystkie przejścia sieci energetycznej zinwentaryzowane na mapie.

Ad. 6. Na rys. „Plan zagospodarowania terenu” został oznaczony przepust do likwidacji pod jezdnią DW740 w km 18+649,90. Istniejące przepusty pod zjazdami nie zostały dodatkowo oznaczone na przedmiotowym rysunku do rozbiórki ze względu na konieczność pozostawienia odpowiedniego stopnia czytelności rysunku. Wszelkie elementy istniejącej infrastruktury przewidziane do rozbiórki zostaną właściwie opisane w opisie technicznym oraz uwzględnione w przedmiarze robót.

Ad. 7. Inwentaryzacja zieleni zostanie przedłożona jako odrębne opracowanie.

Ad. 8. Rys. 4.2. zawiera szczegół wykonania umocnienia skarp rowu płytami ażurowymi.

Ad. 9. Ilości poszczególnych elementów infrastruktury podziemnej wymagających regulacji wysokościowej zostanie uwzględniona w przedmiarze robót.

Ad. 10. Nazewnictwo elementu z kostki brukowej betonowej, umożliwiającego przejście przez rów drogowy do istniejącej figurki, zostało zmienione na „chodnik”.

Ad. 11. Przepust pod jezdnią drogi gminnej nr 350923W nie jest objęty przedmiotową przebudową.

Niniejsze opracowanie jest dokumentacją projektowo - kosztorysową w stadium projektu technicznego i nie zawiera szczegółowych opracowań w zakresie przebudowy infrastruktury podziemnej, gdyż nie zaszła konieczność jej przebudowy.

Regulacja wysokościowa elementów istniejącego uzbrojenia technicznego, takich jak: zawory wodociągowe, studzienki kanalizacji sanitarnej czy studzienki telekomunikacyjne należy wykonywać pod nadzorem przedstawiciela właściciela sieci.

Podłoże gruntowe powinno być wyrównane oraz odpowiednio zagęszczone. Teren robót powinien być odpowiednio odwodniony i oznakowany. Grunt oraz materiały konstrukcyjne należy zagęszczać przy wilgotności optymalnej oraz warstwami o grubości dostosowanej do mocy sprzętu zagęszczającego. Wszystkie materiały użyte do przebudowy muszą spełniać wymagania normy i posiadać stosowne atesty.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót należy zgłosić rozpoczęcie robót właściwemu organowi administracji architektoniczno-budowlanej, wykonać projekt organizacji ruchu na czas budowy i uzyskać jego zatwierdzenie we właściwym organie zarządzającym ruchem drogowym.

Opracował: mgr inż. Tomasz Materek