

„DAN – TOR” Spółka z o.o.
14 - 200 Iława ul. Kazimierza Odnowiciela 1/41
t e l. kom. 793 123 153
e-mail dan-ilawa@wp.pl



egz.1

RODZAJ OPRACOWANIA	PROJEKT BUDOWLANY PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY PROJEKT TECHNICZNY
OBIEKT	Droga Powiatowa Nr 1295N Kamieniec - Rudniki
INWESTOR	Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie 14-200 Iława, ul. Tadeusza Kościuszki 33A
TEMAT	Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odcinku Kamieniec – Rudniki
ADRES	Droga powiatowa nr 1295N Obręb 20 Kamieniec, dz. nr 12 Obręb 33 Rudniki dz. nr 8, 4/49 Jednostka ewidencyjna 280706_5
BRANŻA	drogowa : CPV - 45 23 31 20-6 Kategoria obiektu budowlanego IV, XXV
PROJEKTANT	inż. Grzegorz Drzycimski uprawnienia budowlane do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno- inżynierskiej w zakresie dróg lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych nr 191/81/OL

Data sporządzenia projektu 01.03.2021 rok

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Strona tytułowa	1-2	str.
2. Oświadczenie projektanta	3	str.
3. Część formalno-prawna	4-18	str.
4. Projekt zagospodarowania terenu		
- strona tytułowa	19	str.
- część opisowa	20-26	str.
5. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu charakterystyka ekologiczna	27	str.
6. Projekt zagospodarowania terenu		
- część rysunkowa	28-30	str.
7. Projekt architektoniczno-budowlany, projekt techniczny		
- strona tytułowa	31	str.
- część opisowa	32-40	str.
8. Informacja b i o z		
- strona tytułowa	41	str.
- część opisowa	42-43	str.
9. Projekt architektoniczno-budowlany		
- część rysunkowa	44-52	str.
10. Projekt zawiera	52	str.

„DAN-TOR” spółka z o.o.
14-200 Hawa ul. Kazimierza Odnowiciela 1/41
tel. kom. 793 123 153

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

TEMAT: **Przebudowa drogi 1295N Kamieniec - Ulnowo
na odcinku Kamieniec - Rudniki**

BRANŻA: drogowa : CPV - 45 23 31 20-6

INWESTOR: **Powiatowy Zarząd Dróg w Hawie
14-200 Hawa, ul. Tadeusza Kościuszki 33A**

PROJEKTANT: inż. Grzegorz Drzycimski uprawnienia budowlane do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych
upr. nr 191/81/OL

Sprawdzający: - nie dotyczy branży drogowej

Prawo Budowlane art. 20 ust 2 , ust 3 projekt jest zaliczony do obiektów o konstrukcji prostej

Oświadczenie wg Prawa Budowlanego ; art. 20 ust. 4

Projekt sporządzono zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej

.....

DATA SPORZĄDZENIA PROJEKTU:

01. 03. 2021 r.

URZĄD WOJEWÓDZKI
w Olsztynie

opisano

Olsztyn data 25.09. 1981.

Nr 494/84/OL

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOLOWANIA ZA WODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 1, § 5 ust. 1 pkt 1 i § 13 ust. 1 pkt 3 lit. b

rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975
w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 8, poz. 46) stwierdza się:

Obywatel (imię) Grzegorz DRZYMSKI (tytuł i nazwisko)
inżynier budownictwa drogowego (tytuł, kwalifikacje i data nadania)
urodzony (s) dnia 17 listopada 1949 r. w Gdańsku
posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji
projektanta oraz kierownika budowy i robót
w specjalności: konstrukcyjno-inżynierskiej (rodzaj i funkcja)
w zakresie drog i lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych (rodzaj i zakres działalności techniczno-zawodowej)

MA-BUAGH (specjalizacja zawodowa)
CWD MA-BUAGH z an. 1001-KW-W-1 WDA z an. 314-KI 20.000 p.d.m. 114

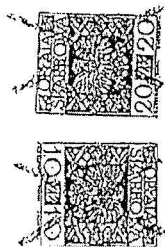
el (s)j Grzegorz DRZYMSKI (imię i nazwisko) jest upoważniony (s) do:

1. Sporządzania projektów budowli dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych oraz typowych mostów i przejazdów,
2. kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych, typowych przepustów i mostów.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, w terminie 14 dni od daty otrzymania, za pośrednictwem Wojewody Olsztyńskiego.

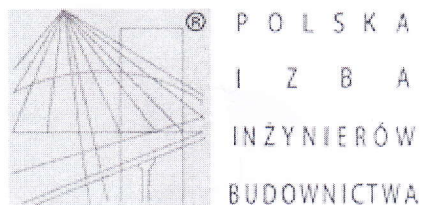


Grzegorz Drzymski
Grzegorz Drzymski



m. p.

Gedys i siemiec



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WAM-RVD-WZE-8WV *

Pan Grzegorz Drzycimski o numerze ewidencyjnym WAM/BD/0518/01
adres zamieszkania ul. Sikorskiego 38, 14-200 Łąwa
jest członkiem Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2021-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2020-12-03 roku przez:

Mariusz Dobrzeniecki, Przewodniczący Rady Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

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


(podpis)

Susz, dnia 03.09.2020 r.

GOŚ.II.6220.12.2020

Decyzja

o środowiskowych uwarunkowaniach

bez przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2, 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 (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) oraz zgodnie z art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie, ul. Kościuszki 33A, 14-200 Iława, reprezentowanego przez Pełnomocnika Pana Daniela Drzycimskiego – „DAN-TOR” Sp. z o.o., ul Odnowiciela 1/41, 14-200 Iława w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn.: „Przebudowie drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odc. Kamieniec - Rudniki”.

orzekam

1. Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
2. Ustalić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji jako jej integralną część.
3. Określić warunki realizacji przedsięwzięcia takie jak:
 - Zaplecze i bazę sprzętową zlokalizować na uszczelnionym podłożu. Wyposażyć w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów i zapewnić ich sukcesywny wywóz.
 - Sposób odprowadzenia wód opadowych, za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych, z odprowadzeniem do rowów przydrożnych.
 - Wyposażyć teren przedsięwzięcia – plac budowy w sorbenty do neutralizacji substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).
 - Należy używać wyłącznie sprawnego technicznie sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych ze sprzętu czy pojazdów.
 - W trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom dostęp do sanitariatów.
 - Zapewnić właściwe gospodarowanie wytwarzanymi odpadami, minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.
 - Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, należy odpowiednio zabezpieczyć poprzez np. odeskowanie, zastosowanie osłon zabezpieczających przed uszkodzeniami mechanicznymi (w szczególności chroniące system korzeniowy i pnie).

- Wykopy w obrębie systemu korzeniowego drzew należy wykonywać ręcznie, ostrożnie, unikając przecinania grubszych korzeni.
- Na terenie budowy w razie konieczności zabezpieczyć wykopy, rowy przed możliwością wpadania do nich zwierząt.
- Przed zasypaniem wykopów należy je sprawdzić pod kątem obecności w nich zwierząt.
- Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych prowadzić na zarejestrowanych bazach paliwowych lub stacjach paliw. Stosowany sprzęt będzie posiadać atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu. Na wypadek nieprzewidzianego wycieku płynów eksploatacyjnych pracownicy zostaną wyposażeni w odpowiednie sorbenty.

UZASADNIENIE

W dniu 25.06.2020 r. (data wpływu 25.06.2020 r.) Inwestor – Powiatowy Zarząd Dróg za pośrednictwem Pełnomocnika – Pana Daniela Drzycimskiego, zwrócił się do Burmistrza Susza z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Przebudowie drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odc. Kamieniec – Rudniki”**.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.) stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Susza.

Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi powiatowej 1295N na odcinku Kamieniec – Rudniki. Wobec powyższego stwierdzono, że wnioskowane przedsięwzięcie zostało wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Dlatego zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.) wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1 i 3 ww. ustawy, pismem z dnia 08.07.2020 r. Burmistrz Susza wszczął postępowanie oraz wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Iławie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia. W powyższym piśmie skierowanym do organów opiniujących tutejszy Organ wskazał, że na terenie planowanego przedsięwzięcia nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

W dniu 17.07.2020 r. do tutejszego Urzędu Miejskiego wpłynęła opinia sanitarna Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Iławie, znak: ZNS.4083.42.2020 z dnia 16.07.2020 r., w której stwierdzono, że dla ww. przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Opinię zawierającą stanowisko w przedmiotowej sprawie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie wyraziło pismem znak: GD.ZZŚ.4.435.163.2020.DK z dnia

08.08.2020 r. (data wpływu 13.08.2020 r.). Organ opiniujący stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach kilku warunków i wymagań wobec planowanego przedsięwzięcia.

Natomiast w dniu 23.08.2020 r. do Urzędu Miejskiego w Suszu wpłynęła opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak: WOOS.4220.382.2020.AZ.1 o braku potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Burmistrz Susza biorąc pod uwagę opinie wszystkich organów opiniujących zdecydował o braku potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Susz, w powiecie iławskim, w województwie warmińsko-mazurskim. Długość przebudowywanego odcinka drogi wraz ze skrzyżowaniami wynosi łącznie 1500 m, natomiast długość całkowita drogi wynosi 10511 m. Obecnie odcinek drogi posiada nawierzchnię gruntową, asfaltową, której stan techniczny jest zły i wymaga naprawy. Szerokość istniejącej drogi wynosi od 5,20 do 5,50 m, w związku z powyższym drogę planuje się poszerzyć do 5,50 m (plus poszerzenia na łukach) w miejscach gdzie będzie to wymagane. Droga posiada odwodnienie w postaci rowów drogowych i przepustów pod drogami i zjazdami łączącymi rowy drogowe, częściowo zamulone.

Planowana inwestycja przebiega częściowo przez teren zabudowy miejscowości Rudniki. W terenie zabudowy dominują budynki z zabudową jednorodzinną, zagrodową, gospodarstwa rolne, użytki rolne i nieużytki. Dalsza część inwestycji przebiega poza terenem zabudowy, gdzie także dominują budynki z zabudową jednorodzinną, gospodarstwa rolne, użytki rolne i nieużytki. Teren objęty zakresem projektu nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Odległość drogi od budynków mieszkalnych waha się w następujących przedziałach: 5,00 m (budynki w miejscowości Rudniki, prawa strona drogi) oraz 30,00 m (budynki w miejscowości Rudniki, lewa strona drogi).

W ramach inwestycji planuje się:

- przebudowę drogi na odcinku Kamieniec – Rudniki (odcinek 1500 m),
- przebudowę jezdni – nawierzchnia z betonu asfaltowego szerokości 5,50 m (poszerzenia na łukach),
- przebudowę zabruków na skrzyżowaniach z kostki betonowej,
- przebudowę zatok autobusowych szerokości 3,00 m z kostki betonowej,
- przebudowę chodników, peronów szerokości 2,00 m z kostki betonowej,
- przebudowę zjazdów na posesję o nawierzchni z betonu asfaltowego i kostki betonowej,
- przebudowę poboczy gruntowych umocnionych kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m,
- odtworzenie istniejących rowów drogowych poprzez ich oczyszczenie/odmulenie,
- przebudowę przepustów pod drogą łączących istniejące rowy drogowe,
- przebudowę przepustów pod zjazdami na istniejących rowach drogowych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,
- przebudowę kolizji z istniejącymi sieciami.

Głównym celem przedsięwzięcia jest wykonanie bezpiecznej nawierzchni drogowej wraz z prawidłowym odwodnieniem i oznakowaniem. Inwestycja wpłynie na poprawę bezpieczeństwa jej

użytkowników oraz komfort przejazdu. Zmniejszeniu ulegną emisja spalin, zapylenie oraz natężenie hałasu.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu ze względu na fakt, iż droga istnieje od wielu lat, a jej przebudowa nie wpłynie na ww. parametr.

Faza realizacji inwestycji wiązać się będzie z okresowym wzrostem emisji spalin, poziomu hałasu oraz zapylenia spowodowanego pracą sprzętu budowlanego (m.in. walec drogowy, rozkładarka kruszywa, koparka) oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji. W celu ich zminimalizowania wszystkie roboty budowlane będą wykonywane przy pomocy sprawnych technicznie maszyn i urządzeń. Na wielkość uciążliwości akustycznej wpływ będzie mieć czas realizacji procesu inwestycyjnego i ilość pracujących maszyn i urządzeń. W związku z powyższym, prace budowlane należy wykonywać w godzinach dziennych, tj. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować jednocześnie. Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających oraz hałasu będzie miała charakter krótkoterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Na etapie eksploatacji hałas emitowany będzie tylko w przypadku wykonywania mechanicznych prac utrzymaniowych. Prace będą wykonywane zgodnie ze sztuką budowlaną z zachowaniem zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Emisja hałasu będzie miała charakter losowy uzależniony od terminu wykonywania konserwacji i usuwania ewentualnej awarii. Wszystkie prace będą prowadzone przy użyciu materiałów nie wpływających niekorzystnie na środowisko.

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych odwadniających, które podczas realizacji inwestycji zostaną odnowione, a w dalszej części realizacji zadania obsiane trawą wysoko koszoną zapewniającą odpowiednią filtrację. Utrzymany zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzenia wód opadowych. Ze względu na zły stan rowów drogowych należy je odtworzyć poprzez ich oczyszczenie/odmulenie, dodatkowo należy przebudować przepusty pod drogą i zjazdami na istniejących rowach drogowych.

Sposób odwodnienia drogi w rejonie przepustów pod drogą będzie polegał na wbudowaniu przy krawędzi jezdni obustronnych krawężników betonowych najazdowych na wysokość + 3 cm od krawędzi jezdni, co zabezpieczy rowy drogowe przed bezpośrednim spływem wód opadowych, roztopowych. W przypadku rowów drogowych, wody opadowe i roztopowe nie będą wpływały bezpośrednio do rowu drogowego.

Wykopy na terenie budowy będą wykonywane na głębokość ok. 0,70 m (jezdni, zabruk, zatoki, chodniki, perony, zjazdy), ok. 0,70 – 1,00 m (rowy drogowe/przepusty). Wykopy nie będą wymagały odwodnienia, gdyż w większości będą prowadzone po śladach istniejących elementów infrastruktury, na względnie płytkich głębokościach.

Ponadto, należy unikać prowadzenia prac budowlanych w okresach silnych wiatrów, a także prowadzenia działań zapobiegających wtórnej emisji pyłu z transportu materiałów i odpadów oraz z dróg, którymi poruszać się będą pojazdy wyjeżdżające z placu budowy, np. czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy, zraszanie powierzchni dróg dojazdowych do miejsca budowy.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w pasie drogowym w postaci mobilnych barakowozów i sanitariatów. Przemieszczane będzie wraz z postępem robót budowlanych

z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy chronionej przed hałasem. Dla pracowników ustawione zostaną przenośne sanitariaty obsługiwane regularnie przez wyspecjalizowaną firmę. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie na zarejestrowanych bazach paliwowych lub stacjach paliw. Stosowany sprzęt będzie posiadać atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu. Sprzęt podlegać będzie stałej konserwacji, na terenie głównej bazy wykonawcy poza budową. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiana przepracowanych olei, smarów wykonywane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych. Na wypadek nieprzewidzianego wycieku płynów eksploatacyjnych pracownicy zostaną wyposażeni w odpowiednie sorbenty.

Podczas realizacji inwestycji nastąpi niewielki wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie – zarówno bezpośrednio na placu budowy jak i w jego sąsiedztwie (pojazdy dostarczające materiały budowlane i transportujące masy ziemne). Transport materiałów sypkich odbywać się będzie przy użyciu pojazdów ciężarowych odpowiednio do tego celu przystosowanych.

Intensywność oddziaływania w zakresie emisji pyłów różnej granulacji będzie miała miejsce przy przemieszczaniu mas ziemi pozyskanych podczas korytowania. Materiały budowlane nie będą składowane tylko bezpośrednio wbudowane. Wzrost emisji węglowodorów i substancji złośliwych, nastąpi w wyniku kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchnię drogi. Oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie miało charakter chwilowy i odwracalny. Odpady powstałe w wyniku prowadzenia planowanych prac remontowych i budowlanych będą systematycznie wywożone z terenu budowy. Wszystkie odpady będą przekazywane z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu.

Planowana inwestycja położona jest w obszarze Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego oraz w nieznacznych fragmentach znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Iławskiego część A i B. Na terenie ww. form ochrony przyrody obowiązują zapisy dotyczące zakazu realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do których zalicza się planowana inwestycja. Niemniej jednak ww. zakaz nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego. Z uwagi na fakt, że planowane przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego, w przedmiotowej sprawie zastosowanie ma ww. odstępstwo.

Ponadto inwestycja zlokalizowana jest w granicach obszaru Natura 2000 – obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Aleje Pojezierza Iławskiego PLH280051 oraz częściowo położona jest w obszarze o znaczeniu dla Wspólnoty Ostoja Iławska PLH280053 oraz w obszarze specjalnej ochrony ptaków Lasy Iławskie PLB280005. Z uwagi na rodzaj, skalę i zasięg oddziaływania przedmiotowej inwestycji, a także przy zastosowaniu wymienionych powyżej działań ochronnych na etapie realizacji inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz na jego integralność, jak również na walory przyrodnicze i krajobrazowe.

W niewielkiej odległości od inwestycji znajduje się park pałacowy i aleja lipowa, na terenie których ustanowiono wiele pomników przyrody. Inwestycja znajduje się poza granicami korytarzy ekologicznych. Koniec inwestycji we wsi Rudniki stanowi granicę korytarza ekologicznego Lasy Iławskie o nazwie GKPN-13.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958 stwierdzono, że przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- powierzchniowych:
 - kod PLRW 20001752229 – Stara Liwa. Stanowi ona naturalną część wód, nie jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako dobry, stan ekologiczny co najmniej dobry, stan chemiczny dobry. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych tj. przedłużenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych wskazano na 2021 rok. W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru.
- podziemnych:
 - JCWPd PLGW200030 – o dobrym stanie, stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry, monitorowana, JCWPd jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Nie jest zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

W trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji, środowisko gruntowo-wodne i wód powierzchniowych będzie właściwie chronione przed jej potencjalnym wpływem, jak również nie będzie negatywnego oddziaływania na jednolite części wód podziemnych i powierzchniowych wyodrębnionych na mocy Ramowej Dyrektywy Wodnej.

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów. Planowana inwestycja przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi w obrębie, którego nie występują chronione siedliska fauny i flory. Przedsięwzięcie nie wpłynie na różnorodność biologiczną, w tym na liczebność i kondycję populacji gatunku, wpływ na niszę ekologiczną gatunku, utratę siedlisk, fragmentację siedlisk, zaburzenie funkcji pełnionych przez siedlisko, wpływ na ekosystem kluczowy dla gatunku oraz rozprzestrzenianie się gatunków inwazyjnych. Nie przewiduje się budowy nowych odcinków drogi, tylko przebudowę istniejącej drogi w istniejącym śladzie. Ponadto uporządkowanie spływu wód opadowych i roztopowych poprzez odprowadzenie do rowów trawiastych, które w dużym stopniu oczyszczają wody opadowe i roztopowe pochodzące z dróg.

Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną odpowiednio zabezpieczone, np. poprzez zastosowanie osłon zabezpieczających przed uszkodzeniami mechanicznymi, w szczególności chroniące system korzeniowy i pnie drzew. Wykopy w obrębie systemu korzeniowego drzew należy wykonywać ręcznie, ostrożnie, unikając przecinania grubszych korzeni. Uszkodzone korzenie należy przyciąć ostrym narzędziem prostopadle do długości korzenia i zabezpieczyć dostępnym preparatem impregnującym. Odsłonięte korzenie powinny być zawinięte i zabezpieczone przed wysychaniem przez obłożenie torfem i jutą oraz polewane wodą. Pnie drzew narażonych na uszkodzenia należy na czas budowy zabezpieczyć do wysokości 2 m. Na terenie budowy w razie konieczności należy zabezpieczyć wykopy, rowy przed możliwością wpadania do nich zwierząt, w szczególności płazów. W miejscach ewentualnej wzmożonej migracji płazów, teren budowy należy zabezpieczyć przed możliwością dostania się zwierząt za pomocą tymczasowych płotków, siatek lub folii wygradzających. W przypadku zastosowania siatek oczka powinny mieć średnicę nie większą niż 0,50 cm. Wygradzenie o wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnie terenu winno być zaopatrzone w przewieszkę o długości 10 cm skierowaną na zewnątrz od placu

budowy i zakopane na głębokości co najmniej 10 cm. Przy braku możliwości zabezpieczenia terenu budowy należy dokonywać systematycznych przeglądów takich miejsc z ewentualnym odłowem uwieczonych zwierząt.

Planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego wpływu na klimat i zmiany klimatu. Po zrealizowaniu inwestycji poprawią się warunki przejazdu, zmniejszy się ilość hałasu, spalin i pyłów wprowadzanych do środowiska, a co za tym idzie zmniejszy się ilość substancji szkodliwych, m.in. gazów cieplarnianych mogących wpływać negatywnie na klimat. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu ze względu na fakt, że droga istnieje już od wielu lat, a jej przebudowa nie wpłynie na parametry. Średnie szacowane natężenie ruchu wynosi około 100 pojazdów na dobę. Znikoma emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie związana z pracą maszyn budowlanych podczas realizacji inwestycji. W efekcie krótko – jak i długoterminowo inwestycja nie ma jakiegokolwiek wpływu na klimat, gdyż po zakończeniu robót użyte materiały nie będą emitowały gazów cieplarnianych i nie będą wpływały na jakość gleb i wód podziemnych.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wybrzeży, obszarach górskich, obszarach leśnych, obszarach wodno-blotnych, innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujściach rzek, w strefach ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, a także na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone oraz uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny, bez ryzyka transgranicznych oddziaływań i nie spowodują istotnych zmian w środowisku, jak również nie powinny wpłynąć negatywnie na istniejące walory krajobrazowe. Ponadto, z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji oraz istniejący sposób zagospodarowania terenów sąsiednich nie przewiduje się możliwości kumulowania negatywnych oddziaływań, a ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej będzie zerowe.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania, w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę kryteriów planowanego przedsięwzięcia w zakresie, o którym mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.), dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Iławie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Burmistrz Susza jako organ właściwy do wydania decyzji uznał, że po zrealizowaniu przez Inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska. Jednocześnie uwzględniając fakt, że w toku prowadzonego postępowania odstąpiono od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tutejszy organ, zgodnie z art. 84 ww. ustawy stwierdził w niniejszej decyzji brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Burmistrz Susza spełniając wymóg art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.), poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebranymi w toku postępowania materiałami dla ww.

przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się co do złożonych materiałów w terminie 14 dni od dnia doręczenia wskazanej informacji. W określonym terminie żadna ze stron nie wniosła uwag ani wniosków.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę i ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko, w tym na zdrowie ludzi, możliwości oraz sposobów zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak również poprzez uzyskanie opinii, Burmistrz Susza, organ właściwy do wydania decyzji uznał, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko.

POUCZENIE

1. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Elblągu za pośrednictwem Burmistrza Susza w terminie 14 dni od daty doręczenia.
2. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Z up. BURMISTRZA
Mariusz Wikowski
KIEROWNIK REFERATU

Otrzymują:

1. Strony postępowania zgodnie z wykazem akt,
2. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Iławie, ul. Sienkiewicza 10, 14-200 Iława
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, ul. Dworcowa 60, 10-437 Olsztyn
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie, ul. 30 Stycznia 50, 83-110 Tczew

Administratorem Danych Osobowych jest Gmina Susz ul. Józefa Wybickiego 6, 14-240 Susz. Dane będą przetwarzane w celu wydania decyzji administracyjnej na podstawie przepisów Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. Ma Pan/i prawo dostępu do treści swoich danych oraz ich poprawienia. Pełna treść klauzuli dostępna na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Gminy Susz w zakładce Ochrona Danych Osobowych (<http://bip.susz.pl/>) oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Suszu.

Ogólna charakterystyka przedsięwzięcia

Inwestor Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie, reprezentowany przez pełnomocnika Pana Daniela Drzycimskiego zamierza zrealizować przedsięwzięcie pn.: „**Przebudowie drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odc. Kamieniec – Rudniki**”.

Projekt drogi obejmuje wykonanie nawierzchni asfaltowej szerokości 5,50 m, plus poszerzenia na łukach drogi. Przy skrzyżowaniach wykonane zostaną zabruki z kostki betonowej. Trasa dróg w planie jak i w przekroju podłużnym została dostosowana do istniejącego śladu drogi oraz konfiguracji terenu. Zjazdy przewidziane do przebudowy będą posiadać nową nawierzchnię z asfaltu, kostki betonowej. Dodatkowo wykonane zostaną nowe zatoki autobusowe, chodniki, perony. Przy jezdni przebudowane będą pobocza gruntowe umocnione kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m.

Ze względu na zły stan rowów drogowych zostaną one odtworzone poprzez ich oczyszczenie/odmulenie, dodatkowo przebudowane będą przepusty pod drogą i zjazdami na istniejących rowach drogowych. W miejscach gdzie będzie to wymagane przebudowana zostanie kolidująca z istniejącymi sieciami. Na całej długości drogi wykonane zostanie oznakowanie pionowe i poziome.

W związku z realizacją inwestycji nie zmieni się struktura ruchu ze względu na fakt, że droga istnieje od wielu lat, a jej przebudowa nie wpłynie na wyżej wymieniony parametr.

Ze względu na rodzaj, skalę i zasięg planowanej inwestycji oraz oddalenie przedmiotowego przedsięwzięcia od granic państw sąsiednich, nie będzie wymagane przeprowadzenie postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia przygotowano na podstawie wniosku Inwestora.

Z up. BURMISTRZA
Mariusz Witkowski
KIEROWNIK REFERATU



Energa
operator

Do

„DAN-TOR” sp. z o.o.
ul. K.Odnowiciela 18/23
14-200 Łława

Kwidzyn, 18 luty 2021 r.

Znak EOP-69/610MMD-000128-2021

Dot. Uzgodnienia w zakresie kolizji z istniejącą siecią elektroenergetyczną będącą własnością ENERGA-OPERATOR SA Oddział w Olsztynie.

Objekt: **Przebudowa drogi 1295N Kamieniec-Ulnowona odcinku Kamieniec-Rudniki.**

Uzgodnienie nr PZT/000166/69/21

ENERGA-OPERATOR SA Oddział w Olsztynie Rejon Dystrybucji w Kwidzynie potwierdza występowanie linii napowietrznej 0,4 kV i 15 kV naniesionej na mapie i uzgadnia w/w projekt z następującymi uwagami:

1. O rozpoczęciu robót powiadomić pisemnie Rejon Dystrybucji w Kwidzynie Dział Eksploatacji ul. Łąkowa 38 82-500 Kwidzyn. Do zawiadomienia dołączyć mapę z projektu realizowanego zadania oraz określić: termin wykonania prac, nazwę firmy prowadzącej prace, osoby odpowiedzialne za prowadzenie robót.
2. Prace w pobliżu czynnych napowietrznych urządzeń elektroenergetycznych wykonywać:
 - zgodnie z treścią Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. 2003 nr 120 poz. 1126),
 - zgodnie z treścią Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. 2003 nr 47 poz. 401),
 - Skrzyżowanie i zbliżenie projektowanego obiektu z liniami napowietrznymi rozwiązać zgodnie z PN-E-05100-1, PN-EN 50341-1:2013 i NSEP-E-003.
3. Przy wykonywaniu robót napotkane urządzenia elektroenergetyczne traktować jako czynne (pod napięciem - mogące grozić porażeniem) i zachować warunki bezpieczeństwa.
4. Koszty naprawy i poniesione straty, jak również utracone korzyści przez Rejon Dystrybucji w Kwidzynie, w efekcie uszkodzeń urządzeń elektroenergetycznych podczas wykonawstwa robót pokrywa wykonawca.
5. Inne ustalenia:
 - 5.1. Uzgodnienie ważne jest 1 rok, integralną częścią uzgodnienia jest załącznik graficzny.

Z poważaniem

Dyrektor
Rejonu Dystrybucji
Mirosław Maślany

Uzgodnienie wykonał(a):

Andrzej Kowalski T: 55 667 7653
Kopię otrzymują: 69/610MMD a/a

T +48 89 612 15 00

ENERGA-OPERATOR SA
ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk
Oddział w Olsztynie
ul. Tuwima 6, 10-950 Olsztyn
operator.olsztyn@energa-operator.pl
energa-operator.pl

Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ
VII Wydział Gospodarczy KRS
KRS 0000033455

nr konta: 19 1240 5598 1111 0000 5024 3792
Kapitał zakładowy/wpłacony 1 356 110 400 zł

Rejon 190275904-00068
NIP 583-000-11-90





LEGENDA

- PROJ. JEZDNI O NAWIERZCHNI Z BETONU ASFALTOWEGO
- PROJ. ZJAZDY O NAWIERZCHNI Z BETONU ASFALTOWEGO
- PROJ. CHODNIK O NAWIERZCHNI Z KOSTKI BETONOWEJ
- PROJ. KRAWĘDŹ JEZDNI O NAWIERZCHNI Z BETONU ASFALTOWEGO
- PROJ. KRAWĘŻNIK BETONOWY NAJAZDOWY +3 CM
- PROJ. KRAWĘŻNIK BETONOWY NAJAZDOWY +1 CM
- PROJ. POBOCZA
- PROJ. PRZEPUSTY POD DROGĄ
- PROJ. PRZEPUSTY POD ZJAZDAMI
- PROJ. ŚCIEKI SKARPOWE
- PROJ. BARIERY ENERGOCHŁONNE
- PROJ. OŚ JEZDNI
- PROJ. WIERZCHOŁKI ŁUKÓW POZIOMYCH
- DZIAŁKI ZAJĘTE POD INWESTYCJE



ENERGA-OPERATOR SA
 ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk
 Oddział w Olsztynie
 Rejon Dystrybucji w Kwidzynie
 ul. Łąkowa 38, 82-500 Kwidzyn
 KRS 0000033455
 NIP 583-000-11-90
 Regon 190275904-00068

uzgodnienie nr RET/000166/29/21 w zakresie
 kolizji z istniejącą siecią elektroenergetyczną
 ENERGIA-OPERATOR SA
 Oddział w Olsztynie Rejon Dystrybucji w Kwidzynie
 Treść uzgodnienia w załączeniu
 Olsztyn, dnia 18.02.2021 podpis

inżynier budownictwa drogowego
Grzegorz Drzycimski
 uprawnienia budowlane do projektowania
 i kierowania robotami budowlanymi
 w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
 w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych
 Nr ewid 191/81/OL
 rzeczoznawca ds. drogownictwa
 projektowanie, wykonawstwo RZE/X/O54/06

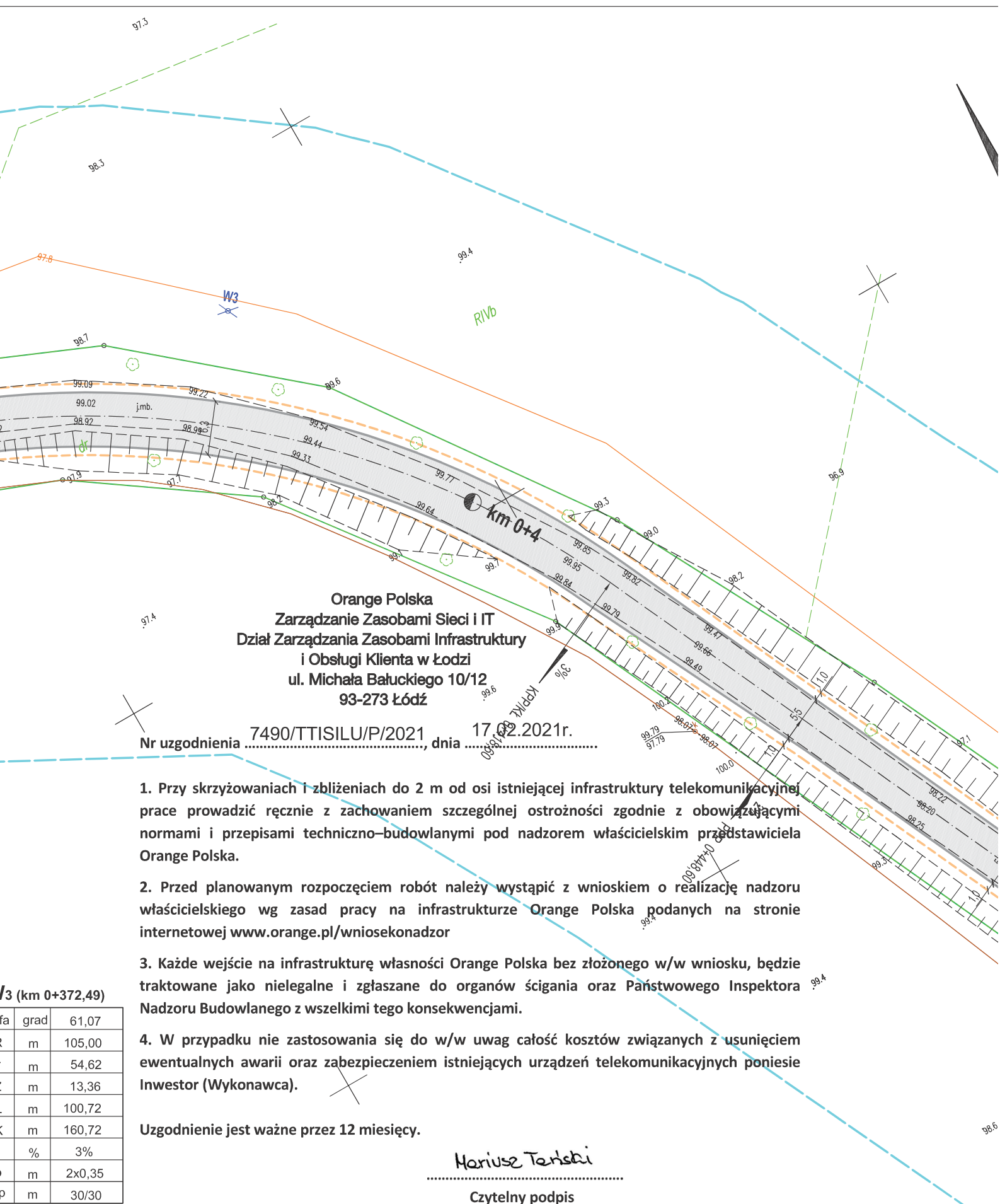
Projekt zagospodarowania terenu
 jest zgodny z oryginałem mapy
 do celów projektowych

Obszar oddziaływania obiektu jest zgodny
 z obowiązującymi normami, przepisami prawa
 jest zgodny obszarem działek wskazanych w
 opisie zagospodarowania terenu



"DAN-TOR" spółka z o.o.
 14-200 Iława, ul. Odnowiciela 1/41
 tel./fax. kom. 0 793 123 153

Rysunek	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	Rys. nr 2. 1
Zadanie	Przebudowa drogi 1295N Kamieniec - Ulnowo na odcinku Kamieniec - Rudniki	Skala: 1:500
Inwestor	Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie, ul. Kościuszki 33A, 14-200 Iława	Data: 09.12.2021
Wykonawca	"DAN-TOR" Sp. z o.o. ul. K. Odnowiciela 1/41, 14-200 Iława	
Projektant	inż. Grzegorz Drzycimski - uprawnienia budowlane dowykonywania samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych (upr. 191/81/OL)	



Orange Polska
 Zarządzanie Zasobami Sieci i IT
 Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury
 i Obsługi Klienta w Łodzi
 ul. Michała Bałuckiego 10/12
 93-273 Łódź

Nr uzgodnienia 7490/TTISILU/P/2021 dnia 17.02.2021r.

1. Przy skrzyżowaniach i zbliżeniach do 2 m od osi istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej prace prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami techniczno-budowlanymi pod nadzorem właścicielskim przedstawiciela Orange Polska.

2. Przed planowanym rozpoczęciem robót należy wystąpić z wnioskiem o realizację nadzoru właścicielskiego wg zasad pracy na infrastrukturze Orange Polska podanych na stronie internetowej www.orange.pl/wniosekondzior

3. Każde wejście na infrastrukturę własności Orange Polska bez złożonego w/w wniosku, będzie traktowane jako nielegalne i zgłaszane do organów ścigania oraz Państwowego Inspektora Nadzoru Budowlanego z wszelkimi tego konsekwencjami.

4. W przypadku nie zastosowania się do w/w uwag całość kosztów związanych z usunięciem ewentualnych awarii oraz zabezpieczeniem istniejących urządzeń telekomunikacyjnych poniesie Inwestor (Wykonawca).

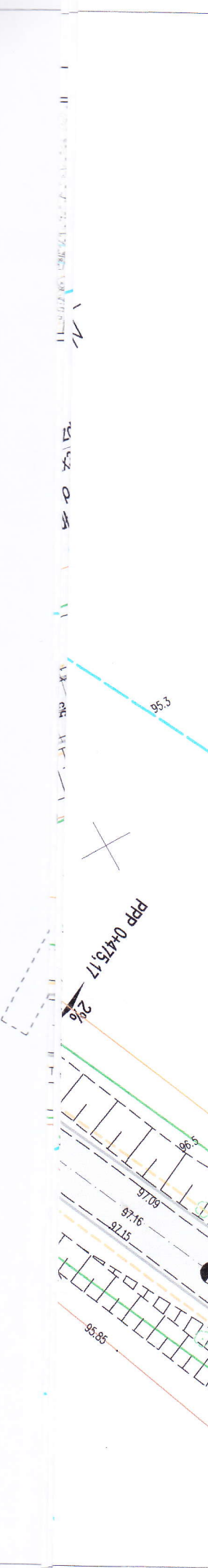
Uzgodnienie jest ważne przez 12 miesięcy.

Mariusz Teniski

 Czytelny podpis

3 (km 0+372,49)

fa	grad	61,07
R	m	105,00
	m	54,62
	m	13,36
	m	100,72
K	m	160,72
	%	3%
D	m	2x0,35
P	m	30/30



LEGENDA

- PROJ. JEZDNIA O NAWIERZCHNI Z BETONU ASFALTOWEGO
- PROJ. ZJAZDY O NAWIERZCHNI Z BETONU ASFALTOWEGO
- PROJ. CHODNIK O NAWIERZCHNI Z KOSTKI BETONOWEJ
- PROJ. KRAWĘDŹ JEZDNI O NAWIERZCHNI Z BETONU ASFALTOWEGO
- PROJ. KRAWĘŻNIK BETONOWY NAJAZDOWY +3 CM
- PROJ. KRAWĘŻNIK BETONOWY NAJAZDOWY +1 CM
- PROJ. POBOCZA
- PROJ. PRZEPUSTY POD DROGĄ
- PROJ. PRZEPUSTY POD ZJAZDAMI
- PROJ. ŚCIEKI SKARPOWE
- PROJ. BARIERY ENERGOCHŁONNE
- PROJ. OŚ JEZDNI
- PROJ. WIERZCHOŁKI ŁUKÓW POZIOMYCH
- DZIAŁKI ZAJĘTE POD INWESTYCJE

uzgodnienie:
 Uzgodniono projektowaną przebudowę drogi 1295N w przypadku wykrycia urządzeń podziemnych wod-kan zgłosić do ZUK Susz. Uzgodnienie wlotowy planu 2.1-2.3.

inżynier budownictwa drogowego
Grzegorz Drzycimski
 uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych Nr ewid 191/81/OL rzeczoznawca ds. drogownictwa projektowanie, wykonawstwo RZE/X/O54/06

DYREKTOR
 ds. wod.-kan.
 inż. Tomasz Sulicki
 25.02.2021r.

Zakład Usług Komunalnych
 Spółka z o.o.
 14-240 Susz, ul. Kajki 9
 tel. 055 278-61-10, 055 278-60-61
 NIP 744-170-05-23 REG 280032556

Projekt zagospodarowania terenu jest zgodny z oryginałem mapy do celów projektowych

Obszar oddziaływania obiektu jest zgodny z obowiązującymi normami, przepisami prawa jest zgodny obszarem działek wskazanych w opisie zagospodarowania terenu



"DAN-TOR" spółka z o.o.
 14-200 Ława, ul. Odnowiciela 1/41
 ŁAWA tel./fax. kom. 0 793 123 153

Rysunek	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	Rys. nr 2.1
Zadanie	Przebudowa drogi 1295N Kamieniec - Ulnowo na odcinku Kamieniec - Rudniki	Skala: 1:500
Inwestor	Powiatowy Zarząd Dróg w Ławie, ul. Kościuszki 33A, 14-200 Ława	Data: 09.12.2021
Wykonawca	"DAN-TOR" Sp. z o.o. ul. K. Odnowiciela 1/41, 14-200 Ława	
Projektant	inż. Grzegorz Drzycimski - uprawnienia budowlane dowykonywania samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych (upr. 191/81/OL)	

*“DAN-TOR” spółka z o.o.
14-200 Hawa ul. Kazimierza Odnowiciela 1/41
tel. kom. 793 123 153*

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

TEMAT: **Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo
na odcinku Kamieniec - Rudniki**

BRANŻA: drogowa : CPV - 45 23 31 20-6

INWESTOR: **Powiatowy Zarząd Dróg w Hawie
14-200 Hawa, ul. Tadeusza Kościuszki 33A**

PROJEKTANT: inż. Grzegorz Drzycimski uprawnienia budowlane do wykonywania
samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg
lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych
upr. nr 191/81/OL

.....

DATA SPORZĄDZENIA PROJEKTU:

01. 03. 2021 r.

OPIS TECHNICZNY

do projektu zagospodarowania terenu

1. Przedmiot inwestycji

1.1. Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odcinku Kamieniec - Rudniki

1.2. Branża drogowa

- przebudowa jezdni – nawierzchnia z betonu asfaltowego szer. 5,50 m plus poszerzenia
- przebudowa chodników z kostki betonowej
- przebudowa zjazdów na drogi gruntowe, pola i posesję o nawierzchni z betonu asfaltowego
- przebudowa poboczy gruntowych umocnionych kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m
- odtworzenie istniejących rowów drogowych poprzez ich oczyszczenie/odmulenie
- remont istniejących przepustów pod drogą łączących istniejące rowy drogowe
- remont istniejących przepustów pod zjazdami na istniejących rowach drogowych
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego
- zabezpieczenie sieci teletechnicznej rurami osłonowymi
- zagospodarowanie terenów zieleni

Inwestor : Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie, ul. T. Kościuszki 33A, 14-200 Iława
Jednostka projektowa ; „DAN-TOR” spółka z o.o. Iława, ul. K. Odnowiciela 1/41, 14-200

2. Podstawa opracowania

- zlecenie od Inwestora

- podkłady geodezyjne – mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- pomiary uzupełniające w terenie
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 471)
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j. t. w Dz. U. 2015, poz. 460)
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2019, poz. 1643)
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. Z 2013 r. , poz. 1235 ze zm.)

3. Istniejący stan zagospodarowania

3.1. Elementy infrastruktury

Jeźdźnia	- istniejąca asfaltowa
Kanalizacja burzowa	- nie występuje
Kanalizacja sanitarna	- istniejąca
Sieć gazowa	- nie występuje
Sieć wodociągowa	- istniejąca
Sieć telekomunikacyjna	- istniejąca
Sieć energetyczna	- istniejąca
Centralne ogrzewanie	- nie występuje

3.2. Lokalizacja i parametry techniczne drogi

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Susz w powiecie iławskim, w woj. warmińsko-mazurskim.

Długość przebudowywanej drogi wraz ze skrzyżowaniami wynosi łącznie 1422,00 m. Początek opracowania znajduje się na granicy pasa drogowego z drogą wojewódzką nr 515 przed miejscowością Kamieniec a koniec opracowania znajduje się na początku terenu zabudowanego w msc. Rudniki na połączeniu starej i nowej nawierzchni bitumicznej. Obecnie droga posiada nawierzchnię asfaltową. Szerokość istniejącej drogi

wynosi 5,20 – 5,50 m. Droga posiada odwodnienie powierzchniowe poprzez spadki podłużne i poprzeczne, oraz rowy drogowe.

Planowana inwestycja przebiega przez teren zabudowany (mśc Rudniki) oraz teren niezabudowany pomiędzy miejscowościami (Kamieniec i Rudniki). Pas drogowy zagospodarowany i uzbrojony w sieci. Działki sąsiadujące z pasem drogowym to głównie użytki i gospodarstwa rolne a w terenie zabudowanym działki budowlane z zabudową jednorodzinną, zagrodową.

Parametry istniejące drogi

- odcinek	- dł. 1,422 km
- droga klasy	Z
- kategoria ruchu	KR 2
- prędkość projektowa	Vp= 30 km/h
- obciążenie	100 kN/oś
- szer. jezdni	5,20-5,50 m

3.3. Warunki gruntowo - wodne

Na terenie inwestycji występuje grupa nośności podłoża G1-G2, zbudowana z nie-spoyistych, niewysadzinowych rodzimych i nasypanych piasków średnich z domieszką piasków próchnicznych, drobnych, żwiru, gruzu lub kamieni.

Istniejąca konstrukcja drogi składa się z warstwy mineralno-bitumicznej o grub. ok. 4-6 cm ułożonej na podbudowie z tłuczni, 10-20 cm.

Strefa przemarzania dla obszaru projektowanej inwestycji wynosi 1,00 m.

3.4. Rozbiórki

Przed przystąpieniem do realizacji zadania należy dokonać rozbiórki nawierzchni istniejących obiektów, następnie ułożyć na paletach, zafoliować i przekazać Inwestorowi

- częściowa rozbiórka nawierzchni asfaltowych wraz z konstrukcją. Przed rozbiórką należy obciąć krawędzie nawierzchni bitumicznych piłą do asfaltu, na szerokości z każdej strony od 0,60 – 0,75 m, tak żeby zostało 4,00 m istniejącej drogi. Ilości rozbiórki podano w przedmiarze robót
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni
- rozebranie przepustów wraz ściankami itp
- rozebranie oznakowania pionowego i urządzeń brd

3.5. Ukształtowanie terenu

Powierzchnia terenu na obszarze inwestycji jest łagodnie ukształtowana i waha się w rzędnych od 93,48 m npm. do 103,13 m npm.

3.6. Komunikacja

Na odcinku projektowanej drogi odbywa się ruch samochodów osobowych, dostawczych, samochodów ciężarowych, pojazdów rolniczych i komunikacja autobusowa. Z obserwacji wynika, że ruch jest mały z przewagą samochodów osobowych i pojazdów rolniczych.

3.7. Ruch pieszy

Brak jest wydzielonych chodników, znikomy ruch pieszy odbywa się poboczem drogi.

3.8. Uzbrojenie terenu

Na odcinku drogi w obrębie pasa drogowego znajdują się sieci podziemne: woda, kanalizacja sanitarna, telefon, prąd oraz sieci napowietrzne: linie energetyczne.

3.9. Odwodnienie terenu

Wody opadowe z jezdni spływają powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących rowów drogowych.

4. Elementy projektowane

Głównym celem przedsięwzięcia jest wykonanie bezpiecznej nawierzchni drogowej wraz z prawidłowym odwodnieniem i oznakowaniem. Przebudowa drogi wpłynie na poprawę bezpieczeństwa jej użytkowników oraz komfort przejazdu. Zmniejszeniu ulegną emisja spalin, zapylenie oraz natężenie hałasu.

4.1. Dane techniczne projektowanej drogi:

Parametry projektowanej drogi

- odcinek - dł. 1,422 km
- przyjęto założenia projektowe przy uspokajaniu ruchu
- przyjęto założenia projektowe przy przebudowie drogi
- droga klasy - L
- kategoria ruchu - KR 2
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h
- obciążenie - 115 kN/oś
- szer. jezdni - 5,50 m

4.2. Jezdnia

Trasa drogi w planie jak i w przekroju podłużnym została dostosowana do istniejącego odcinka drogi, nawierzchni jezdni. Oś drogi projektowanej dopasowano do istniejącego stanu jezdni. Cały odcinek remontu drogi zakłada nawiązanie niwelety względem istniejącej nawierzchni jezdni.

Na całym odcinku drogi zachowano stały układ szerokości jezdni t.j. 5,50 m plus poszerzenia na łukach poziomych. Nawierzchnię drogi zaprojektowano jako nawierzchnię z betonu asfaltowego gr. 4 cm (w-wa ścieralna) plus gr. 4 cm (w-wa wiążąca) oraz warstwa profilująca z betonu asfaltowego średniej gr. 4 cm na istniejącej nawierzchni. Natomiast na poszerzeniach przyjęto dodatkowo pod w/w warstwami warstwę z betonu asfaltowego gr 4 cm na podbudowie z kruszywa stabilizowanego mechanicznie gr 20 cm i warstwie z mieszanki związanej cementem C3/4 gr. 20 cm. Przekrój poprzeczny jezdni zaprojektowano jako daszkowy 2%.

Zgodnie z niweletą należy wykonać dodatkowy profil jezdni (tylko na jezdni szerokości 4,00 m , która pozostanie po rozbiórce krawędzi). Ilości podano w przedmiarze robót.

Konstrukcja jezdni na istniejącej nawierzchni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W gr. 4 cm
- siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN
- w-wa wzmacniająco-profilująca z bet. asfaltowego AC16W gr. 4 cm

Konstrukcja jezdni – poszerzenia, nowa konstrukcja (po remoncie przepustów pod droga)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W gr. 4 cm
- siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN
- w-wa wzmacniająco-profilująca z bet. asfaltowego AC 16W gr. 4 cm
- warstwa z betonu asfaltowego AC 16W gr. 4 cm
- podbudowa z KSM 0/31,5 mm gr. 20 cm
- warstwa mieszanki związanej cementem 3/4 gr. 20 cm

4.3. Zjazdy

Zjazdy przewidziane do przebudowy znajdują się w miejscach istniejących. Na całym odcinku drogi należy wykonać zjazdy publiczne i indywidualne na działki przyległe do pasa drogi. Nawierzchnię zjazdów zaprojektowano z betonu asfaltowego gr. 4 cm (w-wa ścieralna) plus gr. 5 cm (w-wa wiążąca), na podbudowie z kruszywa 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm i na warstwie odsączającej z piasku gr. 20 cm. Na zjazdach na pola od strony jezdni należy zastosować łuki min. R=5 m na zjazdach na drogi powiatowe i gminne min. R=6 m. Wszystkie zjazdy należy wykonać w granicach pasa drogowego.

Konstrukcja zjazdów o nawierzchni z betonu asfaltowego

- | | |
|---|-----------|
| - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S | gr. 4 cm |
| - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W | gr. 5 cm |
| - podbudowa z KSM 0/31,5mm | gr. 20 cm |
| - warstwa odsączająca z piasku | gr. 20 cm |

4.4. Pobocza

Na odcinku drogi zaprojektowano przebudowę poboczy gruntowych umocnionych o szerokości 1,00 m. Pobocza należy wykonać z kruszywa stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm grubości 15 cm.

4.5. Chodnik

Przy kapliczce w msc. Rudniki zaprojektowano chodnik o szer. od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego i na długości przejścia dla pieszych. Nawierzchnię chodnika zaprojektowano z kostki betonowej gr. 8 cm w kolorze szarym. Spadki podłużne chodnika należy dostosować do projektowanej niwelety jezdni, a spadki poprzeczne wynoszą 2% z pochyleniem w kierunku jezdni. Zastosowano obramowanie chodników przy krawędzi jezdni krawężnikiem betonowym 15x25x100 cm, a od strony pobocza i kapliczki obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30x100 cm.

Konstrukcja chodnika o nawierzchni z kostki betonowej

- | | |
|--|-----------|
| - nawierzchnia z kostki betonowej | gr. 8 cm |
| - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | gr. 4 cm |
| - podbudowa z mieszanki związanej cementem C8/10 | gr. 20 cm |
| - w-wa odsączająca z piasku | gr. 20 cm |

4.6. Oznakowanie docelowe

Zaprojektowano wymianę znaków pionowych i nowe oznakowanie na projektowanym odcinku drogi powiatowej. W projekcie uwzględniono urządzenia bezpieczeństwa ruchu - bariery drogowe energochłonne. Wykaz i usytuowanie znaków pionowych i barier drogowych pokazano w projekcie docelowej organizacji ruchu (odrębne opracowanie).

4.7. Odwodnienie terenu

Przebudowa drogi nie zmienia układu spływu wód deszczowych. Wielkość zlewni wody pozostaje bez zmian, wszystkie wody zostają odprowadzone powierzchniowo do rowów drogowych. Pod drogą występują przepusty betonowe, które są w złym stanie technicznym. Remontowi będą podlegały przepusty pod drogą w km 0+626, 0+694. Wymiana na rury z tworzywa lite o średnicy 800 mm w km 0+626 i 1000 mm w km 0+694, min SN12. Ścianki czołowe dla przepustów usytuowanych pod drogą zaprojektowano z prefabrykowanych elementów żelbetowych, natomiast wloty i wyloty przepustów pod drogą zostaną umocnione zabrukiem wraz z umocnieniem skarp i dna

rowu z bruku na podsypce cem.- piaskowej 1:2 na długości 5,00 m, wys. min. 1,00 m. W projekcie uwzględniono remont przepustów pod zjazdami, które należy wykonać z rur z tworzywa lite o średnicy 400 mm, min. SN8. Ścianki czołowe dla przepustów usytuowanych pod zjazdami zaprojektowano z prefabrykowanych elementów żelbetowych oraz umocnienie skarp i dna rowu z bruku na podsypce cem.- piaskowej 1:2 na długości 2,00 m przed wlotem i za wylotem, wys. 1,00 m. W miejscach najniższej położonych punktów niwelety zaprojektowano krawężniki betonowe obniżone na 3 cm oraz umocnienie skarp i dna rowów brukiem oraz zastosowano ścieki skarpowe.

4.8. Uzbrojenie terenu

Na odcinku projektowanej drogi istniejące sieci podziemne wodociągowe, elektroenergetyczne, teletechniczne nie kolidują z projektowanym układem drogowym. Na sieci teletechnicznej pod zjazdami należy ułożyć rury osłonowe dwudzielne zgodnie z wytycznymi operatora sieci.

5. Ochrona środowiska

5.1. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:

- w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić oszczędne korzystanie z terenu, ochronę naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych
- wszelkie przekształcenia naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych możliwe są jedynie w zakresie wymaganym w wyniku realizacji inwestycji
- ujemny wpływ na środowisko w fazie realizacji należy eliminować, stosując nowoczesne przyjazne środowisku rozwiązania i technologie. Należy stosować urządzenia sprawne dobrze konserwowane, posiadające aktualne atesty oraz zaniechać prowadzenia prac w porach nocnych, materiały lub prefabrykaty stosowane do budowy powinny posiadać odpowiednie aprobaty atesty
- sposób prowadzenia prac związanych z realizacją powinien maksymalnie ograniczać zajęcie terenów zielonych, które bez zbędnej zwłoki należy przywrócić do stanu właściwego
- na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych wprowadzić rozwiązania organizacyjne zabezpieczające przed ich zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi
- prace budowlane prowadzić w porze dziennej wykluczyć nadmierną nie uzasadnioną wycinkę
- odpady i ścieki powstałe podczas realizacji należy usuwać zgodnie z założonymi w projekcie technicznym wytycznymi
- na terenie budowy utrzymać stały porządek, plac budowy oznakować w sposób ostrzegający przed zagrożeniami, wyznaczyć miejsce do składowania materiałów budowlanych, place postojowe i manewrowe należy zabezpieczyć w sposób wykluczający skażenie gruntów i cieków wodnych. Plac budowy należy wyposażyć w przenośne toalety oraz kontenery na odpady oraz urządzić miejsca czasowego magazynowania odpadów powstających w trakcie realizacji inwestycji, postój i konserwacja maszyn budowlanych może odbywać się wyłącznie w miejscach zabezpieczonych przed możliwością przedostania się substancji ropopochodnych do gruntu i wód gruntowych
- inwestycja nie może pogarszać warunków użytkowania nieruchomości (dojazdy, parkowanie funkcje obiektów zlokalizowanych w obszarze oddziaływania inwestycji)
- zaplecze techniczne i administracyjne oraz place manewrowe i składowe związane z realizacją należy tak zlokalizować, aby nie powodowały usunięcia drzew i krzewów oraz innych zagrożeń dla środowiska

- po zakończeniu realizacji inwestycji teren wokół uporządkować i doprowadzić do stanu umożliwiającego naturalną odbudowę środowiska przyrodniczego
- należy właściwie utrzymywać oraz konserwować drogę i urządzenia związane z jej funkcjonowaniem, dokonywać regularnych przeglądów i czyszczenia zainstalowanych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe

5.2. Zadrzewienie

Nie przewiduje się wycinki drzew.

5.3. Przygotowanie gruntu

Na terenie inwestycji znajduje się warstwa ziemi (humus), która zostanie zdjęta w trakcie wykonywania prac rozbiórkowych. Zdjęty humus należy zmagazynować a po zakończeniu robót drogowych wykorzystać do rozścielenia nowych trawników. Ziemię pod trawniki należy rozścielić warstwą grubości 10 cm

5.4. Skarpy

W miejscu dużej niwelacji terenu (wykopy i nasypy) należy zagospodarować skarpy ze skosem 1:1,5.

5.5. Uporządkowanie terenu

Po inwestycji należy uporządkować teren, dowieźć i rozścielić ziemię urodzajną na trawniki, oraz prowadzić pielęgnację

5.6. Ochrona wód

Projekt przewiduje ochronę wód poprzez:

- projektowane nawierzchnie szczelne, nie pylne
- remont przepustów pod zjazdami, drogą
- oczyszczenie rowów drogowych

6. Zestawienie powierzchni

Zestawienie powierzchni zgodnie z przedmiarem robót-załącznik do projektu.

rodzaj robót	odcinek 0+000-0+785
usunięcie karp	10,00 szt
nasypy	3116,00 m ³
rozbiórki nawierzchni	2080,80 m ³
ścinka poboczy	2844,00 m ²
rury osłonowe	8,00 mb
przepusty pod drogą	34,00 mb
przepusty pod zjazdami	172,00 mb
krawężniki betonowe	124,00 mb
obrzeże betonowe	11,00 mb
nawierzchnia jezdni	7821,00 m ²
nawierzchnia zjazdów	601,03 m ²
nawierzchnia chodnika	12,75 m ²
pobocza gruntowe umocnione	2844,00 m ²
wyrównanie zjazdów	150,00 m ²

ścieki skarpowe	36,00 mb
umocnienia z kamienia	244,00 m ²
bariery ochronne	96,00 mb
znaki drogowe pionowe, poziome	1 kpl.
punktowe elementy odbłaskowe	10,00 szt
lampy solarne	2,00 szt
humusowanie	11376,00 m ²

7. Stan prawny terenu

Właścicielem pasa drogowego, działki nr: dz. nr 12 obręb 20 Kamieniec, dz. nr 8, 4/49 obręb 33 Rudniki jest Powiat Ławski, natomiast wykonującym zadania zarządcy dróg publicznych – Powiatowy Zarząd Dróg w Ławie.

8. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu

Przedmiotem opracowania jest informacja o obszarze oddziaływania obiektu dla inwestycji polegającej na Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odcinku Kamieniec - Rudniki.

Podstawa opracowania:

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 471)
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j. t. w Dz. U. 2015, poz. 460)
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2019, poz. 1643)
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. Z 2013 r. , poz. 1235 ze zm.)

Dla sąsiednich terenów analiza wykazała brak oddziaływania w zakresie lokalizacji inwestycji. Po realizacji w/w zadania na sąsiednich działkach będzie możliwe zagospodarowanie terenu zgodnie z przeznaczeniem, nie spowoduje ograniczenia możliwości zabudowy działek sąsiednich. Przedmiotowa inwestycja została zaprojektowana w taki sposób i z takich materiałów aby nie stanowiła zagrożenia pożarowego, zagrożenia dla higieny i zdrowia użytkowników i sąsiadów. Z terenu inwestycji nie będą emitowane gazy toksyczne, szkodliwe pyły, niebezpieczne promieniowanie. Użytkowanie nie spowoduje zatrucia wody i gleby.

Podsumowując przeprowadzoną analizę stwierdza się, iż obszar oddziaływania projektowanego obiektu z uwagi na rozwiązania projektowe sprowadza się do obszaru działek, na których zlokalizowano projektowany obiekt.

9. Charakterystyka ekologiczna

Przedmiotem opracowania jest informacja o obszarze oddziaływania obiektu dla inwestycji polegającej na Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odcinku Kamieniec - Rudniki.

Podstawa opracowania

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 471)
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j. t. w Dz. U. 2015, poz. 460)
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2019, poz. 1643)
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. Z 2013 r. , poz. 1235 ze zm.)

Wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane

- zapotrzebowanie w wodę – nie dotyczy
- sposób odprowadzenia ścieków – nie dotyczy
- sposób odprowadzenia wód opadowych – rowy drogowe
- emisja zanieczyszczeń gazowych – nie dotyczy
- wytwarzane odpady – nie dotyczy
- właściwości akustyczne, emisja drgań i promieniowanie – inwestycja nie ogranicza praw

*“DAN-TOR” spółka z o.o.
14-200 Hawa ul. Kazimierza Odnowiciela 1/41
tel. kom. 793 123 153*

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANY

PROJEKT TECHNICZNY

TEMAT: **Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo
na odcinku Kamieniec - Rudniki**

BRANŻA: drogowa : CPV - 45 23 31 20-6

INWESTOR: **Powiatowy Zarząd Dróg w Hawie
14-200 Hawa, ul. Tadeusza Kościuszki 33A**

PROJEKTANT: inż. Grzegorz Drzycimski uprawnienia budowlane do wykonywania
samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg
lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych
upr. nr 191/81/OL

.....

DATA SPORZĄDZENIA PROJEKTU:

01. 03. 2021 r.

OPIS TECHNICZNY

do projektu architektoniczno - budowlanego

1. Przedmiot inwestycji

1.1. Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odcinku Kamieniec – Rudniki

Branża drogowa

- przebudowa jezdni – nawierzchnia z betonu asfaltowego szer. 5,50 m plus poszerzenia
- przebudowa chodników z kostki betonowej
- przebudowa zjazdów na drogi gruntowe, pola i posesję o nawierzchni z betonu asfaltowego
- przebudowa poboczy gruntowych umocnionych kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m
- odtworzenie istniejących rowów drogowych poprzez ich oczyszczenie/odmulenie
- remont istniejących przepustów pod drogą łączących istniejące rowy drogowe
- remont istniejących przepustów pod zjazdami na istniejących rowach drogowych
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego
- zabezpieczenie sieci teletechnicznej rurami osłonowymi
- zagospodarowanie terenów zieleni

Inwestor : Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie, ul. T. Kościuszki 33A, 14-200 Iława

Jednostka projektowa ; „DAN-TOR” spółka z o.o. Iława, ul. K. Odnowiciela 1/41, 14-200

2. Podstawa opracowania

- zlecenie od Inwestora
- podkłady geodezyjne – mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- pomiary uzupełniające w terenie
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 471)
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j. t. w Dz. U. 2015, poz. 460)
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2019, poz. 1643)
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. Z 2013 r. , poz. 1235 ze zm.)

3. Istniejący stan zagospodarowania

3.1. Elementy infrastruktury

Jezdnia	- istniejąca asfaltowa
Kanalizacja burzowa	- nie występuje
Kanalizacja sanitarna	- istniejąca
Sieć gazowa	- nie występuje
Sieć wodociągowa	- istniejąca
Sieć telekomunikacyjna	- istniejąca
Sieć energetyczna	- istniejąca
Centralne ogrzewanie	- nie występuje

3.2. Lokalizacja i parametry techniczne drogi

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Susz w powiecie iławskim, w woj. warmińsko-mazurskim.

Długość przebudowywanej drogi wraz ze skrzyżowaniami wynosi łącznie 1422,00 m. Początek opracowania znajduje się na granicy pasa drogowego z drogą wojewódzką nr 515 przed miejscowością Kamieniec a koniec opracowania znajduje się na początku

terenu zabudowanego w msc. Rudniki na połączeniu starej i nowej nawierzchni bitumicznej. Obecnie droga posiada nawierzchnię asfaltową. Szerokość istniejącej drogi wynosi 5,20 – 5,50 m. Droga posiada odwodnienie powierzchniowe poprzez spadki podłużne i poprzeczne, oraz rowy drogowe.

Planowana inwestycja przebiega przez teren zabudowany (msc Rudniki) oraz teren niezabudowany pomiędzy miejscowościami (Kamieniec i Rudniki). Pas drogowy zagospodarowany i uzbrojony w sieci. Działki sąsiadujące z pasem drogowym to głównie użytki i gospodarstwa rolne a w terenie zabudowanym działki budowlane z zabudową jednorodzinną, zagrodową.

Parametry istniejące drogi

- odcinek	- dł. 1,422 km
- droga klasy	Z
- kategoria ruchu	KR 2
- prędkość projektowa	Vp= 30 km/h
- obciążenie	100 kN/oś
- szer. jezdni	5,20-5,50 m

3.3. Warunki gruntowo - wodne

Na terenie inwestycji występuje grupa nośności podłoża G1-G2, zbudowana z nie-spoistych, niewysadzinowych rodzimych i nasypowych piasków średnich z domieszką piasków próchnicznych, drobnych, żwiru, gruzu lub kamieni.

Istniejąca konstrukcja drogi składa się z warstwy mineralno-bitumicznej o grub. ok. 4-6 cm ułożonej na podbudowie z tłuczni, 10-20 cm.

Strefa przemarzania dla obszaru projektowanej inwestycji wynosi 1,00 m.

3.4. Rozbiórki

Przed przystąpieniem do realizacji zadania należy dokonać rozbiórki nawierzchni istniejących obiektów, następnie ułożyć na paletach, zafoliować i przekazać Inwestorowi

- częściowa rozbiórka nawierzchni asfaltowych wraz z konstrukcją. Przed rozbiórką należy obciąć krawędzie nawierzchni bitumicznych piłą do asfaltu, na szerokości z każdej strony od 0,60 – 0,75 m, tak żeby zostało 4,00 m istniejącej drogi. Ilości rozbiórki podano w przedmiarze robót
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni
- rozebranie przepustów wraz ściankami itp
- rozebranie oznakowania pionowego i urządzeń brd

3.5. Ukształtowanie terenu

Powierzchnia terenu na obszarze inwestycji jest łagodnie ukształtowana i waha się w rzędnych od 93,48 m npm. do 103,13 m npm.

3.6. Komunikacja

Na odcinku projektowanej drogi odbywa się ruch samochodów osobowych, dostawczych, samochodów ciężarowych, pojazdów rolniczych i komunikacja autobusowa. Z obserwacji wynika, że ruch jest mały z przewagą samochodów osobowych i pojazdów rolniczych.

3.7. Ruch pieszy

Brak jest wydzielonych chodników, znikomy ruch pieszy odbywa się poboczem drogi.

3.8. Uzbrojenie terenu

Na odcinku drogi w obrębie pasa drogowego znajdują się sieci podziemne: woda, kanalizacja sanitarna, telefon, prąd, oraz sieci napowietrzne: linie energetyczne.

3.9. Odwodnienie terenu

Wody opadowe z jezdni spływają powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących rowów drogowych.

4. Układ projektowy

4.1. Zakres opracowania:

Parametry projektowanej drogi

- odcinek - dł. 1,422 km
 - przyjęto założenia projektowe przy uspokajaniu ruchu
 - przyjęto założenia projektowe przy przebudowie drogi
 - droga klasy - L
 - kategoria ruchu - KR 2
 - prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h
 - obciążenie - 115 kN/oś
 - szer. jezdni - 5,50 m
-
- remont systemu odwodnienia korpusu drogi
 - a) remont przepustów pod drogą
 - b) remont przepustów pod zjazdami
 - c) oczyszczenie i profilowanie rowów drogowych

4.2. Prognoza ruchu

Przebudowa drogi nie wpłynie na zmianę natężenia ruchu. Zmiana nawierzchni (równość) drogi wpłynie na zmniejszenie natężenia hałasu, oraz zmniejszenie emisji spalin na obszarze inwestycji. Po przebudowie zwiększy się bezpieczeństwo i komfort ruchu poruszających się pojazdami mechanicznymi, rowerzystów i pieszych.

5. Plan sytuacyjny

5.1. Droga powiatowa

-a) jezdnia

- odcinek Kamieniec – Rudniki - dł. 1,422 km
- szerokość jezdni: 5,50 m
- utwardzenie jezdni z betonu asfaltowego gr. 4+4+4 cm
- nawierzchnia ograniczona została krawężnikiem betonowym
 - wystającym +3 cm – najniższe punkty niwelety, zgodnie z PZT
- wymiana całej konstrukcji jezdni:
 - po remoncie przepustów pod drogą, na poszerzeniach

-b) zjazdy publiczne i indywidualne

- zjazdy utwardzone z betonu asfaltowego gr. 4+5 cm
- łuki wjazdowe i wyjazdowe zjazdu z jezdnią wyrobione łukiem:
 - min. $R=5$ dla zjazdów na posesje (indywidualne)
 - min. $R=6-12$ dla zjazdów na drogi, do zakładów (publiczne)

- długość zjazdu w planu pzt
 - szerokość zjazdów 5,00 m
 - dokładną lokalizację zjazdu należy uzgodnić z właścicielem działki
- c) pobocza
- szerokości 1,00 m po obu stronach jezdni
 - pochylenie poprzeczne 8% w kierunku jezdni
- d) chodnik
- chodnik szerokości zgodnie z PZT
 - obramowanie nawierzchni chodnika z obrzeży betonowych od strony pobocza i kapliczki
 - obramowanie nawierzchni chodnika z krawężnika betonowego od strony jezdni
obniżenie krawężnika na +1 cm – przejście dla pieszych
 - utwardzenie chodnika z kostki betonowej gr. 8 cm w kolorze szarym
 - lokalizacja chodnika: przy kapliczce
- e) odwodnienie
- powierzchniowe poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni
 - remont przepustów pod drogą
 - 1 szt - wymiana rury Ø800mm, min. SN12 – km 0+626
 - 1 szt - wymiana rury Ø1000mm, min. SN12 – km 0+694
 - dla przepustów pod zjazdami zastosowano ścianki czołowe prefab żelbetowe
 - umocnienie ścian czołowych zabrukiem kamiennym wraz z rowami na dł. 5,00 m
 - remont przepustów pod zjazdami - wymiana rury Ø400mm, min. SN8 i umocnienie ścianek czołowych zabrukiem kamiennym wraz z rowami na dł. 2,00 m
 - dla przepustów pod zjazdami zastosowano ścianki czołowe prefabrykowane żelbetowe
 - zabezpieczenie skarp i dna rowów drogowych zabrukiem w najniższych punktach niwelety, ułożenie ścieków skarpowych
 - oczyszczenie i odmulenie rowów drogowych

6. Organizacja ruchu

- zgodnie z projektem docelowej organizacji ruchu.

7. Profil podłużny

7.1. Niweletę zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącej nawierzchni jezdni

7.2. Spadki:

- min - zgodnie z niweletą
- max - zgodnie z niweletą

7.3. Łuki pionowe

- a) - wypukłe
 - zgodnie z niweletą
- b) - wklęsłe
 - zgodnie z niweletą

7.4. Łuki poziome, załamania

- zgodnie z planem zagospodarowania terenu

8. Przekrój normalny

Spadek :

- jezdni – poprzeczny – daszkowy – 2,0% na łukach zmienny max. 5,0%
- zjazdy – poprzeczny, podłużny - dostosowany do nawierzchni jezdni i terenu
- pobocza – poprzeczny – jednostronny – 8,0%
- chodnik – poprzeczny – jednostronny 2%, podłużny dostosowany do nawierzchni jezdni

9. Przekrój konstrukcyjny

9.1. Jezdnia

- ruch kategorii KR 2
- grunt G2
- przemarzanie $0,45 \cdot 1,00 = 0,45$ m

Konstrukcja jezdni na istniejącej nawierzchni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W gr. 4 cm
- siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN
- w-wa wzmacniająco-profilująca z bet. asfaltowego AC16W gr. 4 cm

Konstrukcja jezdni – poszerzenia, nowa konstrukcja (po remoncie przepustów pod droga)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W gr. 4 cm
- siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN
- w-wa wzmacniająco-profilująca z bet. asfaltowego AC 16W gr. 4 cm
- warstwa z betonu asfaltowego AC 16W gr. 4 cm
- podbudowa z KSM 0/31,5 mm gr. 20 cm
- warstwa mieszanki związanej cementem 3/4 gr. 20 cm

9.2. Zjazdy

- ruch kategorii KR 1
- grunt G2
- przemarzanie $0,45 \cdot 1,00 = 0,45$ m

Konstrukcja zjazdów o nawierzchni z betonu asfaltowego

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W gr. 5 cm
- podbudowa z KSM 0/31,5mm gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 20 cm

9.3. Pobocza

Konstrukcja poboczy gruntowych umocnionych

- nawierzchnia warstwa z KSM 0/31,5 mm gr. 15 cm

9.4. Chodnik

Konstrukcja chodnika o nawierzchni z kostki betonowej

- nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4 cm
- podbudowa z mieszanki związanej cementem C8/10 gr. 20 cm
- w-wa odsączająca z piasku gr. 20 cm

10. Niepełnosprawni

- droga dostosowana do ruchu osób niepełnosprawnych
- na przejściu dla pieszych obniżony krawężnik na +1 cm

11. Krawężniki, obrzeża

- krawężnik najazdowy 15 x 22 cm
- wysokość krawężnika: jezdnia +3 cm najniższe punkty niwelety, +1 cm przejście dla pieszych
- ława betonowa: C 12/15

12. Odwodnienie

Przebudowa drogi nie zmienia układu spływu wód deszczowych. Wielkość zlewni wody pozostaje bez zmian, wszystkie wody zostają odprowadzone powierzchniowo do rowów drogowych. Pod drogą występują przepusty betonowe, które są w złym stanie technicznym. Remontowi będą podlegały przepusty pod drogą w km 0+626, 0+694. Wymiana na rury z tworzywa lite o średnicy 800 mm w km 0+626 i 1000 mm w km 0+694, min SN12. Wloty i wyloty przepustów pod drogą zostaną umocnione zabrukiem wraz z umocnieniem skarp i dna rowu z bruku na podsypce cem.- piaskowej 1:2 na długości 5,00 m, wys. min. 1,00 m. W projekcie uwzględniono remont przepustów pod zjazdami, które należy wykonać z rur z tworzywa lite o średnicy 400 mm, min. SN8. Ścianki czołowe dla przepustów usytuowanych pod zjazdami zaprojektowano z prefabrykowanych elementów żelbetowych oraz umocnienie skarp i dna rowu z bruku na podsypce cem.- piaskowej 1:2 na długości 2,00 m przed wlotem i za wylotem, wys. 1,00 m. W miejscach najniżej położonych punktów niwelety zaprojektowano krawężniki betonowe obniżone na 3 cm oraz umocnienie skarp i dna rowów brukiem oraz zastosowano ścieki skarpowe.

a) remont przepustów pod drogą

- km 0+626 – wymiana rury na Ø800 mm min. SN12,
- km 0+694 – wymiana rury na Ø1000 mm min. SN12,
- część przelotową obiektu zaprojektowano jako skośną 1:1,5, przy ułożeniu rur zachować rzędne istniejących przepustów, umocnienie wlotu i wylotu zabrukiem kamiennym, umocnienie skarp i dna rowów przed wlotem i za wylotem na długości 5,00 m, wys. min. 1,00 m zabezpieczyć kołnierzem z bruku 13 – 16 cm na podsypce cem. - piaskowej 1:2 i spoinowaniem zaprawą cementową 1:2, w najniższych punktach niwelety zaprojektowano ścieki skarpowe umocnione z dwóch stron brukiem
- zaprojektowano ścianki czołowe z prefabrykowanych elementów żelbetowych
- wykonać zgodnie z rysunkiem

b) remont przepustów pod zjazdami

- przepusty pod zjazdami na pola oraz drogi gminne zaprojektowano o śr. 40 cm, min. SN8
- obiekty zlokalizowane są w ciągu istniejących rowów drogowych
- spadki przepustów powinny się mieścić w zakresie $0,5\% < i \leq 2\%$
- część przelotową obiektu zaprojektowano jako prostą zakończone ściankami prefabrykowanymi żelbetowymi
- umocnienie skarp i dna rowów przed wlotem i za wylotem na długości 2,00 m, wys. 1,00 m zabezpieczyć kołnierzem z bruku 13 – 16 cm na podsypce cem. - piaskowej 1:2 i spoinowaniem zaprawą cementową 1:2

- rurę przepustu należy ułożyć na warstwie 20 cm bezpośrednio w obrębie wlotu i wylotu pod ścianką żelbetową zaprojektowaną ławę z betonu C20/25
- wykonać zgodnie z rysunkiem

c) rowy drogowe

- rowy drogowe do odmulenia/oczyszczenia
- skarpy rowów należy uformować z nachyleniem 1:1,5 jako rowy trapezowe, 1:1 jako rowy trójkątne, w zależności od szerokości pasa drogowego
- umocnienie skarp i dna rowów oraz skarp nasypów przed ich wymywaniem w miejscach najniższych punktów niwelety brukiem 13-16 cm na podsypce cem.-piaskowej 1:2

13. Ochrona środowiska

13.1. W celu ochrony naturalnego środowiska zaplanowano następujące rozwiązania

- nawierzchnie drogowe szczelne, nie pylne
- odwodnienie powierzchniowe do istniejącego systemu
- roboty drogowe nie naruszają systemu wód podziemnych
- tereny zielone – rekultywacja

13.2. Zadrzewienie

- brak wycinki drzew i krzewów

13.3. Przygotowanie gruntu

- warstwa ziemi (humus), należy zdjąć przed przystąpieniem do robót drogowych
- zdjęty humus należy zmagazynować
- po zakończeniu robót drogowych wykorzystać do rozścielenia nowych trawników
- ziemię pod trawniki należy rozścielić warstwą grubości 10 cm

13.4. Trawniki

- projektuje się wykonanie trawników dywanowych siewem z nawożeniem
- do zasiewu należy użyć mieszanki traw złożonej z różnych gatunków rajgrasu i kostrzewy przeznaczonej na pasy drogowe skarpy i wały

13.5. Skarpy

- w miejscu dużej niwelacji terenu (wykopy i nasypy) należy zagospodarować skarpy ze skosem 1:1,5.

13.6. Uporządkowanie terenu

- po inwestycji należy uporządkować teren, dowieźć i rozścielić ziemię urodzajną na trawniki, oraz prowadzić pielęgnację

14. Roboty ziemne

- ziemię z wykopu przeznaczono na odkład w miejsce wskazane przez Inwestora
- wykonać zagęszczenie zgodnie z SST, w szczególności nad wykopami po instalacjach podziemnych.
- niweleta jest prowadzona po terenie i mogą nastąpić wypłylenia sieci. Ewentualne kolizję zgłaszać do użytkowników
- w obrębie zaznaczonych urządzeń roboty ziemne wykonywać ręcznie
- istniejące kable telekomunikacyjne oraz energetyczne zabezpieczyć rurą dwudzielną
- odkrycie (znalezienie) podczas robót ziemnych przedmiotów pochodzenia historycznego

- należy zgłosić do konserwatora zabytków
- przed oględzinami znalezionych przedmiotów pochodzenia historycznego przez konserwatora zabytków należy prace w miejscu znaleziska przerwać oraz zabezpieczyć w/w przedmioty przed zniszczeniem
 - w razie konieczności Wykonawca musi zapewnić odwodnienie wykopu

15. Urządzenia podziemne, uzgodnienia

- w obrębie zaznaczonych urządzeń podziemnych roboty ziemne i drogowe wykonywać ręcznie.
- lokalizacja w/w urządzeń jest zaznaczona na planie, dodatkowo wejście na budowę zgłosić do właścicieli sieci:
- uzgodnienia branżowe w załączeniu

16. Stan prawny

Właściciel pasa drogowego zgodnie z opisem zagospodarowania terenu

17. Tyczenie obiektu

- osie, kąty i punkty główne wyznaczono na aktualnym podkładzie mapowym
- należy zlecić uprawnionemu geodecie wyznaczenie: granic działek, punktów głównych, reperów roboczych, co zostało ujęte w kosztorysie
- pomiar wykonawcy ujęto w kosztorysie
- pomiar powykonawczy - ujęto w odrębnej pozycji kosztorysowej
- w przypadku znacznych różnic uzgodnić z projektantem korekty

18. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu

Przedmiotem opracowania jest informacja o obszarze oddziaływania obiektu dla inwestycji polegającej na Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odcinku Kamieniec - Rudniki.

Podstawa opracowania:

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 471)
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j. t. w Dz. U. 2015, poz. 460)
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2019, poz. 1643)
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. Z 2013 r. , poz. 1235 ze zm.)

Dla sąsiednich terenów analiza wykazała brak oddziaływania w zakresie lokalizacji inwestycji. Po realizacji w/w zadania na sąsiednich działkach będzie możliwe zagospodarowanie terenu zgodnie z przeznaczeniem, nie spowoduje ograniczenia możliwości zabudowy działek sąsiednich. Przedmiotowa inwestycja została zaprojektowana w taki sposób i z takich materiałów aby nie stanowiła zagrożenia pożarowego, zagrożenia dla higieny i zdrowia użytkowników i sąsiadów. Z terenu inwestycji nie będą emitowane gazy toksyczne, szkodliwe pyły, niebezpieczne promieniowanie. Użytkowanie nie spowoduje zatrucia wody i gleby.

Podsumowując przeprowadzoną analizę stwierdza się, iż obszar oddziaływania projektowanego obiektu z uwagi na rozwiązania projektowe sprowadza się do obszaru działek, na których zlokalizowano projektowany obiekt.

19. Charakterystyka ekologiczna

Przedmiotem opracowania jest informacja o obszarze oddziaływania obiektu dla inwestycji polegającej na Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo na odcinku Kamieniec - Rudniki.

Podstawa opracowania

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 471)
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j. t. w Dz. U. 2015, poz. 460)
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2019, poz. 1643)
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. Z 2013 r. , poz. 1235 ze zm.)

Wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane

- zapotrzebowanie w wodę – nie dotyczy
- sposób odprowadzenia ścieków – nie dotyczy
- sposób odprowadzenia wód opadowych – rowy drogowe
- emisja zanieczyszczeń gazowych – nie dotyczy
- wytwarzane odpady – nie dotyczy
- właściwości akustyczne, emisja drgań i promieniowanie – inwestycja nie ogranicza praw

20. Uwagi końcowe

Wszystkie materiały stosowane do wykonywania robót, sprzęt, transport, wykonanie robót, kontrola jakości robót, sposób obmiaru, odbiór oraz podstawa płatności za wykonane roboty w zakresie objętym niniejszym projektem powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w szczegółowych specyfikacjach technicznych załączonych do projektu budowlanego oraz obowiązującymi normami i przepisami technicznymi.

„DAN-TOR” spółka z o.o.
14-200 Hawa ul. Kazimierza Odnowiciela 1/41
tel. kom. 793 123 153

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

TEMAT: **Przebudowa drogi 1295N Kamieniec – Ulnowo
na odcinku Kamieniec - Rudniki**

BRANŻA: drogowa : CPV - 45 23 31 20-6

INWESTOR: **Powiatowy Zarząd Dróg w Hawie
14-200 Hawa, ul. Tadeusza Kościuszki 33A**

PROJEKTANT: inż. Grzegorz Drzycimski uprawnienia budowlane do wykonywania
samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg
lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych
upr. nr 191/81/OL

.....

Opracowano na podstawie Dz. U 120/2003 r. poz. 1126 z 10 lipca 2003 r

DATA SPORZĄDZENIA PROJEKTU:

01. 03. 2021 r.

CZĘŚĆ OPISOWA

do informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

1. Zakres robót

- przebudowa jezdni – nawierzchnia z betonu asfaltowego szer. 5,50 m plus poszerzenia
- przebudowa chodników z kostki betonowej
- przebudowa zjazdów na drogi gruntowe, pola i posesję o nawierzchni z betonu asfaltowego
- przebudowa poboczy gruntowych umocnionych kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m
- odtworzenie istniejących rowów drogowych poprzez ich oczyszczenie/odmulenie
- remont istniejących przepustów pod drogą łączących istniejące rowy drogowe
- remont istniejących przepustów pod zjazdami na istniejących rowach drogowych
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego
- zabezpieczenie sieci teletechnicznej rurami osłonowymi
- zagospodarowanie terenów zieleni

1.1. Roboty – przygotowawcze, rozbiórkowe, ziemne

- ustawienie oznakowania na czas robót
- roboty rozbiórkowe
- roboty ziemne
- ułożenie rur przepustów pod drogą i zjazdami
- zabezpieczenie sieci rurami osłonowymi

1.2. Roboty – drogowe

- ułożenie warstw konstrukcyjnych jezdni i zjazdów
- ułożenie warstw bitumicznych nawierzchni jezdni i zjazdów
- ułożenie poboczy
- wykonanie zabruków
- zagospodarowanie zieleni
- oznakowanie drogi

1.3. Kolejność realizacji

- I etap oznakowanie zadania na czas robót
- II etap roboty rozbiórkowe, ziemne, montaż rur osłonowych
- III etap roboty ziemne (odwodnienie)
- IV etap - roboty drogowe , oznakowanie docelowe
- V etap - uporządkowanie placu budowy
- VI zdjęcie oznakowania na czas budowy
- szczegółowa kolejność wg pkt 1.1 - 1.3

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

- budynki jednorodzinne, wielorodzinne, gospodarstwa rolne itp
- droga o naw. asfaltowej
- sieć telefoniczna
- sieć energetyczna
- sieć wodociągowa

3. Elementy zagospodarowania stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

- droga pod czynnym ruchem
- skrzyżowanie dróg czynnym ruchem
- instalacje podziemne
- linie napowietrzne
- budynki

4. Zagrożenia podczas realizacji

4.1. Roboty ziemne – odwodnienie terenu

- skala ; 6 pracowników , samochód ciężarowy , koparka , dźwig , zagęszarka
- rodzaj ; praca pracowników i sprzętu w strefie oddziaływania drogi
 - głębokie wykopy
 - układanie rur
 - zasypanie
- miejsce ; pas drogowy - pkt 1.1 , 1.3
- czas ; 30 dni roboczych

4.2. Roboty drogowe

- skala ; 12 pracowników , samochód ciężarowy , koparka , zagęszczarka , rozkładarka , masy , walec drogowy
- rodzaj ; praca pracowników i sprzętu w strefie oddziaływania drogi
- miejsce ; pas drogowy - pkt 1.1 , 1.3.
- czas ; 90 dni roboczych

5. Sposób instruktażu pracowników

- szkolenie na stanowisku pracy
- wykazanie ryzyka ; praca w obrębie czynnej drogi
 - wykopy, przepusty, zasypanie wykopu,
 - układanie warstw konstrukcji/nawierzchni
- omówienie sprzętu i środków bezpieczeństwa ; samochód ciężarowy, koparka, dźwig zagęszczarka , rozkładarka masy, walec drogowy
- omówienie ; instrukcji ppoż. , pierwszej pomocy , telefony alarmowe działania w przypadku uszkodzenia sieci

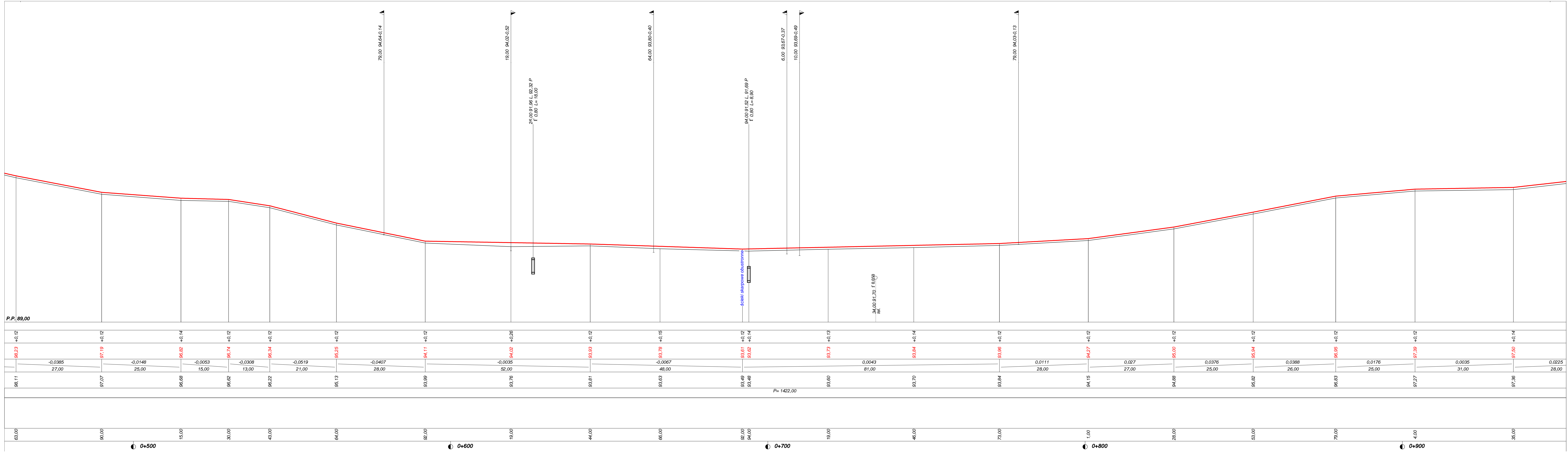
6. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom

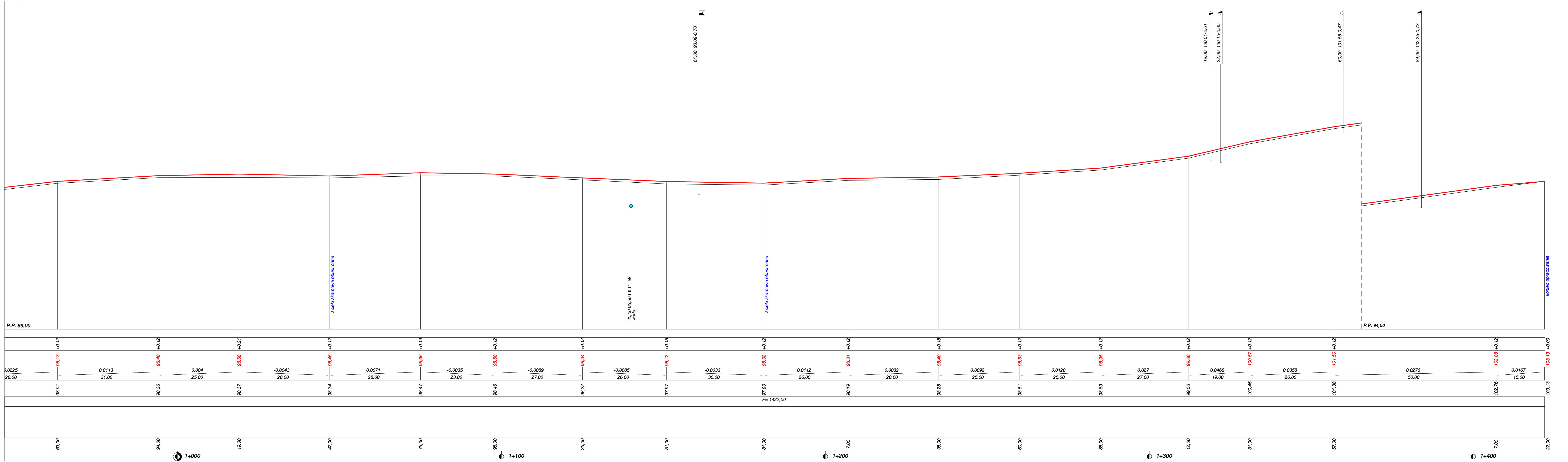
- sprawdzenie aktualności szkoleń , uprawnień i badań pracowników
- sprawdzenie dokumentów eksploatacyjnych maszyn i urządzeń, atestów materiałów
- ustawienie oznakowania zgodnie z „ projektem czasowej organizacji ruchu”
- wyznaczenie i ogrodzenie stref roboczych
- codzienne sprawdzanie prawidłowości ogrodzenia , oznakowania, szalunków w wykopach
- używanie sprzętu i odzieży ochrony osobistej
- wskazanie i odszukanie urządzeń infrastruktury podziemnej, montaż rur osłonowych
- zawiadomienie wszystkich użytkowników infrastruktury podziemnej i nadziemnej
- wyznaczenie ; miejsca dla barakowozów, dróg wjazdowych i wyjazdowych na budowie
- zapewnienie koniecznej ilości sprzętu ppoż. na stanowiskach i maszynach
- zorganizowanie ochrony maszyn i sprzętu oraz prowadzonych robót
- zapewnienie dostępu do telefonu w ciągu całej doby , ustawienie tablicy infor. budowy

7. W/w zalecenia dotyczą generalnego wykonawcy , podwykonawców , sprzętu najemnego

8. Informację opracowano na podstawie

- projektu budowlanego- Dz.U. 120 / 2003 r. , poz. 1126 z dnia 10 lipca 2003 r





1+000

1+100

1+200

1+300

1+400

P= 1422,00

40,00 96,50 F 0,11 W
Woda

ścieki skarpowe obustronne

ścieki skarpowe obustronne

koniec opracowania

P.P. 89,00

P.P. 94,00

61,00 96,09-0,76

19,00 100,01-0,61

22,00 100,15-0,85

60,00 101,58-0,47

84,00 102,25-0,73

Sprawdzenie konstrukcji nawierzchni przy założeniu - oś obliczeniowa 115 kN

1. Założona konstrukcja nawierzchni

poszerzenie

- 4 cm w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S
- 4 cm w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W
- 4 cm warstwa profilująca z betonu asfaltowego AC 16 W
- 4 cm warstwa z betonu asfaltowego AC 16 W
- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie
- 20 warstwa z mieszanki związanej cementem C_{3/4}

całkowita grubość 56 cm

nakładka

- 4 cm w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S
- 4 cm w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 16W
- 4 cm warstwa profilująca z betonu asfaltowego AC 16 W
- 4 cm istniejący asfaltobeton AC 16 W
- 20 cm istniejąca warstwa podbudowy z kruszywa 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm w-wa odsączająca

całkowita grubość 56 cm

- sprawdzenie wg. katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych opracowany przez GDDKiA z dnia 16.06.2014

2. Ruch drogowy

W oparciu o dane wyjściowe przekazane z PZD

- T = 20 lat
- sam. ciężarowe C – 10 p/d
- sam. ciężarowe z przyczepami C+P – 5 p/d
- autobusy A – 4 p/d

- r_C = 0,45

- r_{C+P} = 1,70

- r_A = 1,15

- f₁ = 0,50 - dwa pasy ruchu

- f₂ = 1,13 - wsp. szerokości pasa ruchu

- f₃ = 1,00 - wsp. pochylenia niwelety

SDR	samochody ciężarowe		autobusy
	bez przyczep	z przyczepami	
	N _c	N _{c+p}	N _a
2020	10	5	4
2021	12	6	5
2022	12	6	5
2023	13	6	5
2024	13	6	5
2025	13	6	5
2026	13	6	5
2027	14	6	5
2028	14	6	5
2029	14	6	5
2030	14	6	5
2031	14	6	5
2032	14	6	5
2033	14	6	5
2034	14	6	5
2035	15	6	5
2036	15	6	5

2037	15	6	5
2038	15	6	5
2039	15	6	5
2040	15	6	5
N	96 391	45 625	37 960

$$N_{100} = f_1 \times f_2 \times f_3 \times (N_C \times r_C + N_{C+P} \times r_{C+P} + N_A \times r_A),$$

$$N_{100} = 0,5 \times 1,13 \times 1,0 \times (96\,391 \times 0,45 + 45\,625 \times 1,70 + 37\,960 \times 1,15) = 92\,994 \text{ czyli KR2 wg tab. 6.1}$$

3. Kategoria ruchu

- 0,093 mln osi na pas obliczeniowy odpowiada kategorii ruchu **KR2**

4. Grupa nośności podłoża gruntowego

Na terenie inwestycji występuje grupa nośności podłoża

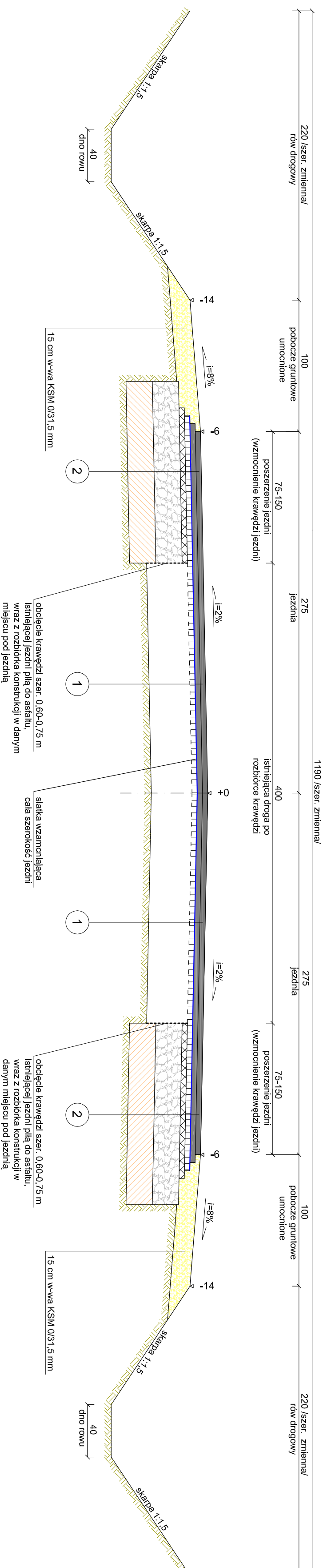
- warunki gruntowo-wodne jako dobre
- warunki gruntowe jako mało wysadzionowe **G2**

5. Warunek odporności na wysadziny

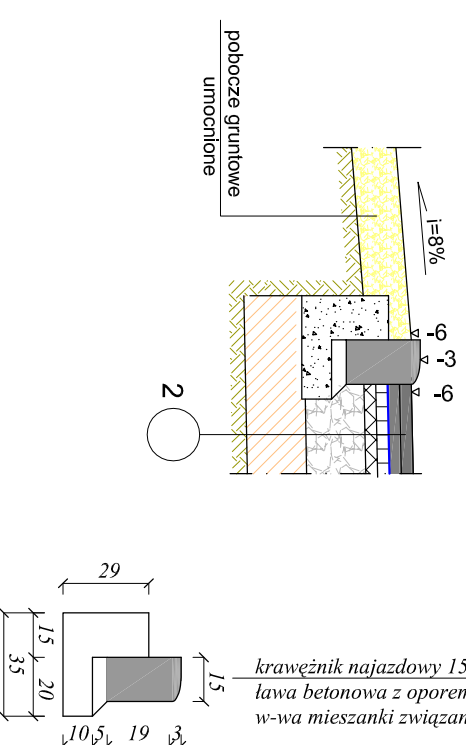
- całkowita grubość nawierzchni wynosi 56 i 56 cm
- min. grubość $H_{\min.} = 0,45 \times 1,0 = 45 \text{ cm}$
- warunek spełniony $H_{\text{całk}} > H_{\min}$

Przekrój konstrukcyjny: droga powiatowa (jezdnia, poszerzenia)

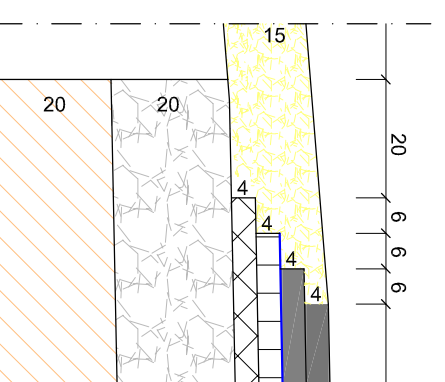
Skala 1:25
[wymiary w cm]



Uwagi:
W najbliższych punktach niwelacji (lokalizacja wg PZT) ustawić ubóstroinnie krawężnik najazdowy na +3 cm



Odsadzki
Skala 1:10
[wymiary w cm]



1	4 cm w-wa szceralna z betonu asfialtowego AC11S (skropienie międzywarstwowe)
	4 cm w-wa wiążąca z betonu asfialtowego AC16W (skropienie międzywarstwowe)
	siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN (średnio 100kg/m ²)
	4 cm w-wa wzmacniająco-profilująca z betonu asfialtowego AC16W (skropienie międzywarstwowe)
	istniejąca nawierzchnia, konstrukcja

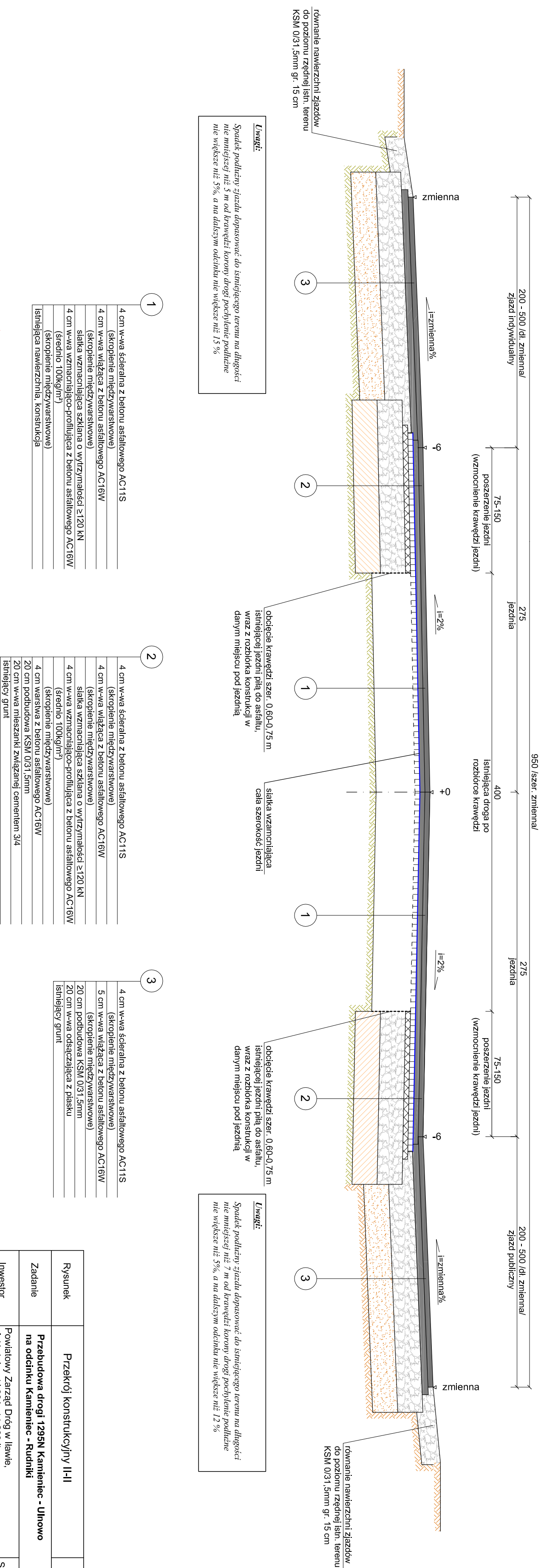
2	4 cm w-wa szceralna z betonu asfialtowego AC11S (skropienie międzywarstwowe)
	4 cm w-wa wiążąca z betonu asfialtowego AC16W (skropienie międzywarstwowe)
	siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN (średnio 100kg/m ²)
	4 cm w-wa wzmacniająco-profilująca z betonu asfialtowego AC16W (skropienie międzywarstwowe)
	4 cm warstwa z betonu asfialtowego AC16W
	20 cm podbudowa KSM 0/31,5mm
	20 cm w-wa mieszanki związanej cementem 3/4 istniejący grunt

Uwagi:
Zgodnie z niwelacją należy wykonać dodatkowy profil jezdni. Hossć podano w przedmiarze robót

Rysunek	Przekrój konstrukcyjny I-I	Rys. 4.1
Zadanie	Przebudowa drogi 1295N Kamieniec - Rudniki na odcinku Kamieniec - Ulnowo	
Investor	Powiatowy Zarząd Drog w Iławie, ul. Kosciuszki 33A, 14-200 Iława	Skala: 1:25
Wykonawca	"DAN-TOR" Sp. z o.o. ul. K. Odnowiciela 1/41, 14-200 Iława	01.03.2021 r.
Projektant	inż. Grzegorz Drzyckiński - uprawnienia budowlane do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierowej w zakresie dróg lotniskowych i startowych i manipulacyjnych (upr. 191/81/OL)	

Przekrój konstrukcyjny: droga powiatowa (jezdni, zjazd)

Skala 1:25
[wymiary w cm]



równanie nawierzchni zjazdów do poziomu rzędnej istn. terenu KSM 0/31,5mm gr. 15 cm

Uwagi:
Spadek podłużny zjazdu dopasować do istniejącego terenu na długości nie mniejszej niż 5 m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne nie większe niż 5%, a na większym odcinku nie większe niż 1,5 %

obcięcie krawędzi szer. 0,60-0,75 m istniejącej jezdni, pła do asfaltu, wraz z rozbiórka konstrukcji w danym miejscu pod jezdnią

obcięcie krawędzi szer. 0,60-0,75 m istniejącej jezdni, pła do asfaltu, wraz z rozbiórka konstrukcji w danym miejscu pod jezdnią

Uwagi:
Spadek podłużny zjazdu dopasować do istniejącego terenu na długości nie mniejszej niż 7 m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne nie większe niż 5%, a na większym odcinku nie większe niż 1,2 %

równanie nawierzchni zjazdów do poziomu rzędnej istn. terenu KSM 0/31,5mm gr. 15 cm

1	4 cm w-wa szceralna z betonu asfaltowego AC11S (skroplenie międzywarstwowe)
	4 cm w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (skroplenie międzywarstwowe)
	siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN
	4 cm w-wa wzmacniająco-profilująca z betonu asfaltowego AC16W (średnio 100kg/m ²)
	(skroplenie międzywarstwowe)
	istniejąca nawierzchnia, konstrukcja

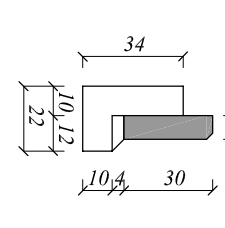
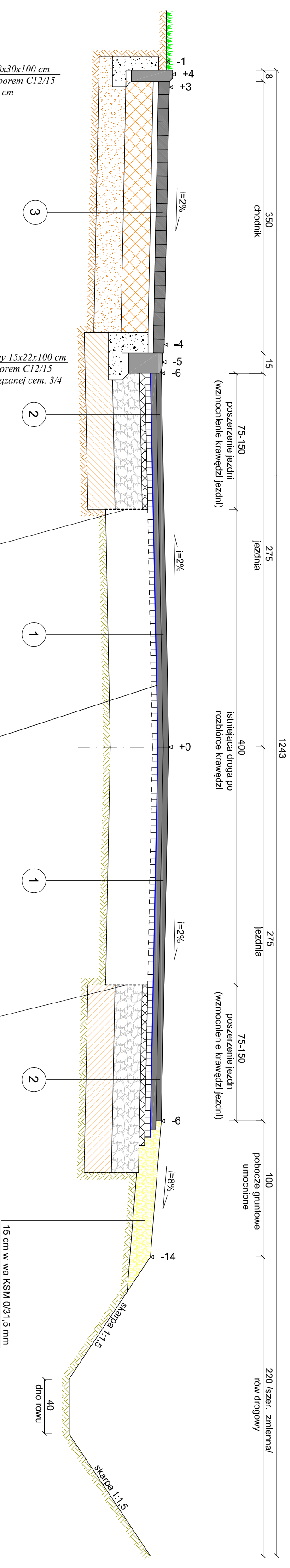
2	4 cm w-wa szceralna z betonu asfaltowego AC11S (skroplenie międzywarstwowe)
	4 cm w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (skroplenie międzywarstwowe)
	siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN
	4 cm w-wa wzmacniająco-profilująca z betonu asfaltowego AC16W (średnio 100kg/m ²)
	(skroplenie międzywarstwowe)
	4 cm warstwa z betonu asfaltowego AC16W
	20 cm podbudowa KSM 0/31,5mm
	20 cm w-wa mieszanki związanej Cementem 3/4 istniejący grunt

3	4 cm w-wa szceralna z betonu asfaltowego AC11S (skroplenie międzywarstwowe)
	5 cm w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (skroplenie międzywarstwowe)
	20 cm podbudowa KSM 0/31,5mm
	20 cm w-wa odsączająca z piasku istniejący grunt

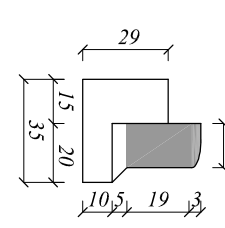
Rysunek	Przekrój konstrukcyjny III	Rys. 4.2
Zadanie	Przebudowa drogi 1295N Kamieniec - Ulnowo na odcinku Kamieniec - Rudniki	
Inwestor	Powiatowy Zarząd Drog w Ilawie, Ul. Kościuszkii 33A, 14-200 Ilawa	Skala: 1:25
Wykonawca	"DAN-TOR" Sp. z o.o., Ul. K. Odnowiciela 1/41, 14-200 Ilawa	01.03.2021 r.
Projektant	Inż. Grzegorz Drzyński - uprawnienia budowlane do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robot w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg iotniskowych dróg sianwoych i mianpuacyjnych (upr. 191/81/OI)	

Przekrój konstrukcyjny: droga powiatowa (chodnik - przejście dla pieszych)

Skala 1:25
[wymiary w cm]



obrzeże betonowe 8x30x100 cm
ława betonowa z oporem C12/15
w-wa piasku gr. 10 cm



krawężnik najazdowy 15x22x100 cm
ława betonowa z oporem C12/15
w-wa mieszanki związanej cem. 3/4

3

8 cm nawierzchnia z koski betonowej (100% szara)
4 cm podsypka cem.-piaskowa 1:4
20 cm podbudowa z mieszanki związanej cementem C8/10
20 cm warstwa odsączająca z piasku

Uwagi:
Zgodnie z nilevelą należy wykonać dodatkowy profil jezdni. Mości podano w przedmiarze robót

2

4 cm w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (skroplenie międzywarstwowe)
4 cm w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (skroplenie międzywarstwowe)
siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN (średnio 100kg/m ²)
4 cm w-wa wzmacniająca z betonu asfaltowego AC16W (skroplenie międzywarstwowe)
4 cm podsypka z betonu asfaltowego AC16W
20 cm podbudowa KSM 0/31,5mm
20 cm w-wa mieszanki związanej cementem 3/4
Istniejący grunt

1

4 cm w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (skroplenie międzywarstwowe)
4 cm w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (skroplenie międzywarstwowe)
siatka wzmacniająca szklana o wytrzymałości ≥ 120 kN (średnio 100kg/m ²)
4 cm w-wa wzmacniająca z betonu asfaltowego AC16W (skroplenie międzywarstwowe)
Istniejąca nawierzchnia konstrukcja

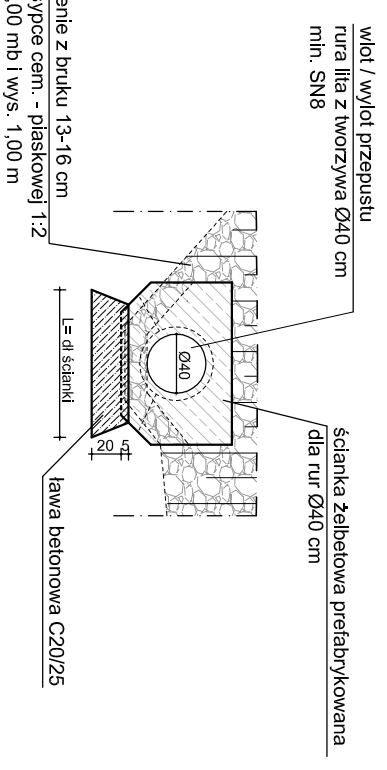
Rysunek	Przekrój konstrukcyjny II-II	Rys. 4.3
Zadanie	Przebudowa drogi 1295N Kamieniec - Rudniki na odcinku Kamieniec - Ulnowo	
Investor	Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie, ul. Kościuski 33A, 14-200 Iława	Skala: 1:25
Wykonawca	"DAN-TOR" Sp. z o.o., ul. K. Odnowiciela 1/41, 14-200 Iława	01.03.2021 r.
Projektant	Inż. Grzegorz Drzyckiński - uprawnienia budowlane do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robot w specjalności konstrukcyjno-inżynierijnej w zakresie dróg lotniskowych dróg startowych i manpułacyjnych (upr. 191/810/L)	

ZJAZD INDYWIDUALNY I PUBLICZNY O NAWIERZCHNI BITUMICZNEJ Z PRZEPUSTEM PCV Ø 40

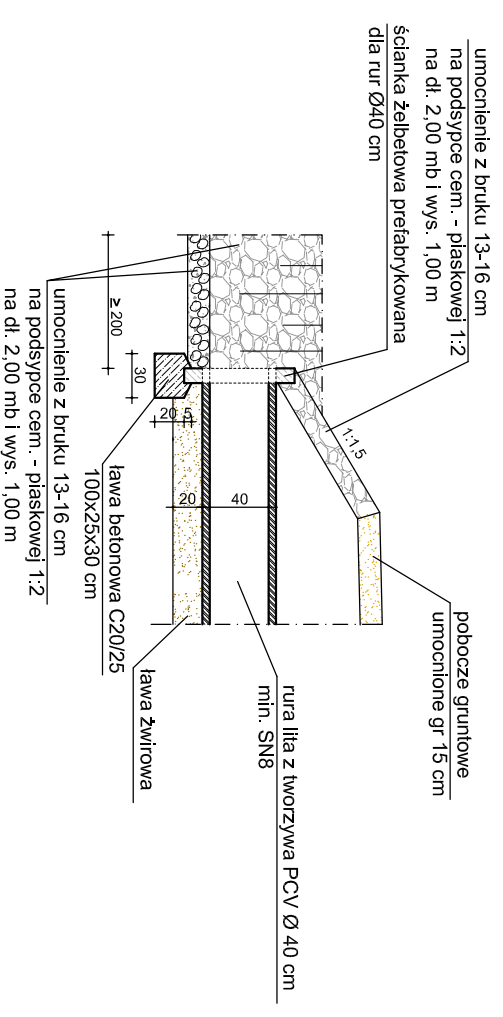
SKALA 1:50

[wymiary w cm]

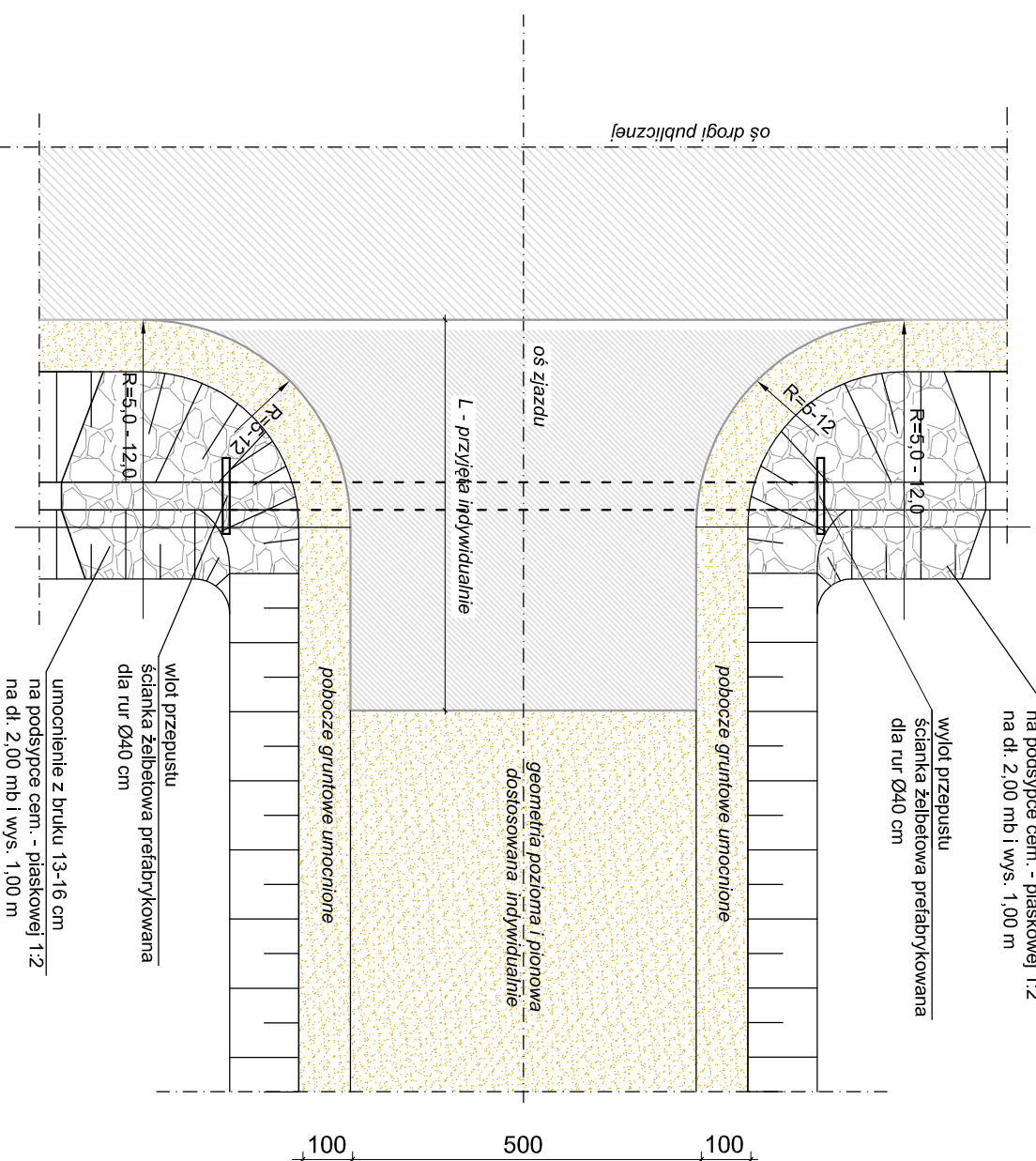
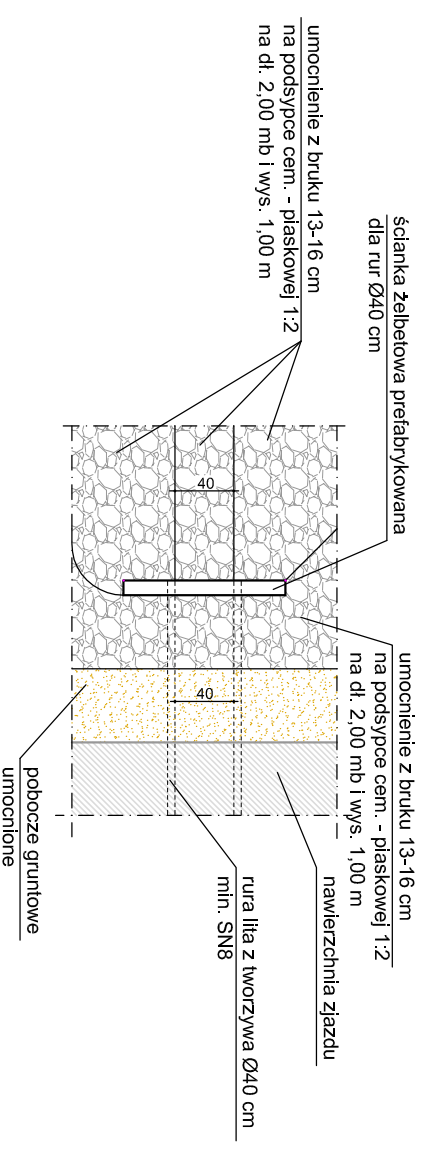
WIDOK WŁOTU (WYLOTU)



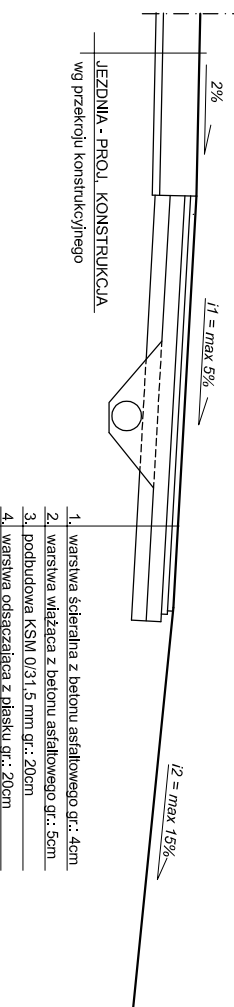
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY



PRZEKRÓJ PODŁUŻNY



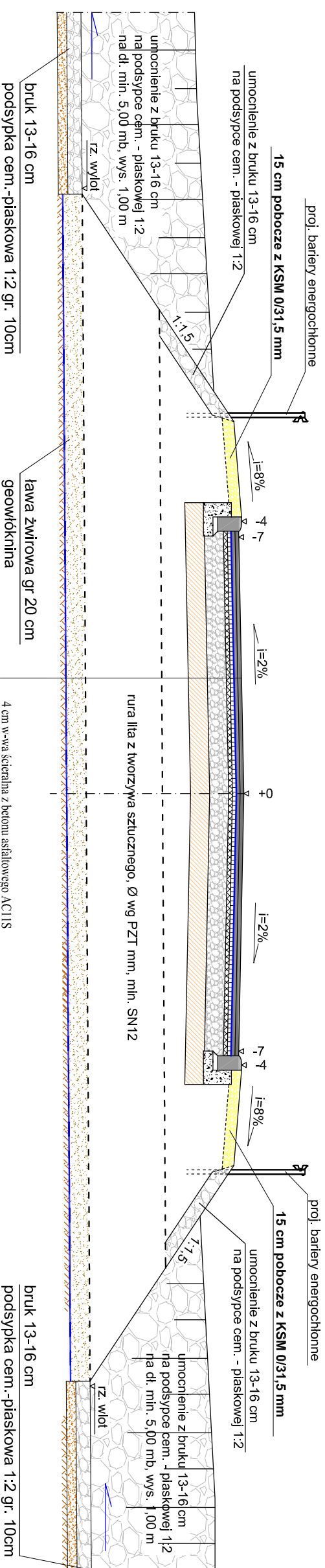
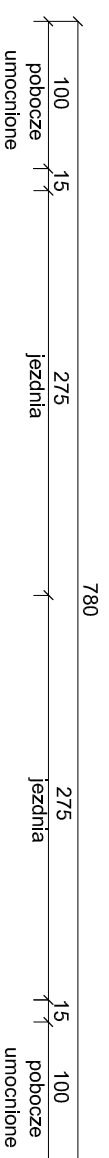
PRZEKRÓJ I-1



Rysunek	Szczegóły konstrukcyjny - zjazdu z przepustem	Rys. 5.1
Zadanie	Przebudowa drogi 1295N Kamieniec - Ulmowo na odcinku Kamieniec - Rudniki	
Inwestor	Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie, ul. Kościuszki 33A, 14-200 Iława	Skala: 1:50
Wykonawca	"DAN-TOR" Sp. z o.o., ul. K. Odnowiciela 1/41, 14-200 Iława	01.03.2021 r.
Projektant	Inż. Grzegorz Drzyckiński - uprawnienia budowlane do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżyniernej w zakresie dróg i inżynierii dróg startowych i manipulacyjnych (upr. 191/81/OI)	

Przekrój konstrukcyjny: droga powiatowa (jezdnia, przepust pod drogą)

Skala 1:50
[wymiary w cm]

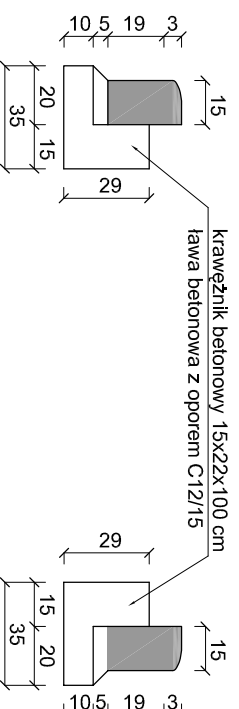
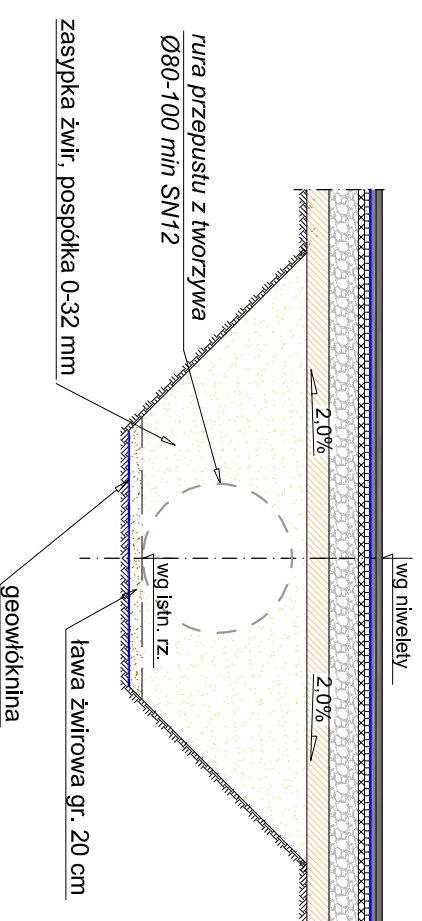


Przekrój poprzeczny skala 1:100

4 cm w-wa szceralna z betonu asfaltowego AC11S	(skropienie międzywarstwowe)
4 cm w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W	(skropienie międzywarstwowe)
4 cm w-wa wzmacniająco-profilująca z betonu asfaltowego AC16W	(średnio 100kg/m ³)
4 cm warstwa z betonu asfaltowego AC16W	(skropienie międzywarstwowe)
20 cm podbudowa KSM 0/31,5mm	
20 cm w-wa mieszanka związanej cementem 3/4	
30-80 cm zasypka żwir, pospółka 0-32 mm	
80/100 cm rura przepustu lita z tworzywa sztucznego min SN12	
20 cm ława żwirowa	
geowłóknina	

I.p.	kilometraż	średnica [mm]	dlugość [mb]	IZ. wlotu [mnpn]	IZ. wylotu [mnpn]	IZ. niwelely [mnpn]
1.	0+626	800	19,00	92,30	92,00	93,99
2.	0+694	1000	15,00	91,70	91,55	93,62

Rzędne wlotu i wylotu pozostawić bez zmian (jak istniejące przepusty)



Rysunek	Szczegóły konstrukcyjny - remont przepustu pod drogą	Rys. 5.2
Zadanie	Przebudowa drogi 1295N Kamieniec - Rudniki na odcinku Kamieniec - Ulnowo	
Inwestor	Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie, ul. Kościuszki 33A, 14-200 Iława	Skala: 1:50
Wykonawca	"DAN-TOR" Sp. z o.o. ul. K. Odnowiciela 1/41, 14-200 Iława	01.03.2021 r.
Projektant	inż. Grzegorz Drzycki - uprawnienia budowlane do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierowej w zakresie dróg i obiektów dróg startowych i manipulacyjnych (upr. 191/81/OL)	

