



Stadium: **PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY**

**Nazwa obiektu
budowlanego:** **Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów**

**Adres obiektu
budowlanego:** - obręb Świerczów: dz. nr ewid. 395, 453, 261, 420
 - obręb Podgórze: dz. nr ewid. 252
 - obręb Widawa: dz. nr ewid. 1231
 gmina Widawa, powiat łaski

**Kategoria
obiektu
budowlanego:** **XXV**

Branża: **Drogowa**

Inwestor: **Gmina Widawa**
 ul. Rynek Kościuszki 10
 98-170 Widawa

WYKAZ PROJEKTANTÓW				
Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Data	Podpis
mgr inż. Kazimierz Mamos	inżynieryjna - drogowa	GP.IV.7342/40/94	03.2022	

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

Część opisowa:

1. Opis projektu zagospodarowania terenu	3
1.1 Przedmiot inwestycji.....	3
1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu	3
1.3. Określenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektu budowlanego	3
1.4. Projektowane zagospodarowanie terenu.....	3
1.5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.....	4
1.6. Informacje dotyczące rejestru zabytków oraz terenów podlegających ochronie wg MPZP	4
1.7. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego	4
1.8. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi	4
2. Opis techniczny	5
2.1. Podstawa opracowania	5
2.2. Założenia projektowe	5
2.3. Droga w przekroju poprzecznym.....	5
2.4. Droga w profilu podłużnym.....	6
2.5. Zjazdy	6
2.6. Konstrukcje nawierzchni.....	6
2.8. Roboty ziemne	7
2.9. Odwodnienie drogi	7
2.10. Kolizje.....	8
2.11. Uwagi końcowe	8
4. Oświadczenie projektanta	9
5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.....	10
6. Opinia geotechniczna	12
7. Decyzja zwalniająca z konieczności budowy kanału technologicznego	19
8. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	22

Część rysunkowa:

- plan sytuacyjny w skali 1:500 rys. nr 1.1-1.4
- profil podłużny w skali 1:100/1000 rys. nr 2
- przekroje konstrukcyjne w skali 1:50 rys. nr 3

1. Opis projektu zagospodarowania terenu

1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa:

- drogi gminnej nr 103001E w km od 0+998,23 do 2+889,37 na odcinku Świerczów - Widawa,
- drogi wewnętrznej (oznaczonej nr 1) na dz. nr ewid. 261 obręb Świerczów długości 439,58 m w miejscowości Świerczów,
- drogi wewnętrznej (oznaczonej nr 2) na dz. nr ewid. 453 obręb Świerczów długości 370,60 m w miejscowości Świerczów,
- drogi wewnętrznej (oznaczonej nr 3) na dz. nr ewid. 420 obręb Świerczów długości 447,17 m w miejscowości Świerczów.

Przedmiotowe opracowanie obejmuje roboty w branży drogowej wraz z remontem/konserwacją urządzeń odwadniających.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany:

- przebudowy przedmiotowych dróg w zakresie przebudowy jezdni wraz z poboczami,
- usprawnienia systemu odwodnienia drogi poprzez remont przepustów i konserwację rowów,
- przebudowy zjazdów z przedmiotowych dróg.

1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Klasa drogi gminnej D (dojazdowa). Szerokość pasa drogowego: ok. 13 m.

Szerokości pasów dróg wewnętrznych wynoszą odpowiednio dla dróg oznaczonych 1-3: 15-17 m, 9,5 m i 6,0 m.

Przebudowywany odcinek drogi gminnej przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej w km ok. 2+760 - 2+889,37 a na pozostałym odcinku droga zlokalizowana jest poza terenem zabudowy. Drogi wewnętrzne przebiegają przez tereny o luźnej zabudowie jednorodzinnej.

W stanie istniejącym przedmiotowa droga gminna posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 4,0 m z gruntowymi poboczami i rowami przydrożnymi. Natomiast drogi wewnętrzne posiadają jezdnie tłuczniowe szerokości ok. 4,0 m z gruntowymi poboczami i jednostronnymi rowami.

Do usunięcia przeznaczone jest jedno drzewo kolidujące z projektowanym układem drogowym pokazane na planie sytuacyjnym.

W pasie drogowym zlokalizowane są sieci: wodociągowa, przyłącza energetyczne i teletechniczne.

1.3. Określenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektu

budowlanego

Zgodnie Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 25.04.2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 poz. 463) projektowany zakres robót zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej, warunki gruntowe zaliczono do prostych. W rejonie projektowanej drogi zalegają grunty piaszczyste o stosunkowo niskim poziomie wód gruntowych (droga wewnętrzna nr 1 i 3) i gliny piaszczyste i piaski gliniaste (droga wewnętrzna nr 2 i droga gminna).

1.4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Projekt przewiduje przebudowę drogi gminnej nr 103001E na odcinku Świerczów - Widawa oraz 3 dróg wewnętrznych w miejscowości Świerczów o łącznej długości dróg 3148,5 m. Przebudowa drogi gminnej obejmuje wykonanie:

- poszerzenie jezdni bitumicznej do szerokości 5,0 m
- obustronnych poboczy z tłucznia kamiennego szerokości 0,75 m.

Natomiast przebudowa dróg wewnętrznych obejmuje wykonanie:

- jezdni bitumicznej szerokości 4,0 m
- obustronnych poboczy z tłucznia kamiennego szerokości 0,50-0,75 m.

Projekt obejmuje również przebudowę łącznie 83 zjazdów indywidualnych i publicznych do przyległych działek.

W ramach usprawnienia systemu odwodnienia projektuje się konserwację rowów przydrożnych wraz z remontem przepustów pod zjazdami i pod koroną drogi.

Na mocy decyzji zwalniającej z konieczności budowy kanału technologicznego odstąpiono od budowy kanału.

Zakres w/w robót pokazano na rys. „Plan sytuacyjny”.

1.5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

Droga gminna:

- nawierzchnia jezdni i zjazdu bitumicznego – 9540 m²
- nawierzchnia poboczy z tłucznia kamiennego - 2585 m²
- nawierzchnia zjazdów tłuczniowych - 1412 m²
- nawierzchnia zjazdów z kostki brukowej - 46 m²
- nawierzchnia zjazdów z kostki brukowej (do regulacji wysokościowej) - 120 m² (w tym uzupełnienie kostki 10 m²)

Droga wewnętrzna nr 1:

- nawierzchnia jezdni bitumicznej– 1769 m²
- nawierzchnia poboczy z tłucznia kamiennego - 602 m²
- nawierzchnia zjazdów tłuczniowych - 276 m²

Droga wewnętrzna nr 2:

- nawierzchnia jezdni bitumicznej– 1483 m²
- nawierzchnia poboczy z tłucznia kamiennego - 511 m²
- nawierzchnia zjazdów tłuczniowych - 130 m²

Droga wewnętrzna nr 3:

- nawierzchnia jezdni bitumicznej– 1806 m²
- nawierzchnia poboczy z tłucznia kamiennego - 421 m²
- nawierzchnia zjazdów tłuczniowych - 46 m²

1.6. Informacje dotyczące rejestru zabytków oraz terenów podlegających

ochronie wg MPZP

Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze częściowo objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (fragment drogi gminnej zlokalizowany w Widawie) - Uchwała nr XXVI/169/09 Rady Gminy Widawa z dnia 10 marca 2009 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszarów położonych w miejscowościach: Brzyków, Chociw, Chrusty, Dąbrowa Widawska, Górki Grabińskie, Józefów Widawski, Łazów, Osieczno, Ochle, Patoki, Rogóźno, Restarzew Śródkowy, Restarzew Cmentarny, Siemiechów, Wielka Wieś A, Wielka Wieś B, Widawa, Wola Kleszczowa, Zawady, Kolonia Zawady, Zborów. Przebieg inwestycji jest zgodny z w/w uchwałą.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie strefy ochrony i obserwacji archeologicznej. Inwestor na własny koszt powinien zapewnić nadzór bądź – w przypadku ujawnienia znalezisk o charakterze archeologicznym – badania archeologiczne, zgodnie ze stanowiskiem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Przed przystąpieniem do robót należy wystąpić o właściwe pozwolenie na prowadzenie badań archeologicznych.

Teren objęty inwestycją nie znajduje się pod ochroną konserwatorską.

1.7. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren

zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego

Teren zlokalizowany jest poza granicami terenu górniczego.

1.8. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych

obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami

odrębnymi

Należy uznać, iż przebudowa drogi nie należy do inwestycji mogących pogorszyć stan środowiska (drzewostanu, powierzchni ziemi czy wód powierzchniowych i podziemnych). Nie przewiduje się w trakcie prowadzenia robót wytwarzania odpadów zanieczyszczających środowisko i wymagających utylizacji. Podczas prac bud. należy zwrócić szczególną ostrożność aby przypadkowo nie zanieczyścić gleby substancjami szkodliwymi dla środowiska. Teren objęty robotami ziemnymi bezwzględnie po zakończeniu robót musi być doprowadzony do stanu pierwotnego.

Roboty budowlane należy realizować zgodnie z warunkami wskazanymi w załączonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 15.03.2022r. zn. RIK.6220.14.2021.KS.

2. Opis techniczny

2.1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem a Projektantem
- mapa mapy zasadniczej w skali 1:500
- Pomiary uzupełniające, wizja lokalna
- uzgodnienia z Inwestorem
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2021 poz. 1376)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz. U. 2015 poz. 680)
- Ustawa z dn. 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2021, poz. 2233 ze zm.)

2.2. Założenia projektowe

W projekcie założono następujące parametry techniczne projektowanej drogi gminnej:

- klasa drogi: D
- prędkość projektowa 40 km/h
- kategoria ruchu: KR1
- jezdnia:
 - dwupasowa dwukierunkowa
 - szerokość: 5,0 m,
 - przekrój jezdni daszkowy 2%, jednostronny 4% na łuku poziomym,
- pobocze:
 - szerokość 0,75 m
 - spadek poprzeczny 8%

Natomiast dla dróg wewnętrznych założono następujące parametry techniczne:

- kategoria ruchu: KR1
- jezdnia:
 - szerokość: 4,0 m,
 - przekrój jezdni jednostronny 2%,
- pobocze:
 - szerokość 0,50-0,75 m
 - spadek poprzeczny 8%

2.3. Droga w przekroju poprzecznym

Zaprojektowano pochylenie poprzeczne jezdni drogi gminnej - daszkowe 2%, jedynie na łuku poziomym - spadek jednostronny 4%. Na drodze wewnętrznej spadek jezdni zaprojektowano jako jednostronny 2% w kierunku rowów. Spadek poboczy zaprojektowano jako 8% natomiast maksymalny spadek zjazdów wynosi 5%.

2.4. Droga w profilu podłużnym

Profil podłużny dróg wewnętrznych dostosowano do istniejącego terenu natomiast dla drogi gminnej zmiana profilu wynikać będzie z technologii przebudowy tj. ułożenia dodatkowych warstw asfaltowych.

2.5. Zjazdy

Projekt przewiduje przebudowę 83 zjazdów. Zasadniczo zjazdy projektuje się o nawierzchni tłuczniowej. Jedynie zjazdy, które w stanie istniejącym posiadają nawierzchnię z kostki brukowej lub betonu, projektuje się z kostki brukowej szarej.

Projektowane zjazdy będą miały szerokość całkowitą 4,5-7,0 m, przy czym zjazdy z drogi gminnej będą miały szerokość 4,5-5,0 m. Przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi wykraglone będzie łukiem kołowym o promieniu 3,0 m, dla zjazdów publicznych - łukiem kołowym o promieniu 5,0-7,0 m.

2.6. Konstrukcje nawierzchni

Przyjęto następującą konstrukcję:

- **jezdni drogi gminnej ze zjazdem bitumicznym:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016

- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,2-0,3 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 4 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016

- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,2-0,3 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10

- geosiatka z włókien szklanych z powłoką z polimeroasfaltu o wytrz. na rozc. 80/80 kN/m

- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,5 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10

- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W min. gr. 2 cm (na poszerzeniu min. 4 cm) zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016

- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,4-0,5 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10 z oczyszczeniem istn. nawierzchni bitumicznej

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 frakcji 0/31,5 gr. 20 cm zgodnie z normą PN-EN 13242+A1:2010 - *na poszerzeniu*

- warstwa mrozochronna z mieszanki stabilizowanej cementem C1,5/2,0 MPa gr. 25 cm zgodnie z normą PN-EN 14227-1:2013- *na poszerzeniu*

- **jezdni drogi wewnętrznej nr 1:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016

- skropienie emulsją asfaltową gr. 0,2-0,3 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 4 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016

- skropienie emulsją asfaltową gr. 0,5-0,7 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/31,5 gr. 20 cm zgodnie z normą PN-EN 13242+A1:2010

- warstwa mrozochronna z mieszanki stabilizowanej cementem C1,5/2,0 MPa gr. 20 cm zgodnie z normą PN-EN 14227-1:2013

- **jezdni drogi wewnętrznej nr 2:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016

- skropienie emulsją asfaltową gr. 0,2-0,3 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 4 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016

- skropienie emulsją asfaltową gr. 0,5-0,7 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/31,5 gr. 20 cm zgodnie z normą PN-EN 13242+A1:2010

- warstwa mrozochronna z mieszanki stabilizowanej cementem C1,5/2,0 MPa gr. 20 cm zgodnie z normą PN-EN 14227-1:2013

- warstwa odsączająca z gruntu niewysadzinowego CBR> 35% gr. 15 cm

- geowłóknina separacyjna gramatura min. 180 g/m²

- **jezdni drogi wewnętrznej nr 3:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016
 - skropienie emulsją asfaltową gr. 0,2-0,3 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 4 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016
 - skropienie emulsją asfaltową gr. 0,5-0,7 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/31,5 gr. 10 cm zgodnie z normą PN-EN 13242+A1:2010
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/63 gr. 20 cm zgodnie z normą PN-EN 13242+A1:2010
 - **poboczy:**
 - nawierzchnia z tłucznia kamiennego granitowego 0/31,5 gr. 15 cm
 - **zjazdów tłuczniowych:**
 - nawierzchnia z tłucznia kamiennego granitowego 0/31,5 gr. 20 cm
 - **zjazdów publicznych z kostki brukowej:**
 - kostka betonowa brukowa fazowa szara gr. 8 cm wypełnieniem szczelin zaprawą cementowo-piaskową zgodnie z normą PN-EN 1338:2005
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm zgodnie z normą PN-EN 197-1:2012 i PN-EN 13043:2004
 - podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C8/10 gr. 20 cm zgodnie z normą PN-EN 206:2014.
- Zjazdy z kostki nr 6 i 7 w krawężnikach betonowych z betonu wibroprasowanego 15x30 zgodnych z normą PN-EN 1340:2004 na ławie betonowej z oporem C 12/15 zgodnej z normą PN-EN 206:2014-04. Pozostałe zjazdy z kostki należy poddać jedynie regulacji wysokościowej wraz z krawężnikami i obrzeżami.

2.8. Roboty ziemne

Roboty ziemne będą polegać na wykonaniu korytowania pod nawierzchnie drogi, zjazdów i poboczy oraz konserwacji rowów i wykopów pod wymianę przepustów. Należy rozebrać nawierzchnie dróg wewnętrznych wraz z przepustami przeznaczonymi do wymiany. Nadmiar gruntu i materiały z rozbiórek należy wywieźć w miejsce wskazane przez Inwestora na koszt Wykonawcy. Kruszywo z rozbiórek przydatne do wbudowania, dopuszcza się wykonania dolnych warstw podbudowy zjazdów.

Dodatkowo wzdłuż obszarów leśnych bezpośrednio sąsiadujących z koroną drogi nr 1 i 3 należy na granicy pasa drogowego dokonać cięcia korzeni drzew na głębokość co najmniej 60 cm np. koparką łańcuchową.

2.9. Odwodnienie drogi

Odwodnienie dróg projektuje zasadniczo pozostaje bez zmian - jako powierzchniowe.

Dla drogi gminnej przewiduje się odwodnienie do rowów obustronnych przydrożnych, które przeznaczone są do konserwacji średniej głębokości 20 cm wraz z wyprofilowaniem skarp wraz z wymianą istniejących przepustów pod zjazdami. Wzdłuż drogi wewnętrznej nr 2 zlokalizowany jest rów melioracyjny w dobrym stanie - nie wymaga oczyszczenia. Natomiast wzdłuż drogi wewnętrznej nr 1 przewiduje się konserwację rowu melioracyjnego ozn. R-D średniej głębokości 10-20 cm wraz z wyprofilowaniem skarp i lokalną wymianę przepustów pod zjazdami. Odwodnienie drogi wewnętrznej nr 3 jak w stanie istniejącym, odbywać się będzie do lokalnego istniejącego rowu przydrożnego jednostronnego dł. ok. 320 m oraz na chłonne pobocza i przyległe tereny zielone.

Parametry rowów po konserwacji:

- a) droga gminna:
 - głębokość w granicach 0,5-0,8 m
 - skarpy ziemne (trawiaste) z lokalnym umocnieniem płytami ażurowymi
 - szerokość 1,5-2,5 m
 - szerokość dna 0,4 m
 - nachylenie skarp w granicach 1:1 - 1:1,5
- b) droga wewnętrzna nr 1 (rów melioracyjny R-D):
 - głębokość w granicach 1,4-1,6 m

- skarpy ziemne (trawiaste) z lokalnym umocnieniem brukiem kamiennym w rejonie wlotów i wylotów przepustów
- szerokość 4,0-5,0m
- szerokość dna 0,6 m
- nachylenie skarp w granicach 1:1 - 1:1,5

Dodatkowo w ciągu przedmiotowych rowów przydrożnych przewiduje się remont przepustów pod zjazdami z zachowaniem ich parametrów (długości i średnicy). Istniejące przepusty są głównie betonowe, nieliczne są z tworzywa sztucznego. Projektuje się przepusty z rur PEHD (lub PP dwuściennych spiralnie karbowanych) Ø300 wzdłuż drogi gminnej i Ø1200 wzdłuż drogi wewnętrznej nr 1, które zostaną ułożone na ławie z kruszywa gr. 20 cm a wlot i wylot zostaną umocnione ściankami czołowymi prefabrykowanymi natomiast w przypadku przepustu w ciągu rowu melioracyjnego - brukiem kamiennym.

Ponadto projektuje się remont istniejącego przepustu betonowego pod koroną drogi wewnętrznej nr 1 Ø1200 poprzez wymianę na przepust Ø1200 o długości 11 m z rur PEHD SN 12 kN/m². Rura zostanie ułożona na ławie z kruszywa gr. 30 cm. Wlot i wylot przepustu należy umocnić brukiem kamiennym na chudym betonie.

2.10. Kolizje

Rozwiązanie kolizji z przyłączem teletechnicznym ujęto w odrębnym opracowaniu.

2.11. Uwagi końcowe

Wszystkie studnie i zasowy zlokalizowane w pasie projektowanych nawierzchni utwardzonych należy poddać regulacji wysokościowej w dostosowaniu do poziomu projektowanych nawierzchni.

Nie wyklucza się istnienia w terenie innych, nie wykazanych na mapie urządzeń podziemnych, które nie były zgłoszone do inwentaryzacji lub o których brak jest informacji w instytucjach branżowych. W przypadku wystąpienia kolizji z istniejącym uzbrojeniem należy zawiadomić zarządcę sieci i projektanta.

Prace budowlane należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, warunkami technicznymi wykonania i odbioru, specyfikacjami technicznymi oraz zasadami BHP.

Wszystkie użyte przez wykonawcę materiały budowlane muszą posiadać obowiązujące w Polsce świadectwa, certyfikaty, deklaracje zgodności i aprobaty techniczne.

4. Oświadczenie projektanta

Oświadczam, że projekt pt.:

„Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów”

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, Polskimi Normami i zasadami wiedzy technicznej. Projekt został wykonany zgodnie z umową i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

KAZIMIERZ MAMOS

ŻAR 34B

97-415 KLUKI

PRZEDSIĘWZIĘCIE:

Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów

ADRES INWESTYCJI:

- obręb Świerczów: dz. nr ewid. 395, 453, 261, 420

- obręb Podgórze: dz. nr ewid. 252

- obręb Widawa: dz. nr ewid. 1231

gmina Widawa, powiat łaski

INWESTOR:

Gmina Widawa

ul. Rynek Kościuszki 10

98-170 Widawa

Opracował:

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

I. Podstawa opracowania

Niniejszą informację opracowano na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U.2003, nr 120 poz. 1126)

II. Zakres robót i kolejność realizacji

Zakres robót zamierzenia budowlanego i kolejność jego realizacji:

- a) zabezpieczenie i organizacja placu budowy;
- b) roboty pomiarowe;
- c) roboty rozbiórkowe (przepusty, nawierzchnie i podbudowy)
- d) roboty ziemne (zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej, wykopy i nasypy)
- e) montaż przepustów
- f) korytowanie z zagęszczeniem podłoża,
- g) wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni bitumicznej i tłuczniowej
- h) montaż znaków pionowych

III. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

W sąsiedztwie planowanej przebudowy drogi znajdują się: budynki mieszkalne. W obrębie planowej inwestycji znajduje się uzbrojenie podziemne i naziemne: wodociąg i linia teletechniczna.

IV. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Prowadzone roboty na wyżej wymienionym terenie, zgodnie z opracowaniem projektowym, ujmują szereg prac, które mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi. Do najważniejszych z nich należą :

- praca w strefie zasięgu maszyn budowlanych,
- przejazd samochodów ciężarowych z ładunkiem mas ziemnych z wykopów,
- wtargnięcie osób trzecich do strefy prowadzonych robót,
- rozbiórki elementów istniejących nawierzchni

V Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń podczas realizacji robót budowlanych

Kierownik budowy jest zobowiązany do przeprowadzenia instruktażu pracowników co do sposobu realizacji robót, ze szczególnym uwzględnieniem robót przy których mogą wystąpić zagrożenia zdrowia i życia, to jest tych, które wyszczególniono w niniejszej informacji. Sposób wykonywania robót zapewniający bezpieczeństwo powinien wynikać z planu organizacji robót, z którym powinni być zapoznani pracownicy. Plan ten powinien zawierać harmonogram robót ściśle skoordynowany z branżowymi robotami budowlano – montażowymi.

W projekcie przewidziano pracę przy użyciu koparko – spycharki związanej z ładunkiem mas ziemnych z wykopów na samochody samowyladowcze, w tym przypadku należy stosować się do poleceń operatorów tego sprzętu. Pole manewru tych urządzeń wyznaczają operatorzy, zgodnie z instrukcją użytkowania danego urządzenia. Pola manewru winny być oznaczone i zabezpieczone przed wejściem nieuprawnionych osób w czasie pracy urządzenia. Wstępu na takie pole winien dodatkowo pilnować wyznaczony pracownik.

Ściany wykopów otwartych należy zabezpieczyć przed osuwaniem się. Wykopy w miejscach dostępnych dla osób nie zatrudnionych przy robotach należy zabezpieczyć zaporami drogowymi. Zapory należy ustawić wzdłuż krawędzi obszaru robót, na wysokości od 0,90 do 1,10 m mierząc od poziomu nawierzchni terenu do górnej krawędzi zapór i ustawione w odległości nie mniejszej niż 1,00 m od krawędzi wykopu, nie dopuszcza się występowania przerw w ciągu zapór.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy szczegółowo zapoznać się z mapą zagospodarowania terenu, na którym prowadzona będzie inwestycja, w szczególności zwracając uwagę na widniejące na niej urządzenia podziemne. Po przeanalizowaniu mapy należy bezwzględnie sprawdzić wizualnie cały teren przyszłych robót ziemnych. W przypadkach wątpliwych należy wykonać ręczne odkrywki. W przypadku ujawnienia kolizji istniejącego uzbrojenia z projektowanym obiektem, dana instalacje należy zabezpieczyć lub przełożyć w porozumieniu i za zgodą właściciela danej sieci.

W przypadku odkrycia w czasie prowadzonych robót ziemnych jakichkolwiek urządzeń podziemnych nie ujętych w dokumentacji technicznej, prace należy przerwać do czasu ustalenia pochodzenia tych urządzeń, z jednoczesnym ustaleniem czy możliwe jest dalsze bezpieczne prowadzenie robót.

Prowadząc roboty w pobliżu sieci lub obiektów podziemnych należy zachować bezpieczną odległość w poziomie i pionie zależną od rodzaju sieci. Używane w trakcie prowadzenia robót ziemnych materiały do zabezpieczenia wykopów winny posiadać odpowiednią jakość potwierdzoną stosownymi dokumentami, natomiast same wykopy należy wygrodzić i oznakować tablicami ostrzegawczymi.

Kierujący robotami i pracownicy – wykonawcy powinni wiedzieć i stosować zasadę powiadamiania o wykryciu w gruncie lub na nim nie wykazanych w dokumentacji kabli, przewodów lub innych urządzeń, znać sposób zabezpieczeń ich a nawet usuwania po uprzednim uzgodnieniu z organem, do którego kompetencji należy

utrzymanie tych urządzeń. Kierownik budowy obowiązany jest zorganizować na placu budowy warunki zapewniające uzyskanie jak największego bezpieczeństwa robót, a w szczególności:

1. Polecieć i dopilnować wykonania i rozmieszczenia w odpowiednich miejscach tablic zabraniających osobom niezatrudnionym wstępu w rejon robót -określających obowiązki członków brygady
2. Sprawdzić czy sprzęt jest sprawny oraz czy ma aktualne atesty,
3. Dopilnować prawidłowego wykonania podłoża i stanowisk demontażowych urządzeń dźwigowych,
4. Zapoznać załogę oraz operatorów sprzętu z przebiegiem prac, przepisami BHP, ustaleniami co do sposobu porozumiewania się i sygnalizacji,
5. Dopilnować używania przez załogę kasków,
6. Nadzorować stan zawiesi linowych,
7. Polecać przerwanie prac przy pogorszeniu się warunków pogodowych,
8. Zapewnić prawidłowe oświetlenie stanowisk pracy w czasie prowadzenia prac przy świetle sztucznym,
9. Prowadzić bieżącą kontrolę stanu BHP na całym placu budowy i polecać eliminację zagrożeń.

Obowiązki załogi.

- Pracownicy mogą przystępować do pracy tylko w stanie pełnej trzeźwości i sprawności fizycznej.
- Wszelkie prace wykonywać należy w sposób ustalony z nadzorem, stosując odpowiednie narzędzia.
- Operator urządzenia dźwigowego przyjmuje polecenia tylko od montera względnie linowego lub sygnałowego (przy braku wzajemnej widoczności).
- Podnoszenie, przemieszczanie i opuszczanie elementów powinno się odbywać powoli i płynnie, bez zrywów.
- Przebywanie na lub pod przemieszczanym elementem jest kategorycznie zabronione.

V. Instruktaż pracowników

Do pracy przy tego typu robotach mogą być dopuszczeni jedynie pracownicy posiadający wymagane szkolenie bhp podstawowe i okresowe.

Instruktaż stanowiskowy przed przystąpieniem do prowadzenia tego typu prac winien się odbyć na miejscu wyznaczonej pracy i obejmować informacje z zakresu :

- kolejności wykonywanych prac,
- występujących zagrożeń podczas realizacji tego zadania budowlanego,
- zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia zdrowia lub życia pracownika,
- rodzaju i konieczności stosowania środków ochrony indywidualnej winien przekazać pracownikom ustnie kierownik budowy lub mistrz nadzorujący te prace.

VI. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom w strefach szczególnego zagrożenia

W razie stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników osoba kierująca pracownikami obowiązana jest do niezwłocznego wstrzymania prac i podjęcia działań w celu usunięcia tego zagrożenia. Pracownicy zatrudnieni na budowie, powinni być wyposażeni w środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze zgodnie z przyjętymi tabelami norm przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego opracowana przez pracodawcę.

Środki ochrony indywidualnej w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników tych środków powinny zapewnić wystarczającą ochronę przed występującymi zagrożeniami, np. upadek z wysokości, uszkodzenie głowy, twarzy, wzroku czy słuchu.

Kierownik budowy obowiązany jest informować pracowników o sposobach posługiwania się tymi środkami.

VII. Wnioski końcowe

W rozumieniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23. 06. 2003 r. W sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia rozpatrywany obiekt nie wymaga sporządzenia planu BIOZ.

Opracował:

Temat: Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Świerczów na terenie gminy Widawa.

Zleceniodawca: Kazimierz Mamos - Projektowanie, nadzorowanie, kosztorysowanie i kierowanie robotami w zakresie dróg i mostów
97-415 Kluki, Żar 34b

Rodzaj opracowania: opinia geotechniczna nr (str. 2).

Zakres opracowania: określenie warunków gruntowo – wodnych..

1. Wstęp

Przedmiotem badań objętych niniejszą opinią jest określenie rodzaju i stanu podłoża gruntowego w ciągu drogi gminnej w miejscowościach Widawa i Świerczów.

Zakres prac obejmował wykonanie 7 otworu penetracyjnego do głębokości 1,5m i 2 sond dynamicznych DPL do głębokości 1,5m.

Badania zrealizowano w dniu 4 listopada 2021 r.

Rozmieszczenie punktów badawczych podano na załączniku nr 1.

Wskaźnik zagęszczenia I_s obliczono wg wzoru:

$$I_s = \frac{0,818}{0,958 - 0,174 I_D}$$

2. Wyniki badań

Poziom wody gruntowej: otwór suchy

Otwór nr 5

Głęb. 0,00 – 0,04m - kruszywo łamane

0,04 – 0,30m – grunt nasypowy o składzie piasków drobnych humusowych, ciemno szarych i piasków drobnych, szaro-brązowych

0,30 – 1,50m - piaski drobne, jasno żółto-szare

Poziom wody gruntowej: 1,40m

Otwór nr 6

Głęb. 0,00 – 0,07m - kruszywo łamane

0,07 – 0,50m - grunt nasypowy o składzie piasków drobnych, szaro-brązowych i piasków drobnych humusowych, ciemno szarych

0,50 – 0,70m - grunt nasypowy o składzie piasków drobnych, żółtych

0,70 – 1,00m - grunt nasypowy o składzie piasków drobnych humusowych, ciemno szarych

1,00 – 1,50m - piaski drobne, szare

Poziom wody gruntowej: 1,10m

Otwór nr 7

Głęb. 0,00 – 0,12m - kruszywo łamane

0,12 – 0,25m - grunt nasypowy o składzie piasków średnich, brązowo-żółtych

0,25 – 0,45m - piaski gliniaste w stanie twardoplastycznym 1/2, szaro-brązowe

0,45 – 0,70m - glina piaszczysta w stanie twardoplastycznym 2/3, brązowa

0,70 – 1,30m - glina piaszczysta w stanie plastycznym 3/3, brązowa

1,30 – 1,50m - glina piaszczysta w stanie twardoplastycznym 2/2, brązowa

Poziom wody gruntowej: 0,90m (sączenia 0,90m)

2.2 Sondowania dynamiczne DPL

Numer sondy przy otworze	Średnia ilość uderzeń na 10cm wpędu sondy	Głębokość sondowania	Stopień zagęszczenia ID
5	13	0,1 - 0,8	0,55
	22	0,8 - 1,5	0,65
6	20	0,1 - 0,5	0,63
	13	0,5 - 1,0	0,55
	17	1,0 - 1,5	0,60

3. Podsumowanie.

Badany odcinek drogi wiejskiej w miejscowości Świerczów utwardzony jest nawierzchnią z kruszywa łamanego o grubości kilku centymetrów. ułożonym na warstwie wyrównawczej wykonanej z gruntów nasypowych o składzie piasków drobnych i piasków średnich lokalnie z domieszką piasków drobnych humusowych o łącznej grubości 0,25 – 1,00m. Głębsze podłoże w rejonie otworu nr 5 i 6 budują naturalne grunty piaszczyste o uziarnieniu odpowiadającym piaskom drobnym. Zarówno grunty nasypowe stanowiące warstwę wyrównawczą jak i naturalne grunty piaszczyste są w stanie średnio zagęszczonym o stopniu zagęszczenia $I_D \geq 0,55$.

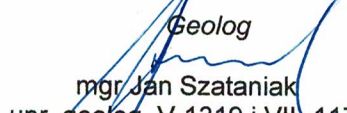
Natomiast w rejonie otw. nr 7 poniżej warstwy wyrównawczej zalegają gliny zwałowe wykształcone jako piaski gliniaste i gliny piaszczyste w stanie twardoplastycznym na granicy plastycznego o stopniu plastyczności $I_L = 0,25$.

Na badanym odcinku przedmiotowej drogi poziom wód gruntowych kształtował się na głębokości 0,9 – 1,4m.

4. Wnioski i zalecenia

- 1) Zgodnie z Rozporządzeniem M.T.B.i G.M z dn. 27 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U.Nr. 81, poz. 463). stwierdzone warunki gruntowe należy zaliczyć do prostych a obiekt do I kategorii geotechnicznej.
- 2) Bezpośrednie podłoże nawierzchni drogi w miejscowości Świerczów budują nasypowe grunty piaszczyste o uziarnieniu odpowiadającym piaskom drobnym i piaskom średnim z domieszką piasków drobnych humusowych stanowiące warstwę wyrównawczą które wraz z głębiej zalegającymi w rejonie otworów nr 5 i 6 naturalnymi piaskami drobnymi są w stanie średnio zagęszczonym o stopniu zagęszczenia $I_D \geq 0,55$
- 3) Zalegające w rejonie otworu nr 7 gliny zwałowe o charakterze wysadzinowym są pod ochronną warstwą gruntów piaszczystych.
- 5) Poziom zwierciadła wód gruntowych może się podnieść okresowo nawet o ok. 0,50m po intensywnych opadach atmosferycznych lub wiosennych roztopach.

OPRACOWAŁ:


mgr Jan Szataniak
upr. geolog. V-1319 i VII-1170

Temat: Przebudowa ulicy Świerczowskiej w Widawie, pow. łaski..

Zleceniodawca: Kazimierz Mamos - Projektowanie, nadzorowanie, kosztorysowanie i kierowanie robotami w zakresie dróg i mostów
97-415 Kluki, Żar 34b

Rodzaj opracowania: opinia geotechniczna nr (str. 2).

Zakres opracowania: określenie rodzaju i stanu podłoża gruntowego.

1. Wstęp

Przedmiotem badań objętych niniejszą ekspertyzą jest określenie rodzaju i stanu podłoża gruntowego wzdłuż ulicy Świerczowskiej w Widawie.

Zakres prac obejmował wykonanie 4 otworu penetracyjnego do głębokości

Badania zrealizowano w dniu 29 października 2021 r.

Rozmieszczenie punktów badawczych podano na załączniku nr 1.

2. Wyniki badań

2.1 wiercenia penetracyjne

Otwór nr 1

Głęb. 0,00 – 0,04m - nawierzchnia asfaltowa

0,04 – 0,10m - kruszywo łamane

0,10 – 0,25m - szłaka

0,25 – 0,50m – grunt nasypowy o składzie piasków drobnych, szaro-brązowych i piasków drobnych humusowych, ciemno szarych

0,50 – 0,70m - piaski gliniaste w stanie twardoplastycznym 1/2, szaro-brązowe

0,70 – 1,50m - glina piaszczysta w stanie twardoplastycznym 2/2, szaro-brązowa

Poziom wody gruntowej: otwór suchy

Otwór nr 2

Głęb. 0,00 – 0,06m - nawierzchnia asfaltowa

0,06 – 0,11m - kruszywo łamane

0,11 – 0,40m - szłaka

0,40 – 0,60m - grunt nasypowy o składzie piasków drobnych zaglinionych, szaro-brązowych i piasków drobnych humusowych, ciemno szarych

0,60 – 0,90m - glina piaszczysta w stanie twardoplastycznym 2/2, brązowa

0,90 – 1,50m - glina piaszczysta w stanie plastycznym 3/3, brązowa

Poziom wody gruntowej: otwór suchy

Otwór nr 3

Głęb. 0,00 – 0,05m - nawierzchnia asfaltowa

0,05 – 0,12m - kruszywo łamane

0,12 – 0,38m - szłaka

0,38 – 0,55m – grunt nasypowy o składzie piasków drobnych, brązowo-szarych

0,55 – 0,80m - piaski gliniaste w stanie twardoplastycznym 1/2, szaro-brązowe

0,80 – 1,10m - glina piaszczysta w stanie twardoplastycznym 2/3, brązowa

1,10 – 1,50m - glina piaszczysta w stanie plastycznym 3/3, szaro-brązowa

Poziom wody gruntowej: otwór suchy

Otwór nr 4

Głęb. 0,00 – 0,04m - nawierzchnia asfaltowa

0,04 – 0,12m - kruszywo łamane

0,12 – 0,45m - szłaka

0,45 – 0,55m - piaski gliniaste w stanie twardoplastycznym 1/2, szaro-brązowe

0,55 – 0,90m - glina piaszczysta w stanie twardoplastycznym 2/3, brązowa

0,90 – 1,50m - glina piaszczysta w stanie plastycznym 3/4, szaro-brązowa **Poziom wody**

gruntowej: otwór suchy

3. Podsumowanie.

Badany odcinek ulicy pokryty jest kilkucentymetrową nawierzchnią asfaltową ułożoną na warstwie kruszywa łamanego o łącznej grubości 0,10 - 0,12m. Głębszą podbudowę do głęb. 0,24 – 0,45m stanowi szlaka, prawdopodobnie stanowiąca dawną nawierzchnię. Warstwę wyrównawczą północno – zachodniego odcinka ulicy pomiędzy otworami 1 – 3 stanowią grunty nasypowe o składzie piasków drobnych lokalnie zaglinione z domieszką piasków drobnych humusowych. Zostały one prawdopodobnie dogęszczone przez użytkowanie ulicy do stanu zagęszczonego o stopniu zagęszczenia $I_D > 0,67$.

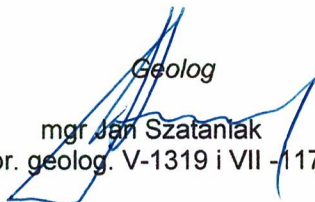
Głębsze podłoże poniżej warstwy wyrównawczej od głęb. 0,5 – 0,6m i poniżej 0,45m w rejonie otw. nr 4 budują gliny zwałowe wykształcone jako piski gliniaste i gliny piaszczyste w stanie twardoplastycznym zbliżonym do plastycznego o stopniu plastyczności $I_L = 0,20$ a poniżej 1,0m także w stanie plastycznym o $I_L = 0,30$.

Na badanym odcinku przedmiotowej ulicy do badanej głębokości 1,5m nie stwierdzono występowania zwierciadła wód gruntowych przy ich stanach zaliczanych do niskich..

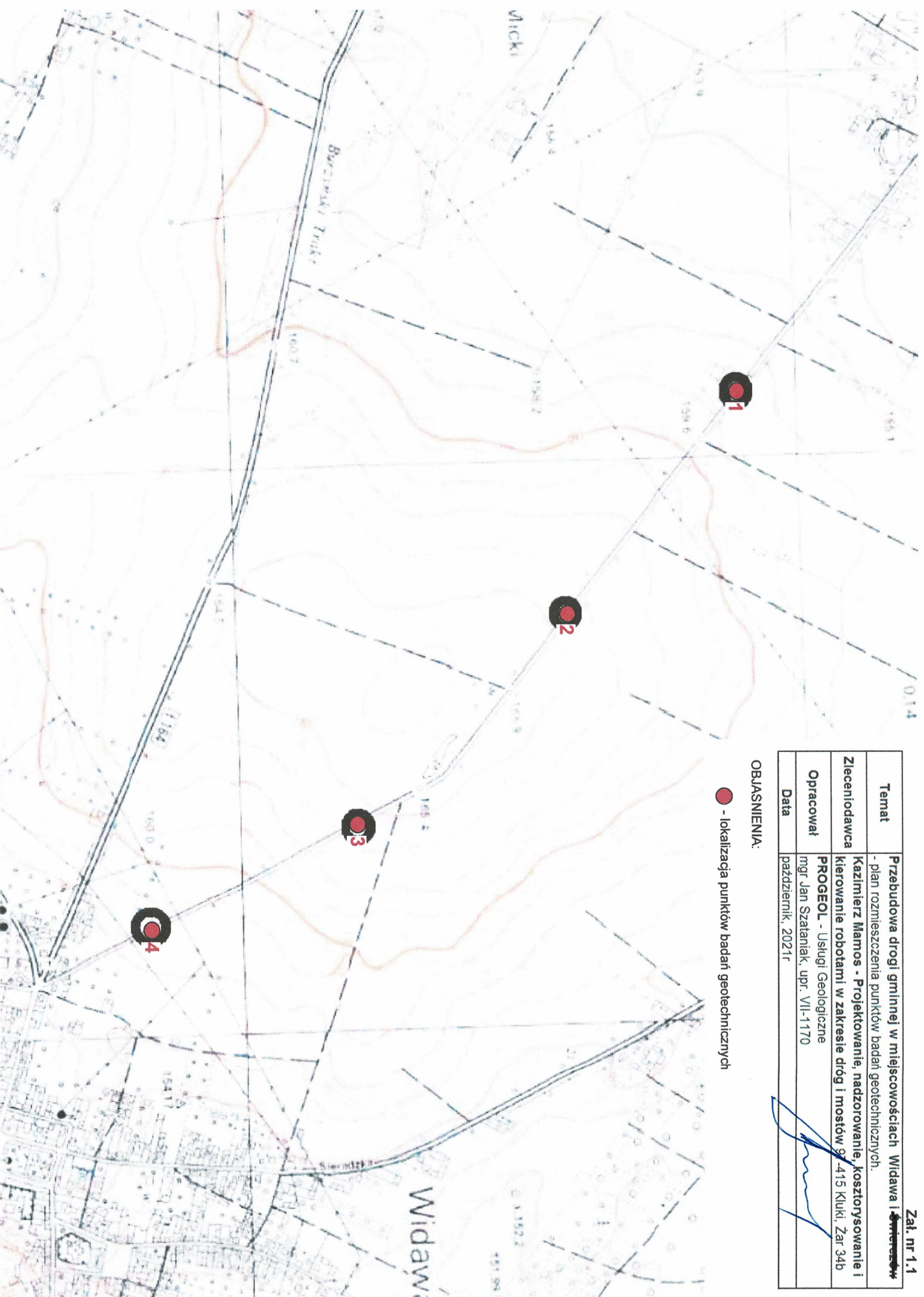
4. Wnioski i zalecenia

- 1) Zgodnie z Rozporządzeniem M.T.B.i G.M z dn. 27 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U.Nr. 81, poz. 463). stwierdzone warunki gruntowe należy zaliczyć do prostych a obiekt do I kategorii geotechnicznej.
- 2) Bezpośrednie podłoże nawierzchni asfaltowej ulicy Świerczowskiej stanowi podbudowa z tłucznia I szlaki o łącznej grubości 0,25 – 0,45m ułożona na warstwie wyrównawczej lub bezpośrednio na naturalnych glinach zwałowych w stanie twardoplastycznym $I_L = 0,20$.
- 4) Gliny zwałowe o charakterze wysadzinowym zalegają pod ochronną warstwą gruntów piaszczystych lub żużla.
- 5) Woda gruntowa może pojawić się okresowo po intensywnych opadach atmosferycznych lub wiosennych roztopach w stropowej warstwie piaszczystej.

OPRACOWAŁ:


mgr Jan Szatanlak
upr. geolog. V-1319 i VII -1170

- lokalizacja punktów badań geotechnicznych





MINISTER CYFRYZACJI

DT.WUKE.7110.1375.2021(5)

**Wójt Gminy Widawa
reprezentowany przez
Panią Karolinę Mamos**
Żar 34b
97-415 Kluki

DECYZJA

Na podstawie art. 39 ust. 6c ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych” oraz art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 4 grudnia 2021 r., dotyczącego zwolnienia zarządcy drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego podczas realizacji inwestycji pn. „Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów”,

ZWALNIAM

Wójta Gminy Widawa – zarządcę drogi, z obowiązku budowy kanału technologicznego w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji.

Na podstawie art. 107 § 4 k.p.a. odstąpiono od uzasadnienia decyzji, ponieważ uwzględniono w całości żądanie strony.

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszego rozstrzygnięcia może na podstawie art. 127 § 3 i art. 129 § 2 k.p.a. w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji zwrócić się do Ministra Cyfryzacji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

W trakcie biegu tego terminu strona na podstawie art. 127a § 1 k.p.a., w związku z art. 127 § 3 k.p.a. może zrzec się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. Zgodnie z art. 127a § 1 i art. 130 § 4 z dniem doręczenia Ministrowi Cyfryzacji oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, a także podlegać będzie wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. Zgodnie z art. 16 § 1 k.p.a., decyzją ostateczną, jest decyzja, od której nie służy wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, a jej uchylenie lub zmiana, stwierdzenie nieważności oraz wznowienie postępowania może nastąpić tylko w przypadkach przewidzianych w k.p.a. lub ustawach szczególnych. Z kolei, zgodnie z art. 16 § 3 k.p.a., decyzją prawomocną jest decyzja ostateczna, której nie można zaskarżyć do sądu administracyjnego.

Na podstawie art. 52 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325 z późn. zm.), jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa

zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść na niniejszą decyzję skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. Skargę wnosi się, za pośrednictwem Ministra Cyfryzacji, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie.

Wpis sądowy od skargi na niniejszą decyzję wynosi 200 zł (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi, Dz.U. 2021 poz. 535).

z up. Ministra Cyfryzacji

Tomasz Opolski
Zastępca Dyrektora
Departamentu Telekomunikacji
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
/podpisano cyfrowo/

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a



MINISTER CYFRYZACJI

DT.WUKE.7110.1375.2021(7)

**Wójt Gminy Widawa
reprezentowany przez**
Panią Karolinę Mamos
Żar 34b
97-415 Kluki

ZAŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 217 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zaświadczam, że doręczona w dniu 4 stycznia 2022 r., decyzja Ministra Cyfryzacji z dnia 3 stycznia 2022 r. (znak: DT.WUKE.7110.1375.2021(5)), zwalniająca zarządcę drogi, z obowiązku budowy kanału technologicznego podczas realizacji inwestycji pn. „Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów” jest decyzją ostateczną od dnia 19 stycznia 2022 r. i prawomocną od dnia 4 lutego 2022 r.

z up. Ministra Cyfryzacji

Marek Nikonowicz
Główny Specjalista
Departament Telekomunikacji
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
/podpisano cyfrowo/

Otrzymują:

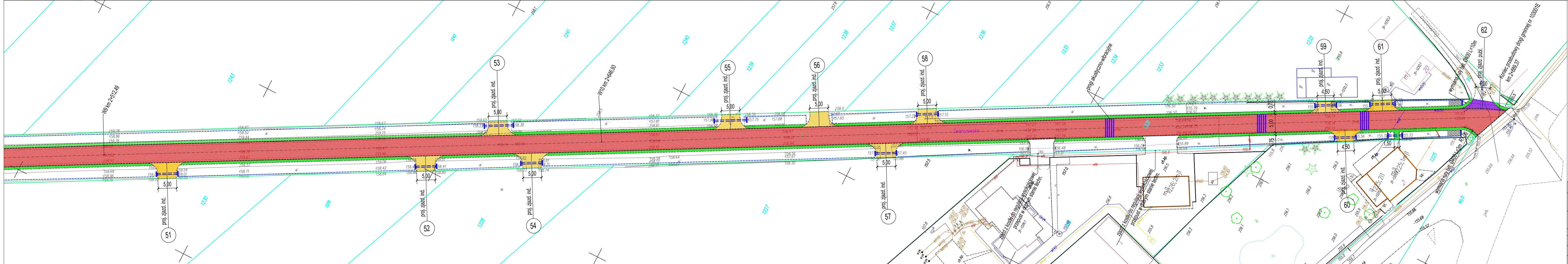
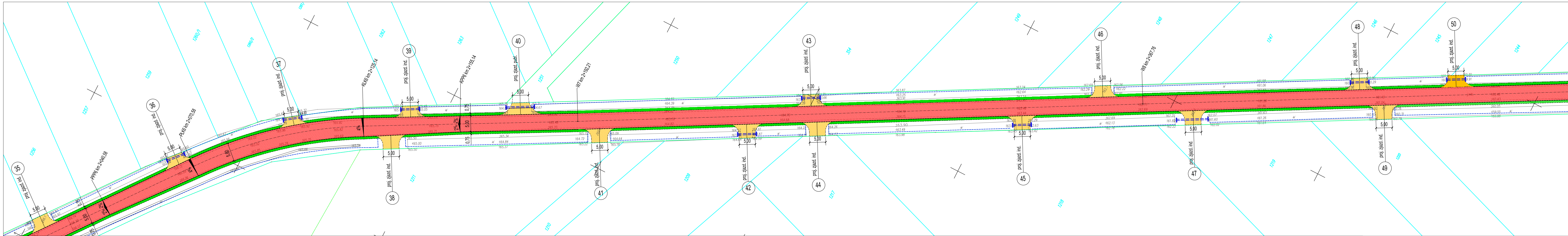
1. Adresat
2. a/a



- Legenda:
- proj. jezdnia - nawierzchnia bitumiczna
 - proj. zjazd - nawierzchnia z kruszywa granitowego
 - proj. zjazd - nawierzchnia z kostki brukowej
 - proj. zjazd - nawierzchnia bitumiczna
 - proj. pobocze drogi - nawierzchnia z kruszywa granitowego
 - proj. nawiazanie do istn. nawierzchni drogi - nawierzchnia z kruszywa granitowego
 - proj. krawężnik 15x30
 - istn. row przydrożny (konservacja)
 - istn. przepusty (remont)
 - istn. granice nieruchomości

Wszystkie samosieki i drzewa nie podlegające konieczności uzyskania pozwolenia na ich usunięcie należy usunąć z rowów przeznaczonych do konserwacji.

Inwestor: Gmina Włdawa, ul. Rynek Kościuski 10 98-170 Włdawa					Rys. nr 1.1
Nazwa obiektu budowlanego:					
Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów					Skala 1:500
PLAN SYTUACYJNY					
Branda:	Funkcja:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:	Data opracowania: 11.2021r.
Drogiowa	Projektant	mgr inż. Kazimierz Manos	GP.IV.7342/40/94		



Legenda:

- proj. jezdnia - nawierzchnia bitumiczna
- proj. zjazdy - nawierzchnia z kruszywa granitowego
- proj. zjazdy - nawierzchnia z kostki brukowej
- proj. zjazdy - nawierzchnia bitumiczna
- proj. pobocze drogi - nawierzchnia z kruszywa granitowego
- proj. nawiazanie do istn. nawierzchni drogi - nawierzchnia z kruszywa granitowego
- proj. kraweznik 15x30
- istn. row przydrozny (konservacja)
- istn. przepusty (remont)
- istn. granice nieruchomosci

Wszystkie samosieki i drzewa nie podlegające konieczności uzyskania pozwolenia na ich usunięcie należy usunąć z rowów przeznaczonych do konserwacji.

Inwestor: Gmina Widawa, ul. Rynek Kościuski 10 98-170 Widawa

Nazwa obiektu budowlanego: **Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów**

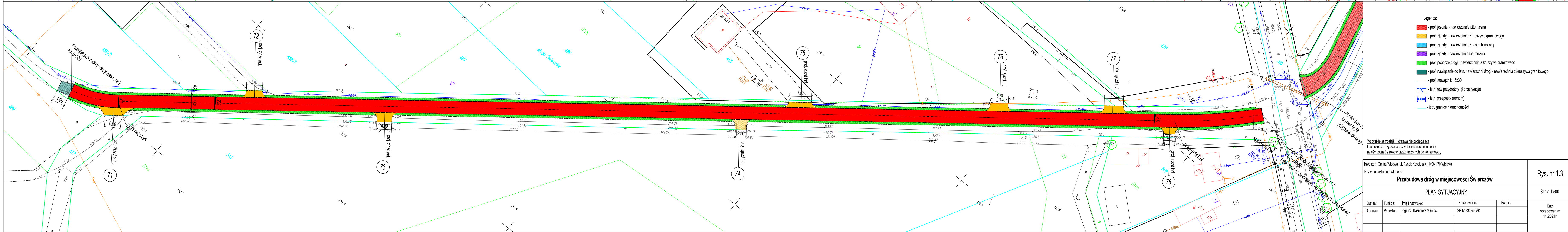
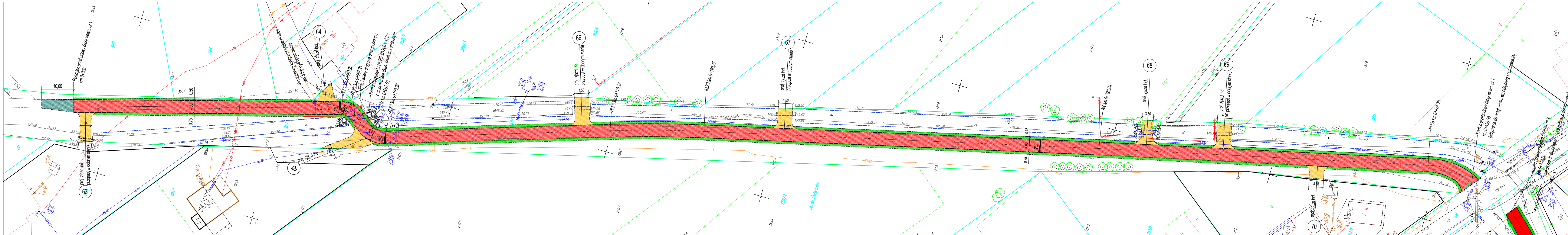
PLAN SYTUACYJNY

Branta:	Funkcja:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:
Drogowa	Projektant	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94	

Rys. nr 1.2

Skala 1:500

Data opracowania: 11.2021r.



Legenda:

- proj. jezdnia - nawierzchnia bitumiczna
- proj. zjazd - nawierzchnia z kruszywa granitowego
- proj. zjazd - nawierzchnia z kostki brukowej
- proj. zjazd - nawierzchnia bitumiczna
- proj. pobocze drogi - nawierzchnia z kruszywa granitowego
- proj. nawiazanie do istn. nawierzchni drogi - nawierzchnia z kruszywa granitowego
- proj. krawężnik 15x30
- istn. rów przydrożny (konserwacja)
- istn. przepusty (remont)
- istn. granice nieruchomości

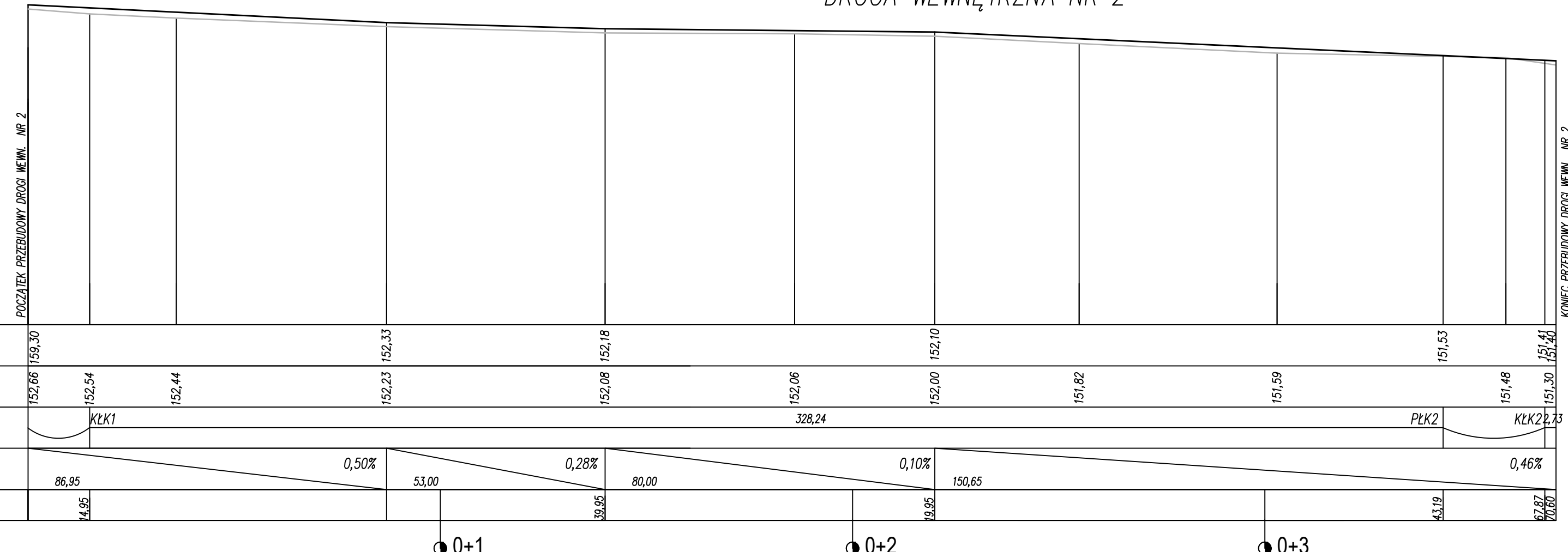
Wszystkie samosieki i drzewa nie podlegające konieczności uzyskania pozwolenia na ich usunięcie należy usunąć z rowów przeznaczonych do konserwacji.

Investor: Gmina Widawa, ul. Rynek Kościuski 10 98-170 Widawa					Rys. nr 1.3
Nazwa obiektu budowlanego: Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów					
PLAN SYTUACYJNY					Skala 1:500
Branta:	Funkcja:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:	
Droga	Projektant	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/0/94		Data opracowania: 11.2021r.

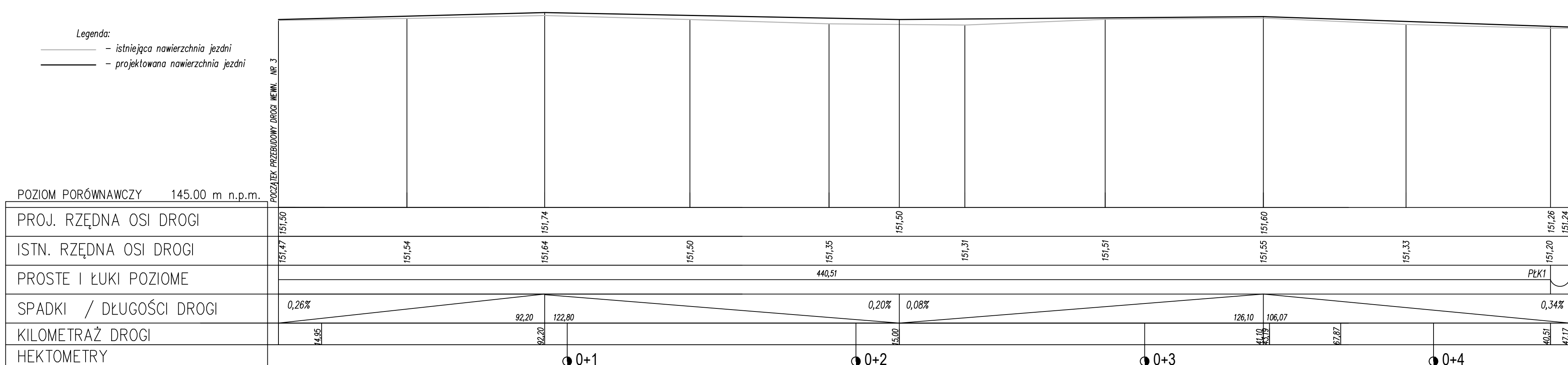
DROGA WEWNĘTRZNA NR 1



DROGA WEWNĘTRZNA NR 2



DROGA WEWNĘTRZNA NR 3



Inwestor: Gmina Widawa, ul. Rynek Kościuszki 10 98-170 Widawa					Rys. nr 2
Nazwa obiektu budowlanego: Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów					
PROFIL PODŁUŻNY					Skala 1:100/1000 Data opracowania: 11.2021r.
Branża:	Funkcja:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:	
Drogowa	Projektant	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94		

The diagram illustrates a cross-section of a road reconstruction project. It shows the existing ground profile (ISTN. RÓW - KONSERWACJA) and the proposed pavement structure (PAS RUCHU). The road width is 2,50 m. The existing ground has a width of 0,75 m at the edges. The proposed pavement structure includes a base layer (warstwa ściarna), a binder layer (warstwa wiążąca), a reinforcement layer (geosiatka), and a surface layer (kationowa emulsja asfaltowa). The diagram also shows the existing drainage system (nawierzchnia tłuczniowa granitowa gr. 15 cm) and the proposed drainage system (nawierzchnia z kruszywa granitowego gr. 15 cm).

ISTN. RÓW – KONSERWACJA

PAS RUCHU szerokość 2,50 m

PAS RUCHU szerokość 2,50 m

POBOCZE szerokość 0,75 m

ISTN. RÓW – KONSERWACJA

0,20
8%

0,25
8%

2%

2%

8%

1:1-1:1,5

0,70-0,80

1:1-1:1,5

0,40

nawierzchnia tłuczniowa granitowa gr. 15 cm

- warstwa ściarna z BA AC11S 50/70 gr. 3 cm
- kationowa emulsja asfaltowa szybkozrzadowa 0,2–0,3 kg/m²
- warstwa wiążąca z BA AC16W 50/70 gr. 4 cm
- geosiatka z włókien szklanych 80/80 kN/m z powłoką z polimerasfaltu
- kationowa emulsja asfaltowa szybkozrzadowa 0,4–0,45 kg/m²
- warstwa wyrównawcza z BA AC11W min. gr. 2 cm
- kationowa emulsja asfaltowa szybkozrzadowa 0,5 kg/m²
- istniejąca nawierzchnia jezdni

-warstwa ściarna z BA AC11S 50/70 gr. 3 cm

-kationowa emulsja asfaltowa szybkozrzadowa 0,2–0,3 kg/m²

-warstwa wiążąca z BA AC16W 50/70 gr. 4 cm

-kationowa emulsja asfaltowa szybkozrzadowa 0,2–0,3 kg/m²

-geosiatka z włókien szklanych 80/80 kN/m z powłoką z polimerasfaltu

-kationowa emulsja asfaltowa szybkozrzadowa 0,5 kg/m²

-warstwa wyrównawcza z BA AC11W 50/70 min. gr. 4 cm na poszerzeniu

-kationowa emulsja asfaltowa szybkozrzadowa 0,4–0,5 kg/m²

-podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/31,5 gr. 20 cm

-warstwa mrozochronna z kruszywa stabilizowanego cementem C1,5/2 MPa gr. 25 cm

nawierzchnia z kruszywa granitowego gr. 15 cm

Diagram illustrating the cross-section of a road structure, showing the layers and dimensions:

- POBOCZE (Shoulder):** szerokość 0,75 m
- JEZDNIJA (Roadway):** szerokość 4,00 m
- POBOCZE (Shoulder):** szerokość 0,75 m
- ISTN. RÓW MELIOR. – KONSERWACJA (Existing Drainage Ditch – Maintenance):**
- Layers (from top to bottom):**
 - warstwa ścierna z BA AC11S 50/70 gr. 3 cm
 - kationowa emulsja asfaltowa szybkozestwardniająca 0,2–0,3 kg/m²
 - warstwa wiążąca z BA AC16W 50/70 gr. 4 cm
 - kationowa emulsja asfaltowa szybkozestwardniająca 0,5–0,7 kg/m²
 - warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/31,5 gr. 20 cm
 - warstwa mrozochronna z kruszywa stabilizowanego cementem C1,5/2,0 gr. 20 cm
- Dimensions and Slopes:**
 - Left shoulder slope: 8%
 - Right shoulder slope: 8%
 - Right ditch slope: 1:1-1:1,5
 - Right ditch bottom width: 0,60 m
 - Left shoulder width: 0,20 m
 - Right shoulder width: 0,20 m
- Additional Labels:**
 - nawierzchnia z kruszywa granitowego śr. gr. 15 cm (granite aggregate surface, 15 cm diameter, 15 cm thickness)

Diagram illustrating the cross-section of a road structure, showing the following layers and dimensions:

- POBOCZE (Shoulder):** szerokość 0,75 m
- JEZDNI (Roadway):** szerokość 4,00 m
- POBOCZE (Shoulder):** szerokość 0,75 m
- ISTN. RÓW (Existing Ground):** indicated by a dashed line.
- Gradients:** 8% on the shoulders and 2% on the roadway.
- Layers (from top to bottom):**
 - warstwa scieralna z BA AC11S 50/70 gr. 3 cm
 - kationowa emulsja asfaltowa szybkozróżniopadowa 0,2–0,3 kg/m²
 - warstwa wiążąca z BA AC16W 50/70 gr. 4 cm
 - kationowa emulsja asfaltowa szybkozróżniopadowa 0,5–0,7 kg/m²
 - warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/31,5 gr. 20 cm
 - warstwa mrozochronna z kruszywa stabilizowanego cementem C1,5/2,0 gr. 20 cm
 - warstwa odsączająca z gruntu niewyśładzinowego CBR > 35% gr. 15 cm
 - geowłóknina separacyjna gramatura min. 180 g/m²
- nawierzchnia z kruszywa granitowego śr. gr. 15 cm** (indicated by a bracket on the left side of the diagram).

The diagram illustrates the cross-section of a road structure. At the top, the main road width is labeled 'JEZDNIJA szerokość 4,00 m'. On either side, the shoulder width is labeled 'POBOCZE szerokość 0,50 m'. The road surface is shown with a 2% longitudinal slope. The subgrade is indicated by a dashed line with an 8% slope. The road surface is composed of several layers: a top layer of crushed stone (' nawierzchnia z kruszywa granitowego śr. gr. 15 cm'), followed by a layer of BA AC11S 50/70 gr. 3 cm, a layer of BA AC16W 50/70 gr. 4 cm, and a bottom layer of BA AC16W 50/70 gr. 4 cm. The total thickness of the road surface is 11 cm. The subgrade is labeled 'warstwa dolna podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/31,5 gr. 10 cm'. The total thickness of the subgrade is 10 cm. The total thickness of the road structure is 21 cm.

POBOCZE szerokość 0,50 m

JEZDNIJA szerokość 4,00 m

POBOCZE szerokość 0,50 m

0,20

0,20

8%

2%

8%

nawierzchnia z kruszywa granitowego śr. gr. 15 cm

warstwa ścierna z BA AC11S 50/70 gr. 3 cm

kationowa emulsja asfaltowa szybkorozpadowa 0,2–0,3 kg/m²

warstwa wiążąca z BA AC16W 50/70 gr. 4 cm

kationowa emulsja asfaltowa szybkorozpadowa 0,5–0,7 kg/m²

warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/31,5 gr. 10 cm

warstwa dolna podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 0/63 gr. 20 cm

Diagram illustrating the cross-section of a road structure, showing the road surface, subgrade, and surrounding embankment.

Dimensions:

- JEZDNIĄ szerokość 4,00 m
- POBOCZE szerokość 0,75 m
- POBOCZE szerokość 0,75 m
- Overall width: 11,00 m
- Longitudinal slope: 2%
- Subgrade thickness: 1,00 m

Materials and Construction Details:

- zasyпка z pospółki ls=0,98
- przepust PEHD/PP SN8 Ø300
- tawa z kruszywa naturalnego 0/20 gr. 1
- bruk kamienny 10–15 cm
- chudy beton gr. 10 cm
- zasyпка z pospółki ls=1,00
- przepust z rury dwuściennej karbowanej HDPE SN 8 kN/m² Ø1200
- podbudowa z kruszywa naturalnego 0/20 gr. 10 cm (ułożona luźno)
- podbudowa z kruszywa naturalnego 0/31.5 ls=0,98 gr. 20 cm

zasyпка (pospółka żwirowa) $l_s=1.00$

180

- zasyпка z pospółki $l_s=1,00$
- przepust z rury dwuściennej karbowanej HDPE Ø1200
- podbudowa z kruszywa naturalnego 0/20 gr. 10 cm (ułożona luźno)
- podbudowa z kruszywa naturalnego 0/31.5 $l_s=0,98$ gr. 20 cm

Ściana czołowa prefabrykowana prosta
wg planu sytuacyjnego

8%

1%

8%

- nawierzchnia z kruszywa granitowego – warstwa górna 0/31,5 gr. 20 cm
- zasypka z pospółki $l_s=0,98$
- przepust PEHD/PP SN8 $\varnothing 300$
- ława z kruszywa naturalnego 0/20 gr. 15 cm

0,70

POBOCZE
szerokość 0,75 m

- zasypka z pospółki $l_s=0,98$
- przepust PEHD/PP SN8 $\varnothing 300$
- ława z kruszywa naturalnego 0/20 gr. 15 cm

Inwestor: Gmina Widawa, ul. Rynek Kościuszy 10 98-170 Widawa					Rys. nr 3
Nazwa obiektu budowlanego: Przebudowa dróg w miejscowości Świerczów					
PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE					Skala 1:50
Branża:	Funkcja:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:	Data opracowania: 11.2021r.
Drogowa	Projektant	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94		