

Jednostka projektowa:



Piotr Porczyk, ul. Posłańców 3,
04-409 Warszawa, tel. 691945647,
e-mail: p.porczyk@droprojekt.com.pl
www.droprojekt.com.pl

PROJEKT BUDOWLANY

Projekt zagospodarowania terenu

Projekt architektoniczno-budowlany

Nazwa i adres obiektu	„DOKUMENTACJA PROJEKTOWA NA PRZEBUDOWĘ DROGI POWIATOWEJ NR 3524W JEDLŃIA LETNISKO - CZARNA”			
Nazwa i adres Zamawiającego	Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Radomiu ul. Graniczna 24, 26-600 Radom			
Numery ewidencyjne działek, na których obiekt jest usytuowany	<p>Obręb Słupica (0018), jednostka ewidencyjna Jedlnia - Letnisko (142506_2) dz. ew. 649, 112, 652/1, 575, 822/2, W granicach zajęcia pod istniejący pas drogowy: dz. ew. 365, 412/2, 413/2, 413/3, 424, 425, 426/4, 427/1, 428, 429, 430/1, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 455, 456, 459/1, 460/1, 461, 831, 463, 848, 832, 464/1, 464/2, 465/2, 465/3, 466/3, 544, 545, 546, 547/2, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555/1, 555/2, 556/2, 556/1, 557, 834, 558, 835/2, 560, 561, 836, 562, 563, 564, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 689, 692, 695, 698, 703, 708, 712, 715, 718, 721, 723, 725, 735, 737/1, 739/1, 739/2, 741, 743, 745, 747/1, 837/1, 837/2, 749/1, 750/1, 750/2, 753, 842, 755, 849, 843, 757, 759/1, 759/2, 761, 763, 766, 768/1, 768/2, 770, 772, 774, 776, 778, 780/2, 780/1, 784, 786, 788, 790, 791, 792/2, 792/1, 793, 794/1, 795/1, 795/2, 796, 797, 798, 799, 802, 803/2, 803/1, 804/1, 810, 841, 811, 812, 846, 813, 847, 814, 815, 816/1.</p> <p>Obręb Cudnów (0003), jednostka ewidencyjna Jedlnia - Letnisko (142506_2) dz. ew. 55, 223, 266, 397, 110, 27, W granicach zajęcia pod istniejący pas drogowy: dz. ew. 181, 182, 183/2, 184, 348, 349, 350, 58/1, 58/2, 57/1, 169, 170, 171, 172, 173, 137, 174, 175.</p> <p>Obręb Czarna (0020), jednostka ewidencyjna Pionki (142508_2) dz. ew. 1204, 253, 625, 1183/2.</p>			
Obiekt:	Droga – droga powiatowa nr 3524W			
Imię i Nazwisko	Stanowisko	Branża	Nr uprawnień	Podpis
mgr inż. Piotr Porczyk	Projektant	Drogowa	MAZ/0175/POOD/11	P. Porczyk
mgr inż. Mariusz Duma	Sprawdzający	Drogowa	MAZ/0394/POOD/11	M. Duma

Warszawa, grudzień 2014

Nr egz. 1

Spis treści

I.	OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA ORAZ SPRAWDZAJĄCEGO	3
II.	OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	4
1.	PRZEDMIOT INWESTYCJI I LOKALIZACJA	4
2.	ZESTAWIENIE DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH OBJĘTYCH INWESTYCJĄ.....	4
3.	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA	5
4.	PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	6
5.	ZESTAWIENIE IŁOŚCI ROBÓT.....	7
6.	DANE DOTYCZĄCE OCHRONY TERENU INWESTYCYJNEGO	7
7.	WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA POWIERZCHNIĘ TERENU.....	8
8.	ISTNIEJĄCE I PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU BUDOWLANEGO I JEGO OTOCZENIA.	8
III.	OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO	9
1.	PRZEDMIOT INWESTYCJI I LOKALIZACJA	9
2.	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	9
3.	ZAMAWIAJĄCY	10
4.	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA	10
5.	ROBOTY ROZBIÓRKOWE	11
6.	USUWANIE DRZEW I KRZEWÓW	11
7.	PARAMETRY TECHNICZNE PRZEBUDOWYWANEJ DROGI.....	11
8.	ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE.....	12
8.1.	OPIS TRASY DROGI.....	12
8.2.	SKRZYŻOWANIA.....	12
8.3.	PRZYSTANKI KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ	13
8.4.	RUCH PIESZYCH	13
8.5.	ZJAZDY PUBLICZNE I INDYWIDUALNE	13
9.	PRZEPUSTY DROGOWE	20
10.	NAWIERZCHNIE.....	21
10.1.	KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI	21
10.2.	KRAWĘŻNIKI.....	22
10.3.	OBRZEŻA	23
11.	ODWODNIENIE	23
12.	ROBOTY TOWARZYSZĄCE.....	25

13. ROBOTY ZIEMNE I REKULTYWACJA TERENU	25
14. WYMAGANIA DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA.....	25
IV. OPINIA GEOTECHNICZNA:.....	276
V. ZAŁĄCZNIKI:	27
1. UPRAWNIENIA BUDOWLANE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO I ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI DO MAZOWIECKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA	27
2. OPINIE I UZGODNIENIA	34
VI. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	

1. Plan orientacyjny	- rys 1	- skala 1:10 000
2. Projekt zagospodarowania terenu	- rys 2.1 – 2.10	- skala 1:500
3. Przekrój podłużny	- rys 3.1 – 3.5	- skala 1:100/1000
4. Przekrój normalny	- rys 4	- skala 1:50
5. Szczegóły konstrukcyjne	- rys 5.1 – 5.10	- skala 1:25; 1:50; 1:100

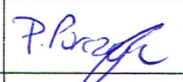

I. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA ORAZ SPRAWDZAJĄCEGO

OŚWIADCZENIE

(zgodnie z art. 20 ust.4 Prawo budowlane)

Projekt budowlany „**Dokumentacja projektowa na przebudowę drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia Letnisko – Czarna**” jest wykonany zgodnie z wiedzą techniczną, obowiązującymi przepisami i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Warszawa, grudzień 2014r.

<i>Imię i Nazwisko</i>	<i>Stanowisko</i>	<i>Specjalność</i>	<i>Nr uprawnień</i>	<i>Podpis</i>
mgr inż. Piotr Porczyk	Projektant	drogowa	MAZ/0175/POOD/11	
mgr inż. Mariusz Duma	Sprawdzający	drogowa	MAZ/0394/POOD/11	

II. OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. Przedmiot inwestycji i lokalizacja

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie projektu przebudowy drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia Letnisko - Czarna na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3525W w miejscowości Słupica gmina Jedlnia - Letnisko do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3522W w miejscowości Czarna gmina Pionki. Inwestycja będzie realizowana na terenie gmin Jedlnia - Letnisko oraz Pionki w województwie mazowieckim, powiat radomski. Łączna długość przebudowywanej drogi wynosi 4,6km.

Odcinek drogi powiatowej nr 3524W będący przedmiotem niniejszej inwestycji przebiega przez:

- teren zabudowany wsi Słupica (od km 4+627 początek opracowania),
- teren zabudowany wsi Cudnów (od km 6+660),
- pola wsi Cudnów i wsi Czarna poza terenem zabudowanym (od km 7+720),
- teren zabudowany wsi Czarna (od km 9+120 do końca opracowania 9+241).

2. Zestawienie działek ewidencyjnych objętych inwestycją

Zestawienie działek objętych inwestycją	
Obręb ewidencyjny	Numery działek ewidencyjnych
Słupica (0018), jednostka ewidencyjna Jedlnia - Letnisko (142506_2)	dz. ew. 649, 112, 652/1, 575, 822/2, W granicach zajęcia pod istniejący pas drogowy: dz. ew. 365, 412/2, 413/2, 413/3, 424, 425, 426/4, 427/1, 428, 429, 430/1, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 455, 456, 459/1, 460/1, 461, 831, 463, 848, 832, 464/1, 464/2, 465/2, 465/3, 466/3, 544, 545, 546, 547/2, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555/1, 555/2, 556/2, 556/1, 557, 834, 558, 835/2, 560, 561, 836, 562, 563, 564, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 689, 692, 695, 698, 703, 708, 712, 715, 718, 721, 723, 725, 735, 737/1, 739/1, 739/2, 741, 743, 745, 747/1, 837/1, 837/2, 749/1, 750/1, 750/2, 753, 842, 755, 849, 843, 757, 759/1, 759/2, 761, 763, 766, 768/1, 768/2, 770, 772, 774, 776, 778, 780/2, 780/1, 784, 786, 788, 790, 791, 792/2, 792/1, 793, 794/1, 795/1, 795/2, 796, 797, 798, 799, 802, 803/2,

	793, 794/1, 795/1, 795/2, 796, 797, 798, 799, 802, 803/2, 803/1, 804/1, 810, 841, 811, 812, 846, 813, 847, 814, 815, 816/1.
Obręb Cudnów (0003), jednostka ewidencyjna Jedlnia - Letnisko (142506_2)	dz. ew. 55, 223, 266, 397, 110, 27, W granicach zajęcia pod istniejący pas drogowy: dz. ew. 181, 182, 183/2, 184, 348, 349, 350, 58/1, 58/2, 57/1, 169, 170, 171, 172, 173, 137, 174, 175.
Obręb Czarna (0020), jednostka ewidencyjna Pionki (142508_2)	dz. ew. 1204, 253, 625, 1183/2

3. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiotowy przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 3524W długości 4,6 km przebiega przez gminę Jedlnia Letnisko i gminę Pionki.

Droga posiada przekrój szlakowy z jezdnią jednoprzestrzenną, dwukierunkową, o szerokości jezdni wynoszącej ok. 5,0 m. Na omawianym odcinku drogi brak jest chodników a ruch pieszych odbywa się po poboczach i jezdni.

W istniejącym stanie wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo do rowów przydrożnych lub w miejscach gdzie rowy nie występują infiltrują bezpośrednio do podłoża gruntowego.

Na omawiany odcinku drogi zlokalizowane są trzy przepusty drogowe pod koroną drogi:

- w km 5+540 \varnothing 0,80 m (przepust drogowy przeznaczony do remontu),
- w km 8+185 przepust drogowy \varnothing 0,80 m (przeznaczony do pozostawienia) przeprowadzający pod drogą rów melioracji szczegółowych RF₂ (nr działki 737) Obiektu Zagożdżonka - Czarna,
- w km 8+471 przepust drogowy \varnothing 1,00 m przeprowadzający pod drogą ciek rzeki Zagożdżonka (przeznaczony do remontu).

W stanie istniejącym na trasie projektowanego odcinka drogi znajdują się tereny zielone, pola uprawne, oraz zabudowa jednorodzinna. Wzdłuż projektowanego odcinka drogi powiatowej usytuowane są liczne zjazdy do pól i posesji, które zapewniają obsługę ruchu lokalnego związanego z przyległą zabudową.

W pasie drogowym przedmiotowego odcinka drogi powiatowej zlokalizowane są sieci wodociągowa, linia teletechniczna i linia elektroenergetyczna wraz z przyłączami.

W ciągu drogi powiatowej na przedmiotowym odcinku występują skrzyżowania z drogami gminnymi i powiatowymi.

Na początku opracowania droga powiatowa nr 3524W krzyżuje się z drogą powiatową nr 3525W oraz z drogą gminną, na końcu zaś z drogą powiatową nr 3522W.

Wykaz skrzyżowań:

km	Lewe/prawe	Kategoria drogi
4+639.35	L	gminna
4+640.17	P	powiatowa (nr 3524W)
6+653.79	P	gminna
6+657.42	L	gminna
7+307.30	L, P	gminne
7+704.48	P	gminna
9+241.00	L, P	Powiatowa (nr 3522W)

1. Projektowane zagospodarowanie terenu

Projekt przebudowy drogi powiatowej nr 3524W przewiduje jej poszerzenie do stałej szerokości 5,5 m oraz wykonanie nowej nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego na całym przedmiotowym odcinku. Na odcinku od km 4+627 do 6+529 zaprojektowany został chodnik dla pieszych o szerokości 2,0 m i nawierzchni z betonowej kostki brukowej zlokalizowany bezpośrednio przy jezdni po prawej (południowej) stronie drogi. Na odcinku od km 6+529 do 7+323 zaprojektowany został chodnik o szerokości 2,0 m zlokalizowany bezpośrednio przy jezdni po lewej (północnej stronie drogi. Łączna długość projektowanego chodnika wynosi 2,7km. W miejscach występowania przystanków komunikacji zbiorowej zaprojektowano perony przystankowe o szerokości 2,0 m.

Na całym odcinku drogi 3524W przewidziano odtworzenie rowów przydrożnych i regulację istniejących już rowów przydrożnych. Projektuje się powierzchniowe odwodnienie wód opadowych do projektowanych rowów trawiastych (odtworzanych rowów przydrożnych).

W km od 4+627 do 7+323 - gdzie występuje przekrój "półuliczny" (odcinek projektowanego chodnika) wody opadowe po stronie występowania chodnika będą odprowadzane poprzez wpusty uliczne oraz przykanaliki do rowu trawiastego.

Na odcinku od 7+323 do 9+421, gdzie występuje przekrój trawiasty wody opadowe z jezdni odprowadzane są poprzez spadki poprzeczne do obustronnych rowów trawiastych.

Do posesji, działek i instytucji użyteczności publicznej znajdujących się przy projektowanej drodze zaprojektowane zostały w miejscach istniejących zjazdów, zjazdy indywidualne i publiczne. Nawierzchnie zjazdów w zależności od istniejącej nawierzchni zostały

zaprojektowane z kostki betonowej brukowej, kruszywa łamanego lub betonu asfaltowego. Pod zjazdami na rowach przydrożnych zaprojektowano przepusty z rur PEHD \varnothing 0,4 zakończone prefabrykowanymi ściankami czołowymi.

W miejscach występowania rowów przydrożnych na całym ich odcinku zaprojektowano pobocza z kruszywa naturalnego o szerokości 1,0m.

Przewidziano również remont istniejącego przepustu drogowego znajdującego się na rzece Zagożdżonce w km 8+470 oraz przepustu w km 5+540.

Projektowany odcinek drogi został podzielony na dwa odcinki wzmocnienia istniejącej konstrukcji. Odcinek pierwszy wzmocnienia od km 4+627 do 7+400 przewiduje wykonanie nakładki na istniejącą nawierzchnię o gr warstw 4+6cm po uprzednim sfrezowaniu na średnią głębokość 2cm w celu wyrównania stanu istniejącego. Na drugim odcinku od km 7+400 do 9+214 przewiduje się wzmocnienie istniejącej konstrukcji poprzez zastosowanie recyklingu na zimno w technologii MCE (mieszanki mineralno-cementowo-emulsyjnej) i wykorzystanie istniejącej konstrukcji jako podbudowa pod nową warstwę wiążącą i ścieralną (4+6).

2. Zestawienie ilości robót

- Jezdnia z betonu asfaltowego: 25 800,0 m²
- Pobocza z kruszywa naturalnego: 6550,5 m²
- Zjazdy z kostki brukowej betonowej: 1446,1 m²
- Zjazdy z kruszywa łamanego: 2213,4 m²
- Zjazdy z betonu asfaltowego: 490,8 m²
- Chodniki z kostki brukowej betonowej: 4572,2 m²

3. Dane dotyczące ochrony terenu inwestycyjnego

Teren działek, na których realizowana będzie inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowane jest w obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLB 140013 i w otulinie Kozienickiego Parku Krajobrazowego Imienia Profesora Ryszarda Zaręby. Pozostałe formy ochrony przyrody, tj. specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Puszcza Kozienicka PLH140035 oraz Kozienicki Parki Krajobrazowy Imienia Profesora Ryszarda Zaręby zlokalizowane są w odległości około 1,2km. Planowana inwestycja przebiega przez dolinę rzeki Zagożdżonki. W trakcie prac wykonawczych uwzględniony zostanie fakt, że dolina rzeki Zagożdżonki jest korytarzem ekologicznym i migracyjnym i zachowana zostanie jego ciągłość jako korytarza aby nie stworzyć bariery ekologicznej.

Realizacja przedmiotowej inwestycji, zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni nie będzie skutkowała wystąpieniem negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLB140013, Puszcza Kozienicka PLH140035, jak również na spójność całej Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, a także na środowisko przyrodnicze oraz inne formy ochrony przyrody.

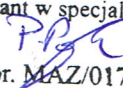
4. Wpływ eksploatacji górniczej na powierzchnię terenu

Działki na których będzie realizowana inwestycja nie znajduje się w pobliżu terenu górniczego i nie przewiduje się eksploatacji górniczej.

5. Istniejące i przewidywane zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego i jego otoczenia.

Nie przewiduje się w/w zagrożeń.

Opracował: mgr inż. Piotr Porczyk

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

III. OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO

1. Przedmiot inwestycji i lokalizacja

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie projektu przebudowy drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia Letnisko - Czarna na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3525W w miejscowości Słupica gmina Jedlnia - Letnisko do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3522W w miejscowości Czarna gmina Pionki. Inwestycja będzie realizowana na terenie gmin Jedlnia - Letnisko oraz Pionki w województwie mazowieckim, powiat radomski. Łączna długość przebudowywanej drogi wynosi 4,6km.

Odcinek drogi powiatowej nr 3524W będący przedmiotem niniejszej inwestycji przebiega przez

- teren zabudowany wsi Słupica (od km 4+627 początek opracowania),
- teren zabudowany wsi Cudnów (od km 6+660),
- pola wsi Cudnów i wsi Czarna poza terenem zabudowanym (od km 7+720),
- teren zabudowany wsi Czarna (od km 9+120 do końca opracowania 9+241).

2. Podstawa opracowania

1. Aktualna mapa do celów projektowych, opracowana przez firmę GEORAD, zatwierdzona dnia 17.09.2014r.
2. „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z dnia 14.05.1999 r.)
3. Inwentaryzacja rejonu objętego projektem.
4. Ustawa z dn. 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (Dz. U nr 89 poz. 414 z późn. zm).
5. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012 nr 0 poz. 462).
6. Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. 2013 nr 0 poz. 260, z późn. zm.).
7. Badania ugięć nawierzchni istniejącej jezdni – wykonane przez P.P.H.U. Wanda Jaworska – Laboratorium Drogowe dnia 20.09.2014r.
8. Badania geotechniczne - wykonane przez P.P.H.U. Wanda Jaworska – Laboratorium Drogowe dn. 29.09.2014r.

9. Umowa nr PZD-I.253.55.2014 z dnia 11 lipca 2014r. zawarta pomiędzy Powiatowym Zarządem Dróg Publicznych w Radomiu a firmą Droprojekt Piotr Porczyk.
10. Uzgodnienia z zamawiającym.

3. Zamawiający

Zamawiającym wykonanie dokumentacji projektowej na przebudowę drogi powiatowej nr 3524W jest Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Radomiu, ul. Graniczna 24, 26-600 Radom.

4. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiotowy przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 3524W długości 4,6 km przebiega przez gminę Jedlnia Letnisko i gminę Pionki.

Droga posiada przekrój szlakowy z jezdnią jednoprzestrzenną, dwukierunkową, o szerokości jezdni wynoszącej ok. 5,0 m. Na omawianym odcinku drogi brak jest chodników a ruch pieszych odbywa się po poboczach i jezdni.

W istniejącym stanie wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo do rowów przydrożnych lub w miejscach gdzie rowy nie występują infiltrują bezpośrednio do podłoża gruntowego.

Na omawiany odcinku drogi zlokalizowane są trzy przepusty drogowe pod koroną drogi:

- w km 5+540 \varnothing 0,80 m (przepust drogowy przeznaczony do remontu),
- w km 8+185 przepust drogowy \varnothing 0,80 m (przeznaczony do pozostawienia) przeprowadzający pod drogą rów melioracji szczegółowych RF2 (nr działki 737) Obiektu Zagożdżonka - Czarna,
- w km 8+471 przepust drogowy \varnothing 1,00 m przeprowadzający pod drogą ciek rzeki Zagożdżonka (przeznaczony do remontu).

W stanie istniejącym na trasie projektowanego odcinka drogi znajdują się tereny zielone, pola uprawne, oraz zabudowa jednorodzinna. Wzdłuż projektowanego odcinka drogi powiatowej usytuowane są liczne zjazdy do pól i posesji, które zapewniają obsługę ruchu lokalnego związanego z przyległą zabudową.

W pasie drogowym przedmiotowego odcinka drogi powiatowej zlokalizowane są sieci wodociągowa, linia teletechniczna i linia elektroenergetyczna wraz z przyłączami.

W ciągu drogi powiatowej na przedmiotowym odcinku występują skrzyżowania z drogami gminnymi i powiatowymi.

Na początku opracowania droga powiatowa nr 3524W krzyżuje się z drogą powiatową nr 3525W oraz z drogą gminną, na końcu zaś z drogą powiatową nr 3522W.

Wykaz skrzyżowań:

km	Lewe/prawe	Kategoria drogi
4+639.35	L	gminna
4+640.17	P	powiatowa (nr 3524W)
6+653.79	P	gminna
6+657.42	L	gminna
7+307.30	L, P	gminne
7+704.48	P	gminna
9+241.00	L, P	powiatowa (nr 3522W)

5. Roboty rozbiórkowe

W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano:

- Frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- Odcięcie zniszczonych krawędzi nawierzchni bitumicznych,
- Rozbiórkę w całości lub fragmentów istniejących utwardzonych zjazdów w celu dostosowania ich wysokościowo do przebudowywanej drogi,
- Rozbiórkę zniszczonych przepustów pod zjazdami,
- Rozbiórkę innych elementów drogi przeszkadzających w wykonywaniu robót.

6. Usuwanie drzew i krzewów

Zachodzi konieczność usunięcia drzew i krzewów kolidujących z przebudową drogi.

Planuje się usunięcie 26 szt. drzew na terenie Gminy Jedlnia - Letnisko oraz 12 szt. drzew na terenie Gminy Pionki. Łącznie do usunięcia przeznaczono 38szt. drzew.

7. Parametry techniczne przebudowywanej drogi

- Długość przebudowywanej drogi 4 615m,
- Kategoria drogi – droga powiatowa,
- Klasa drogi – Z,
- Obciążenie ruchem – 115 kN/oś,
- Kategoria ruchu – KR 2,
- Prędkość projektowa v_p - 40km/h,
- Szerokość drogi – 5,5m,

- Szerokość chodników – 2,0m,
- Szerokość poboczy – 1,0m.

8. Rozwiązania sytuacyjne

8.1. Opis trasy drogi

Na przebudowywanym odcinku droga powiatowa nr 3524W składa się z odcinków prostych oraz łuków poziomych: R1=80m; R2=90m; R3=1000m; R4=200m; R5=1000; R6=200m; R7=300m; R8=100m. Dla wszystkich łuków poziomych wymagających przechyłki jednostronnej zastosowano pochylenia zgodne z obowiązującymi Warunkami Technicznymi, (opis parametrów technicznych przedstawiono na Rys. nr 2 „Projekt zagospodarowania terenu”). Pochylenie poprzeczne na odcinkach prostych oraz łukach nie wymagających przechyłki wynosi 2% w przekroju daszkowym, pochylenie poprzeczne na łuku R1=80m w km 6+650,67 oraz na łuku R2=90m w km 6+827,59 wynosi 3% w przekroju poprzecznym jednostronnym. Zmiana pochylenia poprzecznego odbywa się na rampie, która jest równa długości krzywej przejściowej.

Projekt przewiduje budowę chodnika dla pieszych na odcinku od km 4+627 do 6+529,40 po prawej stronie drogi, na odcinku od km 6+529 do 7+323 po lewej stronie drogi. W miejscach istniejących przystanków komunikacji zbiorowej zaprojektowano perony przystankowe.

Projektuje się powierzchniowe odwodnienie wód opadowych do projektowanych rowów trawiastych (odtworzanych rowów przydrożnych).

W km od 4+627 do 7+323 - gdzie występuje przekrój "półuliczny" (odcinek projektowanego chodnika) wody opadowe po stronie występowania chodnika będą odprowadzane poprzez wpusty uliczne oraz przykanaliki do rowu trawiastego.

8.2. Skrzyżowania

Na przedmiotowym odcinku drogi, występują następujące połączenia istniejącej infrastruktury drogowej z przebudowywaną drogą powiatową:

- skrzyżowanie czterowlotowe z drogą powiatową nr 3525W po prawej stronie w pik. 4+640,17 i drogą gminną po lewej stronie w pik. 4+639,35,
- skrzyżowanie czterowlotowe z drogami gminnymi w pik. 6+653,79 i 6+657,42,
- skrzyżowanie czterowlotowe z drogami gminnymi w pik. 7+307,30,
- skrzyżowanie trójwlotowe z drogą gminną po prawej stronie w pik. 7+704,48,
- skrzyżowanie trójwlotowe z drogą powiatową nr 3522W w pik. 9+241 (koniec trasy).

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano dla poszczególnych skrzyżowań:

- korektę promieni krawędzi jezdni,
- dowiązanie wysokościowe niwelety drogi podporządkowanej do projektowanej krawędzi drogi powiatowej.

8.3. Przystanki komunikacji zbiorowej

Na przebudowywanym odcinku drogi nr 3524W w miejscach występowania chodnika dla pieszych perony przystankowe będą zlokalizowane w ciągu projektowanego chodnika, natomiast w miejscach gdzie brak jest chodnika zaprojektowano perony przystankowe szerokości 2,0m odsunięte od krawędzi jezdni o 0,5m. Projektowane perony przystankowe zlokalizowano w miarę możliwości w miejscach występowania istniejących przystanków. Ze względu na ograniczone możliwości terenowe (szerokość pasa drogowego) nie przewidziano budowy zatok autobusowych. Nawierzchnię peronów przystankowych projektuje się z betonowej kostki brukowej koloru czerwonego.

8.4. Ruch pieszych

W stanie istniejącym na całym odcinku ruch pieszy odbywa się po istniejących poboczach gruntowych i jezdni drogi. Projekt przewiduje budowę chodnika dla pieszych po prawej stronie drogi na odcinku od 4+627 do 6+529 oraz po lewej stronie drogi na odcinku od km 6+529 do 7+323. Szerokość chodnika będzie wynosić 2,0m. Przewidziano budowę przejść dla pieszych zlokalizowanych w km 6+090,45 (w obrębie szkoły), km 6+529,00 (w obrębie kościoła), km 7+319,10 (skrzyżowanie z drogami gminnymi). W obrębie przejść dla pieszych zaprojektowano obniżenie krawężnika do 2 cm ponad krawędź jezdni.

Nawierzchnia chodników wykonana będzie z betonowej kostki brukowej koloru czerwonego grubości 6 cm.

8.5. Zjazdy publiczne i indywidualne

Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych. Przebudowa istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych polegać będzie na sytuacyjno – wysokościowej korekcie ich stanu istniejącego, tj. korekcie krawędzi przecięcia się zjazdu z drogi powiatowej oraz dowiązanie niwelety zjazdu do krawędzi drogi. Zjazdy publiczne zaprojektowano z założeniem że szerokość jezdni zjazdu projektowanego pozostaje zgodna z szerokością zjazdu w stanie istniejącym, natomiast jego krawędzie wyokrąglono promieniem $R=5,0$ m.

Szerokość jezdni zjazdów indywidualnych wynosi 4,00 m, szerokość zjazdów indywidualnych na które została wydana decyzja na lokalizację /przebudowę pozostaje

zgodna ze stanem istniejącym. Nawierzchnia zjazdów przez chodnik wykonana będzie z kostki betonowej koloru szarego. Połączenie zjazdu z krawędzią jezdni zostanie zakończone skosami 1:1 na Na odcinku pomiędzy chodnikiem a posesją przewidziana została nawierzchnia z kruszywa łamanego. W obrębie zjazdu przez chodnik wykonane będzie obniżenie krawężnika do 2 cm ponad krawędź jezdni. Na zjazdach poza chodnikiem przewidziano nawierzchnie zjazdu z kruszywa jeżeli w stanie istniejącym nawierzchnia zjazdu była gruntowa lub z kruszywa oraz nawierzchnie bitumiczną jeżeli w stanie istniejącym była nawierzchnia bitumiczna lub betonowa. Na zjazdach na pole zaprojektowano dodatkowo pobocza z kruszywa łamanego o szerokości 0.75m.

W przypadku zjazdu z kostki betonowej przewidziano odtworzenie materiału istniejącego na zjeździe. Pod zjazdami występującymi nad rowami przydrożnymi zaprojektowano przepusty z rur PEHD \varnothing 0,4 m zakończone prefabrykowanymi przyczółkami żelbetowymi.

Szczegółowy pikietaż zjazdów przedstawiono na Rys. nr 2 „Projekt zagospodarowania terenu”

Pikietaż	Strona drogi	Rodzaj zjazdu	Nawierzchnia istniejąca	Nawierzchnia projektowana	Szerokość zjazdu [m]	Długość zjazdu[m]
1	2	3	4	5	6	7
4+673.87	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.2
4+685.96	lewy	indywidualny	kostka betonowa	kostka betonowa	4.0	3.3
4+695.91	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.1
4+698.77	lewy	indywidualny	płyty bet. MON	bitumiczna	4.0	3.4
4+720.55	lewy	indywidualny	gruz betonowy	kruszywo	4.0	3.5
4+729.15	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	4.0
4+739.60	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	4.4
4+741.35	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.6
4+804.00	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.5
4+840.76	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.7
4+843.92	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3
4+863.94	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.5
4+864.20	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.0
4+870.80	prawy	indywidualny	płyty bet. 50x50	kostka betonowa	4.0	2.8
4+882.95	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
4+905.82	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.6
4+906.82	lewy	indywidualny	płyty bet trylinka	bitumiczna	4.0	3.1
4+935.88	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	4.1
4+938.15	lewy	indywidualny	żwirowa	kruszywo	4.0	3.0

„Dokumentacja projektowa na przebudowę drogi powiatowej nr 3524W
Jedlnia Letnisko – Czarna”

Pikietaż	Strona drogi	Rodzaj zjazdu	Nawierzchnia istniejąca	Nawierzchnia projektowana	Szerokość zjazdu [m]	Długość zjazdu[m]
4+952.43	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.5
4+956.18	lewy	indywidualny	żwirowa	kruszywo	4.0	3.0
4+958.43	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.4
4+961.16	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.0
4+983.81	lewy	indywidualny	bitumiczna	bitumiczna	4.0	3.2
4+998.03	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.7
5+018.44	lewy	indywidualny	żwirowa	kruszywo	4.0	3.7
5+019.67	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.7
5+033.22	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.6
5+044.27	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3
5+43.66	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.6
5+051.63	prawy	indywidualny	gruz betonowy	kostka betonowa	4.0	3.8
5+052.17	lewy	indywidualny	żwirowa	kruszywo	4.0	3.2
5+081.54	lewy	indywidualny	żużlowa	kruszywo	4.0	3.2
5+082.23	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.2
5+104.16	lewy	indywidualny	żużlowa	kruszywo	4.0	3.4
5+107.41	prawy	indywidualny	gruz betonowy	kostka betonowa	4.0	2.6
5+115.52	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	2.7
5+120.66	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	2.7
5+122.01	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
5+148.71	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.9
5+151.44	lewy	indywidualny	żużlowa	kruszywo	4.0	3.2
5+165.89	lewy	indywidualny	żwirowa	kruszywo	4.0	3.2
5+167.69	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	4.6
5+186.70	prawy	indywidualny	żużlowa	kostka betonowa	4.0	5.4
5+199.69	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.2
5+211.40	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.2
5+212.02	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	5.4
5+232.37	lewy	indywidualny	żużlowa	kruszywo	4.0	3.2
5+242.29	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	4.1
5+246.85	lewy	indywidualny	żużlowa	kruszywo	4.0	3.3
5+271.15	prawy	publiczny	żużlowa	kostka betonowa	11.2	3.9
5+285.13	lewy	indywidualny	żużlowa	kruszywo	4.0	3.3
5+305.26	prawy	indywidualny	żużlowa	kostka betonowa	4.0	3.8
5+312.00	lewy	indywidualny	żużlowa	kruszywo	4.0	3.2
5+343.23	prawy	indywidualny	żużlowa	kostka betonowa	4.0	3.8
5+346.43	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3

„Dokumentacja projektowa na przebudowę drogi powiatowej nr 3524W
Jedlnia Letnisko – Czarna”

Pikietaż	Strona drogi	Rodzaj zjazdu	Nawierzchnia istniejąca	Nawierzchnia projektowana	Szerokość zjazdu [m]	Długość zjazdu [m]
5+383.41	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.4
5+386.70	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
5+400.15	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
5+407.13	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.1
5+412.01	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3
5+425.48	lewy	indywidualny	betonowa	bitumiczna	4.0	3.3
5+433.26	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	2.8
5+441.78	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3
5+447.48	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.5
5+460.85	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.1
5+471.04	prawy	indywidualny	betonowa	kostka betonowa	4.0	3.9
5+478.92	lewy	indywidualny	żuźłowa	bitumiczna	4.0	3.3
5+479.07	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	4.1
5+513.34	prawy	indywidualny	bitumiczna	kostka betonowa	4.0	4.9
5+515.67	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.5
5+517.34	prawy	indywidualny	kostka betonowa	kostka betonowa	4.0	4.9
5+519.67	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.5
5+557.83	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	5.4
5+561.33	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.7
5+572.16	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.7
5+589.02	prawa	indywidualny	płyty bet trylinka	kostka betonowa	4.0	5.4
5+594.57	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.7
5+614.44	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	4.8
5+621.00	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.6
5+652.78	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	4.9
5+653.30	lewy	indywidualny	podkłady bet.	bitumiczna	4.0	3.5
5+662.22	lewy	indywidualny	gruz betonowy	kruszywo	4.0	3.5
5+685.89	lewy	indywidualny	żuźłowa	kruszywo	4.0	3.5
5+695.54	prawy	indywidualny	żuźłowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	4.0
5+705.66	lewy	indywidualny	żuźłowa	kruszywo	4.0	3.5
5+706.81	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.8
5+733.05	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
5+745.81	prawa	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.6
5+762.80	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3
5+797.60	lewy	indywidualny	gruz betonowy	kruszywo	4.0	2.6

„Dokumentacja projektowa na przebudowę drogi powiatowej nr 3524W
Jedlnia Letnisko – Czarna”

Pikietaż	Strona drogi	Rodzaj zjazdu	Nawierzchnia istniejąca	Nawierzchnia projektowana	Szerokość zjazdu [m]	Długość zjazdu[m]
5+799.61	prawy	indywidualny	żużłowa	kostka betonowa	4.0	3.7
5+810.24	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.7
5+809.11	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.7
5+844.64	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.6
5+844.70	lewy	indywidualny	płyty bet 35x36	kostka betonowa	4.0	3.5
5+867.96	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.6
5+885.51	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.5
5+910.72	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
5+913.12	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.5
5+926.35	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.5
5+927.81	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3
5+941.32	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.5
5+950.79	lewy	indywidualny	żużłowa	kruszywo	4.0	3.4
5+976.93	lewy	indywidualny	betonowa	bitumiczna	4.0	4.0
5+990.58	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.0
6+005.76	prawy	indywidualny	żużłowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.0
6+012.20	lewy	indywidualny	żużłowa	kruszywo	4.0	3.8
6+015.36	prawy	indywidualny	podkłady bet.	kostka betonowa	4.0	3.1
6+030.32	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.3
6+045.79	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.7
6+077.07	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.6
6+077.97	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.8
6+122.34	prawy	publiczny	kostka betonowa	kostka betonowa	5.5	3.7
6+131.01	lewy	indywidualny	betonowa	bitumiczna	4.0	4.1
6+147.22	lewy	indywidualny	betonowa	bitumiczna	4.0	3.9
6+160.54	prawy	publiczny	kostka betonowa	kostka betonowa	6.0	3.7
6+168.38	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	2.8
6+177.26	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	4.3
6+181.89	prawy	indywidualny	żużłowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	2.8

„Dokumentacja projektowa na przebudowę drogi powiatowej nr 3524W
Jedlnia Letnisko – Czarna”

Pikietaż	Strona drogi	Rodzaj zjazdu	Nawierzchnia istniejąca	Nawierzchnia projektowana	Szerokość zjazdu [m]	Długość zjazdu [m]
6+197.91	prawy	indywidualny	żużłowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	2.8
6+218.38	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	5.1
6+244.08	lewy	indywidualny	bitumiczna	bitumiczna	4.0	3.3
6+265.69	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.3
6+266.16	lewy	indywidualny	kostka betonowa	kostka betonowa	4.0	3.3
6+272.89	prawy	indywidualny	żużłowa	kostka betonowa	4.0	3.3
6+294.64	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
6+310.73	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.7
6+314.47	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.2
6+318.47	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.2
6+348.32	prawy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.9
6+380.65	lewy	indywidualny	gruz betonowy	kruszywo	4.0	4.4
6+386.34	prawy	indywidualny	żużłowa	kostka betonowa	4.0	4.0
6+391.83	prawy	indywidualny	żużłowa	kostka betonowa	4.0	3.8
6+429.59	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	4.1
6+459.78	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	1,7
6+478.77	prawy	indywidualny	żużłowa	kostka betonowa	4.0	4.1
6+479.48	lewy	indywidualny	bitumiczna	bitumiczna	4.0	2.2
6+506.49	prawy	publiczny	bitumiczna	bitumiczna	8.5	4.7
6+538.01	prawy	indywidualny	żużłowa	kruszywo	4.0	3.8
6+544.51	lewy	indywidualny	płyty bet 35x35	kostka betonowa	4.0	2.0
6+556.70	prawy	indywidualny	żużłowa	kruszywo	4,0	3,6
6+597.52	lewy	indywidualny	betonowa	kostka betonowa	4.0	1.8
6+600.43	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.1
6+602.95	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	1.8
6+630.40	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	1.8
6+680.28	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
6+701.85	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	2.6
6+708.88	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	4.7
6+725.15	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	3.0
6+777.02	lewy	indywidualny	bitumiczna	kostka betonowa	4.0	3.5
6+803.02	lewy	indywidualny	betonowa	kostka betonowa	4.0	3.2
6+809.78	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.9
6+840.10	prawy	indywidualny	betonowa	bitumiczna	4.0	3.1
6+879.01	prawy	indywidualny	żwirowa	kruszywo	4.0	3.2
6+885.07	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa/kruszywo	4.0	5.0
6+902.29	prawy	indywidualny	bitumiczna	bitumiczna	7.0	3.5
6+936.32	prawy	indywidualny	bitumiczna	bitumiczna	6.8	3.5

„Dokumentacja projektowa na przebudowę drogi powiatowej nr 3524W
Jedlnia Letnisko – Czarna”

Pikietaż	Strona drogi	Rodzaj zjazdu	Nawierzchnia istniejąca	Nawierzchnia projektowana	Szerokość zjazdu [m]	Długość zjazdu[m]
6+949.72	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.3
6+963.86	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.8
6+982.45	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.3
6+993.72	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.6
7+012.63	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.4
7+024.93	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
7+034.15	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
7+055.34	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.4
7+065.19	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.4
7+065.26	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
7+096.74	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.5
7+135.65	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.5
7+240.48	lewy	indywidualny	gruntowa	kostka betonowa	4.0	3.7
7+390.66	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.8
7+440.77	lewy	indywidualny	gruz betonowy	kruszywo	4.0	3.6
7+596.79	lewy	indywidualny	gruz betonowy	kruszywo	4.0	3.4
7+625.18	lewy	indywidualny	żwirowa	kruszywo	4.0	3.4
7+648.59	lewy	indywidualny	żwirowa	kruszywo	4.0	3.4
7+685.57	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
7+686.89	prawa	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.8
7+699.28	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	4.1
7+711.85	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	4.2
7+766.81	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	4.5
7+904.23	prawy	indywidualny	gruz betonowy	bitumiczna	4.0	3.4
7+934.90	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	4.0
7+946.22	prawy	indywidualny	gruz betonowy	kruszywo	4.0	4.8
7+977.85	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	5.4
7+992.47	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.6
8+054.87	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.8
8+073.73	prawy	indywidualny	gruz betonowy	bitumiczna	4.0	4.8
8+097.34	prawy	indywidualny	gruz betonowy	bitumiczna	4.0	4.9
8+233.99	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.2
8+234.44	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.6
8+298.02	lewy	indywidualny	betonowa	bitumiczna	4.0	3.4
8+321.43	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.8
8+326.43	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3
8+359.33	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.2
8+368.91	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.1
8+393.68	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.1
8+416.71	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.1
8+440.70	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.7
8+532.82	lewy	indywidualny	betonowa	bitumiczna	4.0	3.6

Pikietaż	Strona drogi	Rodzaj zjazdu	Nawierzchnia istniejąca	Nawierzchnia projektowana	Szerokość zjazdu [m]	Długość zjazdu[m]
8+555.10	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	2.6
8+567.03	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	2.7
8+594.24	lewy	indywidualny	żwirowa	kruszywo	4.0	2.8
8+606.38	prawy	indywidualny	żużłowa	kruszywo	5.5	3.8
8+634.36	lewy	indywidualny	kostka betonowa	kostka betonowa	4.0	3.1
8+679.57	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	0.3
8+679.70	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.0
8+710.31	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3
8+740.96	prawy	indywidualny	żużłowa	kruszywo	4.0	3.4
8+757.37	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.4
8+782.11	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.6
8+843.99	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.6
8+866.57	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	2.7
8+915.08	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	2.3
8+992.84	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.3
9+133.78	prawy	indywidualny	gruz betonowy	bitumiczna	4.0	3.3
9+158.37	lewy	publiczny	bitumiczna	bitumiczna	4.0	2.6
9+165.74	prawy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	3.7
9+174.83	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	2.9
9+229.62	lewy	indywidualny	kostka betonowa	kostka betonowa	4.0	6.3
9+239.31	lewy	indywidualny	gruntowa	kruszywo	4.0	9.0

9. Przepusty drogowe

Na przedmiotowym odcinku drogi znajdują się trzy przepusty drogowe:

- w km 5+540 przepust drogowy stalowy \varnothing 0,40 m przeprowadzający pod drogą wody opadowe napływające z przyległego terenu po prawej stronie drogi do rowu przydrożnego znajdującego się po przeciwnej lewej stronie drogi – ze względu na niezadowalający stan techniczny oraz długość przewidziano jego remont polegający na wymianie rur stalowych na żelbetowe, wydłużeniu przepustu do 10,0 m oraz osadzeniu na końcach przepustu żelbetowych przyczółków prefabrykowanych.
- w km 8+185 przepust drogowy \varnothing 0,80 m przeprowadzający pod drogą rów melioracji szczegółowej – ze względu na dobry stan techniczny przepustu przewidziano jedynie jego odmulenie i oczyszczenie.
- w km 8+471 przepust drogowy \varnothing 1,00 m przeprowadzający pod drogą ciek rzeki Zagożdżonka – ze względu na niezadowalający stan techniczny przepustu przewidziano jego

remont polegający na wymianie rur żelbetowych oraz wykonaniu nowych przyczółków żelbetowych i umocnieniu dna rzeki i skarp rowów w obrębie przepustu płytami ażurowymi.

10. Nawierzchnie

Zaprojektowano wzmocnienie istniejącej nawierzchni bitumicznej jezdni w celu jej przystosowania do ruchu KR 2 i nośności 115 kN/oś.

Po przeanalizowaniu wyników badań ugięć nawierzchni jezdni i po wykonaniu stosownych obliczeń – na istniejącej zniszczonej jezdni wyodrębniono dwa docinki na których przewidziano:

- odcinek I od km 4+627 do 7+400 wykonanie nakładki warstw bitumicznych o łącznej grubości 10 cm,
- odcinek II od km 7+400 do 9+241 wykonanie recyklingu na zimno w technologii MCE istniejącej nawierzchni na głębokość 15 cm i wykonanie nakładki warstw bitumicznych o łącznej grubości 10 cm.

10.1. Konstrukcja nawierzchni

- Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej odcinek I od km 4+627 – do km 7+400:
 - Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S, gr. 4 cm
 - Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, gr. 6 cm
 - Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W, min gr. 3 cm
 - Istniejąca konstrukcja jezdni po frezowaniu (śr. głębokość 2cm)
- Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej odcinek II od km 7+400 – do km 9+241:
 - Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S, gr. 4 cm
 - Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, gr. 6 cm
 - Podbudowa zasadnicza – mieszanka wykonana w technologii recyklingu na zimno MCE, gr. 15 cm
 - Istniejąca konstrukcja jezdni
- Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej na poszerzeniach jezdni oraz w miejscach wykonania przykanalików:
 - Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S, gr. 4 cm
 - Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, gr. 6 cm
 - Podbudowa z kruszywa łamanego 0/63mm stabilizowanego mechanicznie, gr. 20 cm

- Warstwa odsączająca z piasku, gr. 20 cm

Na połączeniach nowej konstrukcji jezdni z istniejącą konstrukcją należy zastosować pod warstwę ścieralną wzmocnienie z geosiatki w zakładzie min po 0,5 m.

➤ Konstrukcja zjazdów z betonowej kostki brukowej:

- Nawierzchnia z betonowej kostki brukowej koloru szarego, gr. 8 cm
- Podsypka cementowo-piaskowa, gr. 3 cm
- Podbudowa z piasku stabilizowanego cementem $R_m=5,0$ MPa, gr. 15 cm

➤ Konstrukcja zjazdów z betonu asfaltowego:

- Nawierzchnia z betonu asfaltowego AC11S, gr. 4 cm
- Istniejąca konstrukcja betonowa lub uzupełnienie istniejącej konstrukcji betonowej piaskiem stabilizowanym cementem $R_m=5,0$ MPa

➤ Konstrukcja zjazdów z kruszywa łamanego:

- Nawierzchnia z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/63mm, gr. 20 cm
- Warstwa odsączająca z piasku, gr. 10 cm

➤ Konstrukcja chodników i peronów:

- Nawierzchnia z betonowej kostki brukowej koloru czerwonego, gr. 8 cm
- Podsypka cementowo-piaskowa, gr. 3 cm
- Podbudowa z piasku stabilizowanego cementem $R_m=1,5$ MPa, gr. 10 cm

➤ Konstrukcja poboczy:

- Kruszywo naturalne, gr. 15 cm

10.2. Krawężniki

Przy krawędzi jezdni zaprojektowano krawężniki:

- krawężniki betonowe wystające o wymiarach 20x30 cm na ławie betonowej z oporem C12/15
- krawężniki betonowe wtopione o wymiarach 20x30 cm na ławie betonowej z oporem C12/15

Na zjazdach z betonowej kostki brukowej

- krawężniki betonowe wtopione 12x25 cm na ławie betonowej z oporem C12/15

10.3. Obrzeża

Przewidziano ustawienie obrzeża betonowego o wymiarach 8x30 cm.

11. Odwodnienie

Odwodnienie przedmiotowego odcinka drogi odbywa się dzięki zastosowaniu odpowiednich pochyłeń podłużnych i poprzecznych. Planowane jest odwodnienie powierzchniowe.

Z uwagi na projektowany przekrój pół uliczny, od km 4+627 do km 7+323, jezdnia z jednej strony ograniczona jest krawężnikami, a odwodnienie odbywa się poprzez zastosowanie studzienek ściekowych, połączonych przykanalikami z projektowanym rowem przydrożnym. Zaprojektowano studzienki typowe o średnicy 500 mm, z osadnikiem o głębokości minimum 0,80 m, zakończone wpystami. Zaprojektowano przykanaliki z rur PVC-U klasy S \varnothing 200 mm. Umocnienia wylotów przykanalików do rowów przydrożnych zostały przewidziane z płyt chodnikowych betonowych 50x50x7 cm oraz z płyt ażurowych typu ECO 60x40x10 cm. Zestawienie ilości wpustów ulicznych przedstawiono w tabeli poniżej. W pik. od 5+790,30 do 5+808,70 po stronie lewej drogi oraz w pik. od 6+432,30 do 6+535,20 po prawej stronie drogi ze względu na ograniczoną dostępność terenu zaprojektowano rowy o dnie umocnionym korytkami ściekowymi 40x40 cm i skarpach rowów umocnionych płytami ażurowymi typu ECO. Na odcinku od pik. 6+402,40 do pik. 6+527,43 po lewej stronie drogi zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych krawężniowym ściekiem drogowym betonowym prefabrykowany do wpustów ulicznych i dalej przykanalikami do rowu po przeciwnej stronie drogi. W pik. od 5+523,50 do pik. 5+553,50 na odcinku 30 m zaprojektowany został rów infiltracyjny o dnie wypełnionym warstwą filtracyjną ze żwiru owiniętego geowłókniną separacyjną. Rowy przydrożne na w/w odcinku drogi częściowo pełnią rolę rowów odprowadzających, infiltracyjnych, a częściowo odprowadzają wody poprzez wydłużenie rowu do cieku wodnego zlokalizowanego na początku odcinka drogi na działce nr 365, oraz do rowów znajdujących się przy innych drogach publicznych krzyżujących się z projektowaną drogą.

Od pik. 7+323 do pik 9+241 projektowana droga posiada przekrój drogowy z obustronnymi rowami przydrożnymi o zmiennej głębokości od 0,5 m do 1,0 m. Rowy przydrożne z w/w odcinka drogi odprowadzają wody opadowe do istniejącego rowu melioracyjnego w pik. 8+185,17, do rzeki Zagożdżonki w pik. 8+470,93 oraz do rowów przydrożnych znajdujących się przy innych drogach publicznych łączących się z projektowaną drogą. W pik. od 8+304,40 do pik. 8+410,60 po lewej stronie drogi ze względu na występujące w poboczu sieci

telekomunikacyjne i ograniczone możliwości terenowe zaprojektowano ściek drogowy prefabrykowany odprowadzający wody opadowe do rowów przydrożnych.

Rowy drogowe zostały zaprojektowane jako trapezowe trawiaste o pochyleniu skarp 1:1 i szerokości dna rowu 0,4 m. Przewidziane zostało humusowanie dna i skarp rowów grubości 10 cm z obsianiem mieszanką traw.

Zestawienie zbiorcze wpustów ulicznych

L.p.	Pikietaż	Strona drogi	Rzędna	L.p.	Pikietaż	Strona drogi	Rzędna
1	2	3	4	1	2	3	4
1	4+678.93	prawa	167.22	27	6+137.43	prawa	175.73
2	4+733.93	prawa	168.62	28	6+186.43	prawa	175.98
3	4+780.43	prawa	169.60	29	6+233.43	prawa	176.21
4	4+831.40	prawa	170.60	30	6+283.43	prawa	176.43
5	4+876.43	prawa	171.20	31	6+326.43	prawa	176.63
6	4+926.43	prawa	171.82	32	6+434.43	prawa	176.56
7	4+977.43	prawa	172.24	33	6+473.63	lewa	176.41
8	5+038.43	prawa	172.63	34	6+486.43	prawa	176.42
9	5+093.43	prawa	172.92	35	6+527.43	prawa	176.30
10	5+143.43	prawa	173.03	36	6+527.43	lewa	176.25
11	5+226.43	prawa	173.04	37	6+576.43	lewa	176.01
12	5+324.43	prawa	173.06	38	6+626.43	lewa	175.77
13	5+376.43	prawa	172.96	39	6+676.43	lewa	175.64
14	5+420.43	prawa	172.77	40	6+760.43	lewa	175.61
15	5+484.43	prawa	172.31	41	6+816.33	lewa	175.28
16	5+532.43	prawa	171.98	42	6+860.43	lewa	174.83
17	5+582.43	prawa	171.81	43	6+910.43	lewa	174.28
18	5+643.43	prawa	172.02	44	6+956.43	lewa	173.82
19	5+700.43	prawa	172.36	45	7+006.43	lewa	173.35
20	5+769.43	prawa	173.26	46	7+050.43	lewa	172.94
21	5+824.43	prawa	173.91	47	7+101.43	lewa	172.56
22	5+874.43	prawa	174.38	48	7+151.43	lewa	172.17
23	5+920.43	prawa	174.68	49	7+201.43	lewa	171.74
24	5+967.43	prawa	174.96	50	7+251.43	lewa	171.31
25	6+022.43	prawa	175.18	51	7+298.43	lewa	170.91
26	6+072.43	prawa	175.40				

12. Roboty towarzyszące

W miejscach przejść poprzecznych uzbrojenia terenu pod drogą, chodnikami, zjazdami i rowami przewidziano zabezpieczenie istniejącej infrastruktury teletechnicznej i elektroenergetycznej rurami osłonowymi typu AROT lub równoważnymi.

13. Roboty ziemne i rekultywacja terenu

Roboty ziemne będą obejmowały następujący zakres prac:

- wykopy / korytowanie wraz z wywozem gruntu na odkład,
- wykopy / wykonanie rowów przydrożnych,
- nasypy,

W granicach robót przewidziano wykonanie rekultywacji terenu. Roboty te będą obejmowały:

- zdjęcie istniejącego humusu wraz z wywozem na odkład,
- wyrównanie terenu i zasypanie nierówności terenu,
- rozścielenie humusu o grubości 10cm wraz z obsianiem mieszanką traw (zostanie wykorzystany istniejący humus) .

14. Wymagania dotyczące ochrony środowiska

Przyjęte rozwiązania technologiczne i organizacyjne gwarantują dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenie oraz poza terenem inwestycji. Na placu budowy oraz w miejscu wykonywania zadania musi zostać wydzielone miejsce do czasowego składowania wytworzonych odpadów. Wytworzone odpady (poza ziemią z wykopów) będą gromadzone selektywnie w oznakowanych kontenerach, pojemnikach. Wytworzone odpady zostaną odwiezione w miejsce wskazane przez Inwestora lub przekazywane będą firmom posiadającym stosowne zezwolenie na transport odpadów do miejsc ich odzysku czy unieszkodliwienia. Budowa nowej nawierzchni bitumicznej przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i substancji do powietrza poprzez zwiększenie płynności ruchu pojazdów. Wody opadowe i roztopowe podczas użytkowania nowowytbudowanej drogi odprowadzane będą powierzchniowo do rowów, które zostaną odtworzone w ramach inwestycji. Planowane jest zastosowanie rowów trawiastych, poprzez które wody, pochodzące z nawierzchni drogi będą podczyszczane przed wprowadzeniem ich do odbiorników.

IV. OPINIA GEOTECHNICZNA

Opinia geotechniczna

ustalająca geotechniczne warunki posadowienia projektowanych obiektów budowlanych w ramach inwestycji pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia Letnisko - Czarna”

- **Podstawa prawna:** Rozporządzenie ministra Transportu, Budownictwa i Administracji Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r., w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012r. poz.463).

- **Inwestor:** Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Radomiu, ul. Graniczna 24, 26-600 Radom.

- **Projektant:**

Branża drogowa: mgr inż. Piotr Porczyk, upr. Proj. MAZ/0175/POOD/11

Ustalenia:

Projektowany obiekt należy do pierwszej kategorii geotechnicznej.

W terenie panują proste warunki gruntowo-wodne.

Woda gruntowa znajduje się poniżej projektowanego poziomu posadowienia projektowanych obiektów budowlanych.

Kategoria I. Obejmuje niewielkie obiekty budowlane, w prostych warunkach gruntowych, dla których wystarcza jakościowe określenie właściwości gruntów. I kategoria geotechniczna obejmuje np.:

1- lub 2-kondygnacyjne budynki mieszkalne i gospodarcze przy maksymalnym obciążeniu obliczeniowym na słup ≈ 250 kN, a na ściany 100 kN/m na fundamentach bezpośrednich, palowych, lub na studniach, ściany oporowe i zabezpieczenia wykopów, jeżeli różnica poziomów nie przekracza 2 m, wykopy do głębokości 1,2 m (i powyżej zwierciadła wody) i nasypy do wysokości 3 m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

Warunki gruntowe panujące na terenie inwestycji są jednorodne. Grunt znajdujący się w wykopie należy chronić przed opadami atmosferycznymi i przemarzaniem.

Opracował:

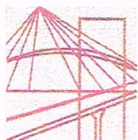
mgr inż. Piotr Porczyk

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/ ;

V. ZAŁĄCZNIKI:

1. **Uprawnienia budowlane projektanta i sprawdzającego i zaświadczenia o przynależności do Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**



sygn. akt. MAZ/7131/ 243 /11 /D

Warszawa, dnia 20 czerwca 2011 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 z późn. zm.),

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:**
nadaje

**Panu Piotrowi Porczyk
magistrowi inżynierowi
urodzonemu dnia 20 listopada 1982 roku w Warszawie, synowi Tomasza**

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr MAZ/0175/POOD/11

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

Szczegółowy zakres uprawnień

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.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

P.P.
nr upr. MAZ/0175/POOD/11

28

UZASADNIENIE

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



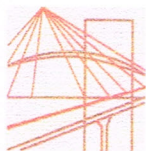
ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

Otrzymują:

1. Pan Piotr Porczyk
ul. Połańców 3
04-409 Warszawa

2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej
nr upr. MAZ/0175/POOD/11



sygn. akt. MAZ/7131/ 638 /11 /D

Warszawa, dnia 20 grudnia 2011 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 jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 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 z późn. zm.),

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:
nadaje**

**Panu Mariuszowi Duma
magistrowi inżynierowi
urodzonemu dnia 10 marca 1978 roku w Zielonej Górze, synowi Józefa**

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr MAZ/0394/POOD/11

do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej

Szczegółowy zakres uprawnień

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.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

P. Porczyk
nr upr. MAZ/0175/POOD/11

UZASADNIENIE

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



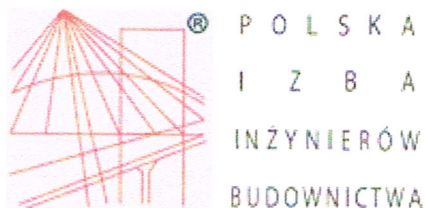
Otrzymują:

1. Pan Mariusz Duma
ul. Gospodarcza 5 m. 6
08-110 Siedlce
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-AN3-77X-U61 *

Pan MARIUSZ DUMA o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/0684/12

adres zamieszkania ul. GOSPODARCZA 5/6, 08-110 SIEDLCE

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2014-12-01 do 2015-11-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-11-20 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący 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.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej
P. Porczyk
nr upr. MAZ/0173/POOD/11

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

V. ZAŁĄCZNIKI:

- 1. Uprawnienia budowlane projektanta i sprawdzającego i zaświadczenia o przynależności do Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**

Jedlnia Letnisko dn, 20.10.2014 rok

RGKR.7230.73.2014

„DROPROJEKT”

04-409 Warszawa ul. Posłańców 3

dotyczy : uzgodnienia projektu przebudowy drogi powiatowej

Urząd Gminy w Jedlni-Letnisko pozytywnie uzgadnia przedstawiony projekt budowlany przebudowy drogi powiatowej i stałej organizacji ruchu / droga nr 3524W relacji Czarna – Jedlnia-Letnisko / z warunkami :

- zaprojektować wjazdy na posesje i działki, nie uwzględnione w projekcie.

Otrzymują :

1. Wnioskodawca
2. a/a

mgr inż. WOLFF
KIEROWNIK
Referatu Gospodarki Komunalnej,
Rolnictwa i Ogrodnictwa
inż. Aneta Mosionek

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej
P. Porczyk
nr upr. MAZ/0175/POOD/11

Orange Polska
Domena Hurt
Dostarczanie i Serwis Usług
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 5 - Radom
ul. Piłsudskiego 14/16, 26-610 Radom
tel.: 48 340 22 46; fax.: 48 360 48 01
www.hurt-orange.pl

Radom; 24 października 2014 r.

DRO PROJEKT
Piotr Porczyk
Ul. Połańców 3
04-409 Warszawa

Numer pisma: 63368/TODDRRU/W/2014

Temat: warunki techniczne na zabezpieczenie infrastruktury telekomunikacyjnej Orange Polska w związku z projektowaną przebudową drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia Letnisko – Czarna pow. radomski

Szanowni Państwo;

W odpowiedzi na pismo z dn. 17.10.2014r. informuję, że warunki techniczne na zabezpieczenie infrastruktury telekomunikacyjnej należącej do Orange Polska w związku z projektem przebudowy drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia Letnisko – Czarna pow. radomski przedstawiają się następująco:

1. Na przejściach poprzecznych i pod projektowanymi rowami zachować normatywną grubość przykrycia istniejącej doziemnej infrastruktury telekomunikacyjnej zgodnie z normą ZN-96 TPSA-004.
2. W przypadku braku możliwości zachowania normatywnych odległości doziemną infrastrukturę telekomunikacyjną należy zabezpieczyć dodatkowymi rurami ochronnymi dzielonymi, np. typu AROT P12S lub inną o podobnych parametrach.
3. Zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r.
4. Wszystkie prace związane z infrastrukturą telekomunikacyjną należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi pod ścisłym nadzorem przedstawicieli służb technicznych Orange Polska.
5. Koszty zabezpieczenia urządzeń teletechnicznych wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzeń liniowych przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych oraz strat wynikłych z tytułu awarii związanych z zabezpieczeniem pokrywa naruszający stan istniejący;

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

6. Przed rozpoczęciem prac przy i na urządzeniach telekomunikacyjnych inwestor ma obowiązek pisemnie wystąpić, przynajmniej z 7 dniowym wyprzedzeniem, o wyznaczenie upoważnionego przedstawiciela Orange Polska celem sprawowania nadzoru nad prowadzonymi robotami i ochroną infrastruktury teletechnicznej.

Pismo należy kierować na adres:

Orange Polska.; Dostarczanie i Serwis Usług; Obsługa Techniczna Klienta w Warszawie; ul.Brzeska 24; 03-737 Warszawa;

Tryb i zasady zgłoszenia dostępne są na stronie: www.orange.pl/wniosekondzior . Wykonywanie prac na infrastrukturze telekomunikacyjnej własności Orange Polska bez złożonego wniosku o nadzór właścicielski będzie traktowane jako nielegalne z wszelkimi tego konsekwencjami.

7. Zakończone prace należy zgłosić do odbioru zgodnie z ustawą Prawo Budowlane z dnia 07.07.1994r. art. 3 pkt 14, co najmniej 14 dni przed planowanym odbiorem.
8. Niniejsze warunki techniczne ważne są przez okres 12 miesięcy od dnia ich wydania.

Z poważaniem:

Krzysztof Walas

Kierownik
Dział Ewidencji Zarządzania Danyimi
o Infrastrukturze Radom

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

R/IKO-4105u-1.40/14

Kozienice, dnia 27.10.2014 r.

DROPROJEKT
Piotr Prokopczyk
ul. Połańców 3
04-409 Warszawa

Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Radomiu Inspektorat w Kozienicach w nawiązaniu do pisma z dnia 17.10.2014 r., dotyczącego zaopiniowania projektu budowlanego dla inwestycji pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia-Letnisko – Czarna” informuje, że:

- opinia projektu odnosi się do odcinka drogi w km 3+521.57 ÷ 4+614.57, w gminie Pionki, na terenie działania Inspektoratu w Kozienicach,
- remont przepustu w km drogi 3+844.04 o długości $L=8,35$ m i $\varnothing 1,0$ m, pod koroną drogi będzie miał miejsce w km 37+980 rzeki Zagożdżonki, w obrębie działek rzeki nr 1205 i 253 obręb Czarna, gmina Pionki. Sugeruje się zabezpieczyć dno rzeki w miejscu wylotu z przepustu, za płytami ażurowymi narzutem kamiennym na długości 1,5 m. Na przebudowę w/w przepustu należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne, a w operacie wodnoprawnym należy zawrzeć zapis o powierzchni gruntu Skarbu Państwa zajętego pod realizację planowanego przedsięwzięcia, stosownie do art. 20 ustawy Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. poz. 145 ze zm.). W operacie należy zawrzeć również zapis zobowiązujący zarządcę drogi do utrzymywania drożności przepustu oraz corocznej konserwacji rzeki Zagożdżonki, polegającej na wykoszeniu jej dna i skarp, wycince zakrzaczeń i usunięciu przymulisk w przypadku ich powstania na odcinku 40 mb tj. w km 37+940 ÷ 37+980,
- za pośrednictwem istniejącego betonowego przepustu drogowego $L=7,5$ m, $\varnothing 0,8$ m przez przebudowywaną drogę w km 3+556.57, przechodzi rów melioracji szczegółowych RF₂ (nr dz. 737) Obiektu Zagożdżonka – Czarna, figurujący w ewidencji wód i urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów, którą w imieniu Marszałka Województwa Mazowieckiego prowadzi WZMiUW w Warszawie na podstawie art. 70, ust. 3 ustawy Prawo wodne. Z tytułu, że wody opadowe pochodzące z drogi spływają powierzchniowo do istniejących, odtworzonych rowów przydrożnych, a te z kolei za pośrednictwem istniejącego przepustu odprowadzają wody opadowe do rowu melioracyjnego, zobowiązuję się zarządcę drogi do utrzymywania drożności przepustu oraz rowu,
- wzdłuż drogi (km drogi 4+595.91) przechodzi ewidencyjny rów RA₁ (nr dz. 1188) melioracji szczegółowych Obiektu Zagożdżonka – Czarna, figurujący w ewidencji wód i urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów, którą na podstawie art. 70, ust. 3 ustawy Prawo wodne w imieniu Marszałka Województwa Mazowieckiego prowadzi WZMiUW w Warszawie. Do rowu RA₁ dochodzi przebudowany rów

Mazowsze.

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej
nr upr. MAZ/0175/POOD/11

38

przydrożny, za pośrednictwem którego wprowadza się do rowu melioracyjnego wody opadowe pochodzące z odwodnienia nawierzchni drogowej, dlatego miejsce to należy utrzymywać w należytej drożności.

BIEROWNIE GOSPODARSTW

dr inż. Piotr Porczyk

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

R/IZW-4105.U.83/14

Zwoleń, 29.10.2014 r.

DROPROJEKT

Piotr Porczyk

ul. Połańców 3

04-409 Warszawa

Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Radomiu Inspektorat w Zwoleń odpowiadając na pismo w sprawie zaopiniowania projektu budowlanego dla inwestycji pn. "Przebudowa drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia Letnisko-Czarna" informuje;

Na odcinku drogi powiatowej projektowanej do przebudowy na terenie obrębu Słupica oraz Cudnów nie występują urządzenia melioracji wodnych szczegółowych i podstawowych.

Projekt przebudowy drogi powiatowej nr 3524W uzgadnia się bez zastrzeżeń.

[Signature]
mgr inż. Piotr Porczyk

Do wiadomości :

- 1) Starostwo Powiatowe w Radomiu ul. Domagalskiego 7, 26-600 Radom
- 2) Urząd Gminy w Jedlni Letnisko ul. Radomska 43 , 26-630 Jedlnia Letnisko
- 3) a/a

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

P.P.
nr upr. MAZ/0175/POOD/11



PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Skarżysko-Kamienna
Rejon Energetyczny Radom
26-600 Radom, ul. Średnia 49
tel. (48) 365 71 82, fax (48) 365 71 94
radom.os@pgedystrybucja.pl

Radom, 24.11.2014
RM/MBi/1349/10565/2014

DROPROJEKT
Porczyk Piotr
ul. Połańców 3
04-409 Warszawa

Szanowny Panie,

W odpowiedzi na pismo i przesłaną dokumentację projektową przebudowy drogi powiatowej nr 3524 W, RE Radom uzgadnia w/w projekt z uwagami:

1. Istniejące kable nN przy skrzyżowaniu z drogą (km ok. 0+698,00 i 1+880,06) osłonić rurami dwudzielnymi. Dla w/w kabli ułożyć i pozostawić po 1 rurze zapasowej SRS o 110.
2. Słupy przy wjazdach do dz.443 (km 0+416,84) oraz dz.557 (km 1+549,83) winny być odsunięte od krawężników na minimum 0,5 m.
3. W obszarze gminy Pionki projekt uzgodnić w RE Kozienice ul. Przemysłowa 11.

Z poważaniem:

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Skarżysko-Kamienna
Rejon Energetyczny Radom
Wydział Majątek Sieciowego

Kierownik
Miroslaw Skrak

Otrzymują:
1. Adresat
2. RE Radom RM

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogow.

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

IGP 033. 72.2014

Pionki dn. 25.11.2014

DRO-PROJEKT
Piotr Porczyk
ul. Powstańców 3,
04 -409 Warszawa

Dotyczy: dokumentacji projektowej na przebudowę drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia-Letnisko-Czarna.

Urząd Gminy Pionki **opiniuje pozytywnie** Projekt Budowlany oraz Projekt Stałej Organizacji Ruchu.

Zgodność
mgr inż. Piotr Porczyk
Kierownik Techniki Inżynierii
i Geodezji i Planowania

Otrzymują:

1. DRO-PROJEKT Piotr Porczyk, ul. Powstańców 3, 04-409 Warszawa
2. a/a

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

52

Jedlnia-Letnisko, dnia 28.11.2014r.

RGKR.6220.7.38.2014

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013r. poz. 267 z późn. zm.), w związku z art. 71 ust.1 i ust. 2 pkt 2, art. 72 ust.1 pkt.3, art.74 ust.3, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 85 ust. 1 ust.2 pkt. 2 i ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r. poz. 1235 z późn. zm., zwanej dalej „ustawą ooś”), a także § 3 ust.2 pkt.2 w związku z §3 ust. 2 pkt. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr 213, poz. 1397, ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg Publicznych w Radomiu, ul. Graniczna 24,26-600 Radom, reprezentowanego przez Pana Piotra Porczyka działającego z ramienia Biura Projektowego „DROPROJEKT” Piotr Porczyk, ul. Połańców 3, 04-409 Warszawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie drogi powiatowej NR 3524W Jedlnia-Letnisko - Czarna, realizowanego na działkach ewidencyjnych w obrębie Słupica i Cudnów, gmina Jedlnia-Letnisko oraz obrębie Czarna, gmina Pionki** oraz po zaciągnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Radomiu

orzekam

Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na **Przebudowie drogi powiatowej NR 3524W Jedlnia-Letnisko - Czarna, realizowanego na działkach ewidencyjnych w obrębie Słupica i Cudnów, gmina Jedlnia-Letnisko oraz obrębie Czarna gmina Pionki**

UZASADNIENIE

W dniu 26.08. 2014r. Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych, ul. Graniczna 24, 26-600 Radom, reprezentowany przez Piotra Porczyka działającego z ramienia Biura Projektowego „DROPROJEKT” Piotr Porczyk, ul. Połańców 3, 04-409 Warszawa wystąpił z wnioskiem (uzupełniony w dniu 12.09.2014r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie drogi powiatowej NR 3524W Jedlnia-Letnisko - Czarna, realizowanego na działkach ewidencyjnych w obrębie Słupica i Cudnów, gmina Jedlnia-Letnisko oraz obrębie Czarna, gmina Pionki**

Do wniosku została załączona karta informacyjna przedsięwzięcia, mapa ewidencyjna obejmująca przewidziany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmująca obszar, na który będzie ono oddziaływać w skali 1: 5000, wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidziany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

43

pełnomocnictwo. Dla terenu, na którym jest planowane przedsięwzięcie, nie istnieje aktualny miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

W dniu 15.09.2014r. zostało wszczęte postępowanie w przedmiotowej sprawie.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 20, na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r. poz. 1235, z późn. zm.), w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013r. poz. 267 z późn. zm.), zawiadomienie o wszczęciu postępowania zostało podane stronom do wiadomości poprzez obwieszczenie, które zamieszczono na stronie internetowej Urzędu Gminy Jedlnia-Letnisko www.jedlnia.pl- Biuletyn Informacji Publicznej w dziale Środowisko- inwestycje wpływające na środowisko, wywieszono na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Jedlnia-Letnisko, ul. Radomska 43, Urzędu Gminy Pionki, ul. Zwycięstwa 6a oraz przekazano sołtysom miejscowości Czarna Wieś gmina Pionki, Cudnów, Słupica gmina Jedlnia-Letnisko, informując jednocześnie o przysługującym prawie do składania wyjaśnień i zgłaszania żądań w przedmiotowej sprawie oraz wypowiadania się co do istniejących dowodów i materiałów.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r. poz. 1235, z późn. zm.) – wymienione jest w § 3 ust. 2 pkt. 2, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.), tj. „rozbudowa, przebudowa lub montaż realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których powstałe w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu przedsięwzięcie nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone” w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2010r. Nr 213, poz. 1397), należy do przedsięwzięć, które może wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko tj. „, drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt. 1-5, 8 i 9 ustawy z 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody”

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 1 i pkt. 2, art. 78 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r. poz. 1235, z późn. zm.) organ prowadzący postępowanie zwrócił się pismem znak: **RGKR.6220.7.7.2014** z dnia 16 września 2014r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i pismem znak: **RGKR.6220.7.8.2014** z 16 września 2014r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Radomiu, o opinie w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny i ewentualnego określenia zakresu raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem znak: **WOOS-II.4240.1177.2014.JC** z dnia 3 października 2014r. wezwał do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji. W związku z wystąpieniem RDOŚ w Warszawie Urząd Gminy Jedlnia-Letnisko w dniu 07.10.2014r. wezwał Inwestora do uzupełnienia dokumentacji w żądanym zakresie. w odpowiedzi w dniu 14.10.2014r. wpłynęło wyjaśnienie Inwestora, które zostało

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

55

przesłane pismem znak: **RGKR.6220.7.21.2014** do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Uzyskano opinie:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie- postanowienie z dnia 24 października 2014r. znak: **WOOS-II.1177.2014.JC**, stwierdzające brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko.
- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu- opinię sanitarną z dnia 9 października 2014r. znak: **ZNS.712-57/14**, stwierdzającą brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko.

Wójt Gminy Jedlnia-Letnisko biorąc pod uwagę w/w opinie, a także uwarunkowania, o których mowa w *art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (DZ. U. z 2013r., poz. 1235, z późn. zm.)*, wydał w dniu 13.11.2014r. postanowienie o braku potrzeby przeprowadzenia ooś dla w/w przedsięwzięcia (znak: **RGKR.6220.7.32.2014**). O wydanym postanowieniu strony postępowania zostały powiadomione poprzez obwieszczenie wywieszone na tablicy ogłoszeń budynku Urzędu Gminy Jedlnia-Letnisko, ul. Radomska 43, Urzędu Gminy Pionki, ul. Zwycięstwa 6a, sołectwa Słupica i Cudnów, gmina Jedlnia-Letnisko oraz Czarna Wieś, gmina Pionki a także na stronie internetowej Urzędu Gminy Jedlnia-Letnisko www.jedlnia.pl – Biuletyn Informacji Publicznej w dziale Środowisko-inwestycje wpływające na środowisko.

Organ prowadzący postępowanie odstąpił od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko po analizie uwarunkowań, o których mowa w *art. 63 ust. 1 w/w ustawy*. Wśród uwarunkowań, o których mowa w *art. 63* o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko przesądziły:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a.) skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz wzajemnych proporcji

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia-Letnisko - Czarna realizowanego na działkach ewidencyjnych w obrębie Słupica i Cudnów, gmina Jedlnia-Letnisko oraz obrębie Czarna, gmina Pionki.

Przebudowywany odcinek drogi rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3525Ww miejscowości Słupica w gminie Jedlnia-Letnisko, natomiast kończy na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3522W w miejscowości Czarna gmina Pionki. Długość przebudowywanego odcinka wynosi 4615mb.

Pas drogowy przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów użytkowych rolniczo oraz obszarów leśnych i rzeki Zagożdżonki.

W miejscu przedsięwzięcia w chwili obecnej istnieje droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,0m w złym stanie technicznym, pobocza z kruszywa naturalnego w części ziemne oraz zamulone rowy przydrożne.

W ramach inwestycji przewiduje się:

- wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej wraz z jej poszerzeniem;
- odtworzenie poboczy o szerokości 1,00m z kruszywa naturalnego;
- budowę chodników z kostki betonowej o szerokości 2,0m i łącznej długości około 2720mb;
- odtworzenie rowów przydrożnych;
- remont przepustu pod koroną drogi;

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej
nr upr. MAZ/0175/POOD/11

- przebudowę i budowę przepustów pod zjazdami;
- budowę peronów autobusowych.

Na odcinkach przebudowanej drogi, gdzie planowana jest budowa chodników, wody opadowe będą odprowadzane poprzez wpusty deszczowe i przykanaliki do odtworzonego po drugiej stronie drogi rowu. Inwestor przewiduje wykonanie rowu trawiastego o szerokości dna 0,4m i głębokości od 0,5 do 0,8m, który będzie pełnił funkcję oczyszczającą i infiltracyjną.

Pod koroną drogi, w ciągu rzeki Zagożdżonki, planowany jest remont jednego przepustu żelbetonowego o średnicy wewnętrznej 1,10m. Prace budowlane z tym związane polegać będą na odtworzeniu stanu pierwotnego tj. zastąpieniu istniejącego przepustu przepustem żelbetonowym z zastosowaniem zasypki, podbudowy pod dnem przepustu oraz umocnienia skarp wlotu i wylotu przepustu.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w ramach niniejszego przedsięwzięcia planowane jest usunięcie około 50 sztuk drzew oraz krzewów, które kolidują z projektowanym chodnikiem.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie:

Planowana inwestycja będzie częściowo powiązana z innymi przedsięwzięciami (drogi). Jednak z uwagi na charakter przedsięwzięcia inwestycja nie spowoduje kumulacji oddziaływania z innymi przedsięwzięciami, które mogły by istotnie negatywnie oddziaływać na środowisko.

c) wykorzystania zasobów naturalnych:

Do realizacji przedsięwzięcia wykorzystane zostaną m. in.: kruszywo naturalne, beton asfaltowy, a także paliwo do pracy sprzętu i woda.

d) emisji występowania innych uciążliwości:

W trakcie przebudowy drogi w analizowanym rejonie wystąpią okresowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane. W celu minimalizacji ww. uciążliwości prace prowadzone będą w porze dnia z użyciem sprzętu sprawnego technicznie. Wytworzone odpady (poza ziemią z wykopów) będą gromadzone selektywnie w oznakowanych kontenerach i pojemnikach, a następnie przekazane będą firmom posiadającym stosowne zezwolenie na transport odpadów do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia.

Remont przepustu w ciągu rzeki Zagożdżonki będzie wykonany w sposób umożliwiający migrację organizmów wodnych, o wycinka drzew będzie poza okresem lęgowym ptaków w (okresie od 16 października do końca lutego).

Eksplatacja przedsięwzięcia wiązała się będzie z emisjami substancji do powietrza oraz hałasu, pochodzącymi z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń substancji ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika.

Budowa nowej nawierzchni bitumicznej drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i substancji do powietrza poprzez zwiększenie płynności ruchu pojazdów.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo do rowów, które zostaną odtworzone w ramach inwestycji. Planowane jest zastosowanie rowów trawiastych, poprzez które wody z odwodnienia drogi będą podczyszczane przed wprowadzeniem ich do odbiorników.

e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii;

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoż. i bhp minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii. Istnieje jednak możliwość wystąpienia awarii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, gdy w przypadku kolizji drogowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, materiały te zostaną uwolnione do środowiska. Poprawa stanu technicznego drogi zdecydowanie zmniejszy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia w porównaniu z sytuacją obecną.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego- uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że inwestycja przebiega w części przez rzekę Zagożdżonkę i jej dolinę. Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby przedsięwzięcie położone było w rejonie występowania innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) obszary wybrzeży;

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne;

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi i w sąsiedztwie terenów leśnych.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych;

Z karty informacyjnej nie wynika, aby inwestycja była realizowana w rejonie występowania obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody;

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLB140013 i w otulinie Kozienickiego Parku Krajobrazowego Imienia Profesora Ryszarda Zaręby. Pozostałe formy ochrony przyrody tj. specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Puszcza Kozienicka PLH140035 oraz Kozienicki Park Krajobrazowy Imienia Profesora Ryszarda Zaręby zlokalizowane są w odległości około 1,2km. Planowana inwestycja przebiega przez dolinę rzeki Zagożdżonki. Na podstawie danych opracowania dokonanego na zlecenie Ministra Środowiska przez prof. Włodzimierza Jędrzejewskiego wraz z zespołem pt. „kompleksowy projekt korytarzy ekologicznych w Polsce”(2005r.)- Dolina rzeki Zagożdżonki jest korytarzem ekologicznym i migracyjnym o randze regionalnej. Ponadto jest ważnym korytarzem migracyjnym łączący obszary Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLH 140013, Puszcza Kozienicka PLH 140035.

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

57

Biorąc pod uwagę zakres i skalę przedsięwzięcia, ze względu na ochronę przyrody, nie zachodzi konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko. W trakcie projektowania prac wykonawczych uwzględniony zostanie fakt, że dolina rzeki Zagożdżonki jest korytarzem ekologicznym i migracyjnym i zachowana zostanie jego ciągłość jako korytarza aby nie stworzyć bariery ekologicznej.

Po przeprowadzeniu analizy informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, stwierdza się, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia zarówno w sposób bezpośredni, jak również pośredni nie będzie skutkowała wystąpieniem negatywnych oddziaływań na ww. obszary Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLB140013, Puszcza Kozienicka PLH140035, jak również na spójność całej Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, a także na środowisko przyrodnicze oraz na inne formy ochrony przyrody.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone;

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia;

Gęstość zaludnienia na terenie Gminy Jedlnia-Letnisko wynosi około 189 os./km², natomiast w gminie wiejskiej Pionki wynosi około 44 os./km² (wg danych GUS z 2014r.).

i) obszary przylegające do jezior;

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej;

W rejonie realizacji przedsięwzięcia nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1 i 2 wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania- obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać;

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze;

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej;

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

SP

Ze względu na charakter i niewielką skalę przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się możliwości występowania oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania;

Informacje zawarte w przedłożonych dokumentach potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania;

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. w fazie eksploatacji będą występowały oddziaływania spowodowane emisją hałasu i substancji do powietrza, spowodowane ruchem pojazdów. W wyniku planowanej inwestycji nie przewiduje się istotnego wzrostu oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego.

Po analizie dokumentów, kierując się powyższymi opiniami jak i kryteriami zawartymi w *atr.63 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r. poz.1235, z późn. zm.)* oraz §3 ust.2 pkt.2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010r. Nr.213, poz.1397, ze zm.)*, w szczególności ze względu na : rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy Stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Radomiu za pośrednictwem Wójta Gminy Jedlnia-Letnisko, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załączniki:

- Charakterystyka przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.

Z up. WÓJTA
KIEROWNIK
Referatu Gospodarki Komunalnej,
Rolnictwa i Ochrony Środowiska
mgr inż. Aneta Mosionek

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. Strony postępowania, wg wykazu znajdującego się w aktach sprawy
3. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu, ul. Aleksandrowicza 5, 26-600 Radom

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

zgodnie z art.84 ust.2 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia-Letnisko - Czarna realizowanego na działkach ewidencyjnych w obrębie Słupica i Cudnów, gmina Jedlnia-Letnisko oraz obrębie Czarna, gmina Pionki. Przebudowywany odcinek drogi rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3525Ww miejscowości Słupica w gminie Jedlnia-Letnisko, natomiast kończy na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3522W w miejscowości Czarna gmina Pionki. Długość przebudowywanego odcinka wynosi 4615mb. Pas drogowy przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów użytkowych rolniczo oraz obszarów leśnych i rzeki Zagożdżonki.

W miejscu przedsięwzięcia w chwili obecnej istnieje droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,0m w złym stanie technicznym, pobocza z kruszywa naturalnego w części ziemne oraz zamulone rowy przydrożne.

W ramach inwestycji przewiduje się:

- wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej wraz z jej poszerzeniem;
- odtworzenie poboczy o szerokości 1,00m z kruszywa naturalnego;
- budowę chodników z kostki betonowej o szerokości 2,0m i łącznej długości około 2720mb;
- odtworzenie rowów przydrożnych;
- remont przepustu pod koroną drogi;
- przebudowę i budowę przepustów pod zjazdami;
- budowę peronów autobusowych.

Na odcinkach przebudowanej drogi, gdzie planowana jest budowa chodników, wody opadowe będą odprowadzane poprzez wpusty deszczowe i przykanaliki do odtworzonego po drugiej stronie drogi rowu. Inwestor przewiduje wykonanie rowu trawiastego o szerokości dna 0,4m i głębokości od 0,5 do 0,8m, który będzie pełnił funkcję oczyszczającą i infiltracyjną.

Pod koroną drogi, w ciągu rzeki Zagożdżonki, planowany jest remont jednego przepustu żelbetonowego o średnicy wewnętrznej 1,10m. Prace budowlane z tym związane polegać będą na odtworzeniu stanu pierwotnego tj. zastąpieniu istniejącego przepustu przepustem żelbetonowym z zastosowaniem zasypki, podbudowy pod dnem przepustu oraz umocnienia skarp wlotu i wylotu przepustu.

W ramach niniejszego przedsięwzięcia planowane jest usunięcie około 50 sztuk drzew oraz krzewów, które kolidują z projektowanym chodnikiem.

Do realizacji przedsięwzięcia wykorzystane zostaną m. in.: kruszywo naturalne, beton asfaltowy, a także paliwo do pracy sprzętu i woda.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11

Prace prowadzone będą w porze dnia z użyciem sprzętu sprawnego technicznie. Wytworzone odpady (poza ziemią z wykopów) będą gromadzone selektywnie w oznakowanych kontenerach i pojemnikach, a następnie przekazane będą firmom posiadającym stosowne zezwolenie na transport odpadów do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia.

Budowa nowej nawierzchni bitumicznej drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i substancji do powietrza poprzez zwiększenie płynności ruchu pojazdów.

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo do rowów, które zostaną odtworzone w ramach inwestycji. Planowane jest zastosowanie rowów trawiastych, poprzez które wody z odwodnienia drogi będą podczyszczane przed wprowadzeniem ich do odbiorników.

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoż. i bhp minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii.

Przedmiotowy teren nie jest objęty ustaleniami żadnego obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLB140013 i w otulinie Kozienickiego Parku Krajobrazowego Imienia Profesora Ryszarda Zaręby. Pozostałe formy ochrony przyrody tj. specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Puszcza Kozienicka PLH140035 oraz Kozienicki Park Krajobrazowy Imienia Profesora Ryszarda Zaręby zlokalizowane są w odległości około 1,2km. Planowana inwestycja przebiega przez dolinę rzeki Zagożdżonki. Na podstawie danych opracowania dokonanego na zlecenie Ministra Środowiska przez prof. Włodzimierza Jędrzejewskiego wraz z zespołem pt. „kompleksowy projekt korytarzy ekologicznych w Polsce”(2005r.)- Dolina rzeki Zagożdżonki jest korytarzem ekologicznym i migracyjnym o randze regionalnej. Ponadto jest ważnym korytarzem migracyjnym łączący obszary Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLH 140013, Puszcza Kozienicka PLH 140035.

. W trakcie projektowania prac wykonawczych uwzględniony zostanie fakt, że dolina rzeki Zagożdżonki jest korytarzem ekologicznym i migracyjnym i zachowana zostanie jego ciągłość jako korytarza aby nie stworzyć bariery ekologicznej.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia zarówno w sposób bezpośredni, jak również pośredni nie będzie skutkowała wystąpieniem negatywnych oddziaływań na ww. obszary Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLB140013, Puszcza Kozienicka PLH140035, jak również na spójność całej Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, a także na środowisko przyrodnicze oraz na inne formy ochrony przyrody.

W sentencji niniejszej decyzji zostały sformułowane warunki realizacji przedsięwzięcia, które zminimalizują wpływ na środowisko, w tym na zdrowie i życie ludzi.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

Zd. WÓJTA
KIEROWNIK
Referatu Gospodarki Komunalnej,
Reinictwa i Ochrony Środowiska
inż. Aneta Mosionek

mgr inż. Piotr Porczyk
projektant w specjalności drogowej

nr upr. MAZ/0175/POOD/11