

**OPIS TECHNICZNY**  
**DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU DZIAŁEK**  
**NR EWID. 352, 366/29, 366/27, 366/61, 366/83 obręb Słomczyn**

**I. Część informacyjna**

**1. Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt budowy drogi gminnej klasy „L” we wsi Słomczyn od km 0+000,00 do km 0+780,00 wraz z włączeniem do drogi gminnej przez wieś Słomczyn (dawny przebieg drogi krajowej Nr 50).  
Planowana inwestycja ma charakter publiczny – zakres: budowa i utrzymanie dróg publicznych.  
Zakres opracowania obejmuje działki nr ewidencyjny nr 352, 366/29, 366/27, 366/61, 366/83, jednostka ewidencyjna 140605\_5, Grójec – obszar wiejski, obręb nr 0032 Słomczyn.  
Pikietaż odcinka od km 0+000,00 do km 0+780,00.

**2. Lokalizacja inwestycji**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest we północno-wschodniej części gminy Grójec.  
Projektowaną budowę drogi zlokalizowano na działkach stanowiących istniejący pas drogowy drogi gminnej.  
Budowana droga zlokalizowana jest na terenie wiejskim (gospodarstwa i grunty rolne).  
Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego działki przeznaczone pod drogę zlokalizowane na terenie 1KDZ, 2 KDD i 13KDW.  
Projektowana droga gminna położona będzie w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina rzeki Jeziorki, oraz w odległości około 20 km od obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Pilicy i około 20 km od specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolnej Pilicy. Ze względu na skalę, zakres i położenie inwestycji planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na przyrodę Obszaru Chronionego Krajobrazu (decyzja o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, Burmistrz Gminy i Miasta Grójec 30.07.2015 r.).

Wykaz działek w istniejącym pasie drogowym drogi gminnej:

L.p	Nr ewidencyjny działki	Obręb	Powierzchnia działki [m <sup>2</sup> ]	Właściciel
1	352	0032, Słomczyn	342,00	Gmina i Miasto Grójec
2	366/29	0032, Słomczyn	6 077,00	Gmina i Miasto Grójec
3	366/27	0032, Słomczyn	5 066,00	Gmina i Miasto Grójec
4	366/61	0032, Słomczyn	828,00	Gmina i Miasto Grójec
5	366/83	0032, Słomczyn	5 617,00	Gmina i Miasto Grójec

**3. Zamawiający**

Gmina Grójec  
05-600 Grójec  
Ul. Piłsudskiego 47

**4. Jednostka projektująca**

TRAKT Nadzory i Projektowanie Bednarski Krzysztof  
05-600 Grójec  
Ul. Drogowców 2/17

**5. Podstawa opracowania**

Podstawą opracowania są następujące dokumenty:

1. Umowa nr 252/2015 z dnia 22 września 2015 r.
2. Mapa do celów projektowych w skali 1:1000 i uzupełniające pomiary sytuacyjno – wysokościowe.
3. Dokumentacja geotechniczna warunków gruntowo – wodnych podłoża wykonana przez EKO Pracownia Ochrony Środowiska Tomasz Spętany ul. Wilcza 8, 26-600 Radom
4. Specyfikacja istotnych warunków zamówienia.
5. Uzgodnienie Gminy Grójec w zakresie konstrukcji nawierzchni i geometrii drogi gminnej klasy „L”

oraz Projektu Zagospodarowania Terenu.

6. Decyzja o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, Burmistrz Gminy i Miasta Grójec 30.07.2015 r.).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.430 z dnia 2 marca 1999r.
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 02 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. z 2004 r. nr 202 poz. 2072).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określania metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. z 2004 nr 130 poz. 1389)
10. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

## **II. Część techniczna**

### **1. Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt zagospodarowania terenu „Budowa drogi gminnej klasy „L” we wsi Słomczyn od km 0+000,00 do km 0+780,00 na działkach nr ewidencyjny nr 352, 366/29, 366/27, 366/61, 366/83, jednostka ewidencyjna 140605\_5, Grójec – obszar wiejski, obręb nr 0032 Słomczyn.

### **2. Istniejący stan zagospodarowania terenu**

Początek drogi gminnej na krawędzi nawierzchni drogi gminnej przebiegającej przez wieś Słomczyn (dawny przebieg drogi krajowej Nr 50) a koniec na 780 mb opracowywanego projektu drogi.

Na działkach nr ewidencyjny 366/29, 366/27, 366/61, 366/83, teren niezagospodarowany - pas drogowy nowoprojektowanej drogi gminnej.

Na działce nr ewidencyjny 352 pas drogowy drogi gminnej przebiegającej przez wieś Słomczyn.

Droga gminna, przez wieś Słomczyn: przekrój pół uliczny, nawierzchnia bitumiczna, szer 7,0 m, Prawostronny pobocza gruntowe szerokości od 1,3 m do 1,5 m.

Lewostronny chodnik szer. 2,0 m oddzielony od jezdni krawężnikiem 20x30x100.

Rów przydrożny odprowadzający prawostronny na przebudowanym odcinku.

Zabudowa: gospodarstwa indywidualne przy pasie drogi przez wieś Słomczyn i obszar nieużytków w pasie nowo budowanej drogi klasy „L” bez zabudowy.

Odwodnienie obszaru nieużytków zgodne z geometrią terenu powierzchniowe do istniejących rowów przydrożnych drogi przez wieś Słomczyn.

Istniejące uzbrojenie: sieć teletechniczna naziemna linia energetyczna.

### **3. Opinia geotechniczna**

Dokumentacja geotechniczna warunków gruntowo – wodnych podłoża wykonana przez EKO Pracownia Ochrony Środowiska Tomasz Spętany ul. Wilcza 8, 26-600 Radom.

Odwiercono łącznie 5 otworów geotechnicznych do głębokości 2,0 m.

Lokalizacja otworów: 0+050, 0+200, 0+355, 0+525, 0+675.

Na terenie prowadzonych prac stwierdzono występowanie piasków rzecznych przechodzących lokalnie w mulki oraz glin zwałowych przewarstwionych warstwą piasku. Piaski rzeczne wykształcone są w postaci średnio zagęszczonych piasków średnich  $I_D=0,50$ . Natomiast mulki to pyły, występujące w stanie twardoplastycznym  $IL=0,20$ . Grunty polodowcowe wykształcone w postaci glin i glin piaszczystych w stanie twardoplastycznym  $IL=0,10-0,20$ . Na powierzchni, na warstwie piasków, zalega warstwa humusu lub warstwa nasypu piaszczysto-gliniastego wymieszanego z gruzem betonowym i ceglanym.

Do głębokości 2,0 m nie stwierdzono wody gruntowej.

Jednak wiercenie przeprowadzono w okresie suchy, należy przyjąć, że w okresach mokrych woda gruntowa może pojawiać się na głębokości 1,0 m.

Wyodrębniono cztery warstwy geotechniczne.

**Warstwa I** – utwory powierzchniowe, nasyp piaszczysto-gliniasty oraz humus zalega do głębokości 0,3-0,6 m.

**Warstwa II** – utwory piaszczyste pochodzenia rzecznoego jako piaski średnio zagęszczone  $I_D=0,50$ .

**Warstwa III** – utwory mało spójne grunty pochodzenia zastoiskowego (mulki) wykształcone w postaci pyłu w stanie twardoplastycznym  $IL=0,20$ . Pyły stwierdzono jedynie w otworze Nr 1 od głęb. 1,5 m do głęb. 2,0 m.

**Warstwa IV** – utwory spójne morenowe (konsolidacja grupy „B”) wykształcone jako gliny i gliny piaszczyste w stanie twardoplastycznym  $IL=0,1-0,2$ .

Według Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych gliny i gliny piaszczyste zaliczono do gruntów bardzo wysadzinowych, ponadto gliny twardoplastyczne można zaliczyć do grupy nośności  $G_3$ .

Piaski średnie średnio zagęszczone do grunty niewysadzinowe, można je zaliczyć do grupy nośności  $G_1$ .

Warunki gruntowe można uznać za proste. Głębokość strefy przemarzania  $h_z=1,0$  m.

#### **4. Projektowane zagospodarowanie terenu.**

Budowa drogi będzie polegać na wykonaniu w sposób kompleksowy robót ziemnych, warstwy odsączającej na geowłókninie separacyjno-filtracyjnej, warstw podbudów na jezdni, chodnikach, ścieżce rowerowej i zjazdach indywidualnych i publicznych, nawierzchni z kostki brukowej na chodniku i ścieżce rowerowej i warstw bitumicznych nawierzchni jezdni. Odwodnienie drogi będzie oparte o istniejące i projektowane rowy przydrożne. Pod zjazdami w ciągu rowów projektowane przepusty z rur PEHD  $\varnothing 50$  cm.

Projekt zagospodarowania terenu, rysunek DB.02.01.

#### **5. Założenia projektowe.**

Wyjściowe parametry techniczne do projektowania geometrycznego.

Prędkość projektowa:  $V_p = 40$  km/godz.

Kategoria terenu: płaski

Klasa drogi: L (lokalna)

Przekrój poprzeczny: drogowy

W projekcie założono następujące parametry techniczne drogi:

- szerokość jezdni 7,0 i 8,0 m,
- pobocza szerokości 1,00 m,
- kategoria ruchu: KR3,
- szerokość chodników: 1,50 m
- szerokość ścieżek rowerowych: 2,00 m
- szerokość zjazdów indywidualnych 6,00-6,50 m,
- szerokość dna rowu 0,40 m
- promienie łuków na skrzyżowaniach  $R=7,0$  m i  $R=8,0$  m
- promienie łuków na zjazdach  $R=5,0$  m
- pochylenia poprzeczne jezdni dwustronne i jednostronne 2 %,
- pochylenie poprzeczne chodników i ścieżek 2%,
- pochylenie poprzeczne pobocza 6 %,
- pochylenie skarp rowów 1:1,5 i 1:1,1

#### **6. Plan sytuacyjny**

Przebieg osi budowanej drogi został dostosowany do szerokości pasa drogowego mając na uwadze umieszczenie projektowanego przekroju drogi w liniach rozgraniczających.

Początek projektowanego odcinka w km 0+000,00 **W**<sub>1</sub> na granicy nawierzchni drogi gminnej przez wieś Słomczyn (dawny przebieg drogi krajowej Nr 50).

a koniec **W**<sub>4</sub> w km 0+780,00 w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej Nr 50 (nie projektowane włączenie do drogi krajowej).

W km 0+595,00 **W**<sub>2</sub> załamanie lewe  $\gamma_2 = 1,40^\circ$ .

W km 0+735,33÷0+456,56 łuk poziomy w prawo  $R= 15,0$  m i kąt zwrotu  $\gamma_3 = 90,12^\circ$  z wierzchołkiem **W**<sub>3</sub>.

W km 0+000,00 skrzyżowanie z drogą gminną przez wieś Słomczyn (dawny przebieg drogi krajowej Nr 50) łuki poziome  $R=10,0$  m.

W km 0+487,00 skrzyżowanie z drogą dojazdową do Giełdy Samochodowej (działka nr ewidencyjny 366/61), łuki poziome  $R=7,0$  m.

Na całym odcinku od km 0+000,00 do km 0+780,00 projektowany prawostronny chodnik (1,5 m) ze ścieżką rowerową (szer. 2,0 m).

Na całym odcinku budowanej drogi projektowane zjazdy indywidualne o parametrach:

- szerokość zjazdu (nawierzchnia bitumiczna) 6,0 i 6,5 m z łukami poziome  $R=5,0$  m.

Projekt zagospodarowania terenu rysunek DB.02.01.

## **7. Przekrój podłużny**

Niweletę nawierzchni zaprojektowano w taki sposób, aby zminimalizować roboty ziemne i utrzymać (niweletę robót ziemnych) powyżej poziomu wody gruntowej.

Parametry niwelety drogi – pochylenia niwelety (spadki), łuki pionowe i poziome na Rys. Nr DB.03.01.

Parametry niwelety chodnika – pochylenia niwelety (rządne), na Rys. Nr DB.06.01-09.

## **8. Parametry przekroju poprzecznego:**

### **Odcinek od km 0+000,00 do km 0+484,00**

#### **Strona prawa:**

Ciąg pieszo-jezdny (chodnik szer. 1,50 m, ścieżka rowerowa szer. 2,0 m),  
spadek poprzeczny do jezdni 2%, obrzeża obniżone obramowujące ciąg (światło 1 cm).

Rowy trapezowe o pochyleniu poprzecznym skarp 1:1,5 i 1,1. Dno rowu szer. 0,4 m.

Jezdnia: szerokość 7,0 m, spadek poprzeczny daszkowy 2%

Pobocza obustronne z kruszywa naturalnego szer. 1,0 m, spadek poprzeczny 6%,

#### **Strona lewa:**

Rów trapezowy o pochyleniu poprzecznym skarp 1:1,5 i 1,1. Dno rowu szer. 0,4 m.

### **Odcinek od km 0+484,00 do km 0+490,00**

Skrzyżowanie z drogą lokalną szerokości 6,0 m do Giełdy Samochodowej

### **Odcinek od km 0+490,00 do km 0+691,00**

#### **Strona prawa:**

Ciąg pieszo-jezdny (chodnik szer. 1,50 m, ścieżka rowerowa szer. 2,0 m),  
spadek poprzeczny do jezdni 2%, obrzeża obniżone obramowujące ciąg (światło 1 cm).

Jezdnia: szerokość 7,0 m, spadek poprzeczny 2% lewostronny

Pobocza obustronne z kruszywa naturalnego szer. 1,0 m, spadek poprzeczny 6%,

#### **Strona lewa:**

Rów trapezowy o pochyleniu poprzecznym skarp 1:1,5 i 1,1. Dno rowu szer. 0,4 m.

### **Odcinek od km 0+691,00 do km 0+780,00**

#### **Strona prawa:**

Ciąg pieszo-jezdny (chodnik szer. 1,50 m, ścieżka rowerowa szer. 2,0 m),  
spadek poprzeczny do jezdni 2%, obrzeża obniżone obramowujące ciąg (światło 1 cm).

Rowy trapezowe o pochyleniu poprzecznym skarp 1:1,5 i 1,1. Dno rowu szer. 0,4 m.

Jezdnia: szerokość 7,0 m na prostej, spadek poprzeczny 2% lewostronny

szerokość 8,0 m na łuku poziomym, spadek poprzeczny 2% prawostronny.

proste przejściowe łuku poziomego długości 20 cm (zmiana spadku i szerokości)

Pobocza obustronne z kruszywa naturalnego szer. 1,0 m, spadek poprzeczny 6%,

## **9. Konstrukcja nawierzchni:**

Zgodnie z oceną gruntów wykonaną przez EKO Pracownia Ochrony Środowiska Tomasz Spętany, istniejący grunt wymaga wzmocnienia geosyntetykiem dla podniesienia nośności gruntu rodzimego do  $G_1$ .

### **Jezdnia na odcinku od km 0+000,00 do km 0+780,00:**

- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 dla KR3, warstwa ścieralna gr. 4 cm,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 dla KR3, warstwa wiążąca gr. 5 cm,
- górna warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P 50/70 dla KR3, gr. 7 cm
- dolna warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego 0/63 mm, grubość warstwy 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego cementem 2,5 MPa w węźle betoniarskim gr. 18 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża (warstwa odsączająca) z piasku średnioziarnistego, grubość warstwy 20 cm,
- geowłóknina filtracyjno-separacyjna

### Sprawdzenie mrozoodporności dla konstrukcji od km 0+000,00 do km 0+780,00

Głębokość przemarzania wg PN-81/B-03020 wynosi  $h_z=1,0$  m.

$$H_{pr} = 4 + 5 + 7 + 20 + 18 + 20 = 74 \text{ cm}$$

Wymagana grubość konstrukcji ze względu na mrozoodporność dla gruntu z grupy G1 i kategorii ruchu KR3 wynosi  $H=0,6 \cdot h_z=0,60 \times 1,0 \text{ m} = 0,60 \text{ m}$ .

$H_{pr} \geq H$  Warunek mrozoodporności jest spełniony.

#### Zjazdy indywidualne i publiczne:

- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 dla KR3, warstwa ścieralna gr. 4 cm,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 dla KR3, warstwa wiążąca gr. 5 cm,
- górna warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P 50/70 dla KR3, gr. 7 cm
- dolna warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego 0/63 mm, grubość warstwy 20 cm,
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego, grubość warstwy 20 cm,
- obramowanie zjazdu opornikiem betonowym 12x25 na ławie betonowej C12/15 z oporem ( $F=0,0545 \text{ m}^2$ ).

#### Chodnik i ścieżka rowerowa:

- nawierzchnia chodnika z betonowej kostki brukowej fazowanej gr. 8 cm (szarej) i ścieżki rowerowej z betonowej kostki brukowej bez fazowej gr. 8 cm (kolorowej) na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 4 cm
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem 5,0 MPa w węźle betoniarskim gr. 12 cm,
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego, grubość warstwy 15 cm,
- obramowanie chodnika obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30x100 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem ( $F=0,0175 \text{ m}^2$ ).

#### Pobocza:

- nawierzchnia z kruszywa naturalnego, grubość warstwy 15 cm,

### **10. Zestawienie powierzchni użytkowych:**

W ramach niniejszego opracowania budowy drogi zastosowano parametry funkcjonalno-techniczne elementów projektowanych z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zaprojektowano zmiany w zagospodarowaniu działek, na których zlokalizowana została planowana budowa drogi. (nakaz budowy jezdni, chodników, ścieżki rowerowej, nasadzenia pasów zieleni wysokiej i niskiej).

Poniżej zestawiono w formie tabelarycznej poszczególne powierzchnie użytkowe stanowiące elementy zagospodarowania terenu:

I.p.	Charakter projektowanej powierzchni	Pole powierzchni [ha]
1.	Jezdnia drogi	0,570805
2.	Chodnik	0,112733
3.	Ścieżka rowerowa	0,148296
4.	Zjazdy	0,030691
5.	Pobocza utwardzone	0,156387

### **11. Odwodnienie.**

Niweleta drogi wyniesiona jest około 25 cm ponad istniejący teren. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni poprzez pobocza do projektowanych rowów.

Projektowane rowy trapezowe, szerokość dna rowu 0,40 m, pochylenia skarpy 1:1,5 i przeciwskarpy 1:1.

Lokalizacja projektowanych rowów:

- od km 0+000,00 do km 0+483,00 rów obustronny, odprowadzenie wód do istniejącego rowu przy drodze gminnej przez wieś Słomczyn (działka nr ewidencyjny 352),
- od km 0+491,00 do km 0+692,00 rów lewostronny odprowadzający,
- od km 0+690,00 do km 0+780,00 rów prawostronny odprowadzający,

W ciągu rowów pod zjazdami indywidualnymi zaprojektowano przepusty z rur PEHD SN8 Ø 50 cm.

Zakończenie części przelotowej przepustu prefabrykowana ścianką czołową.

Ławy fundamentowe grubości 30 cm z mieszanki piaskowo – żwirowej frakcji 0/20 mm, podsypka zapierająca wnętrza rury z mieszanki piaskowo – żwirowej frakcji 0/20 mm.

Zasyпка z mieszanki piaskowo – żwirowej frakcji 0/20 mm.

Usytuowanie projektowanych przepustów przedstawiono na PZT, rysunek DB.02.01

## **12. Roboty ziemne**

Grunt kat. III. Roboty ziemne obliczono w tabelach robót ziemnych z wyłączeniem odhumusowania (oddzielna tabela opracowania) dla każdego etapu planowanej inwestycji. Wielkość robót ziemnych obliczono w oparciu o przekroje poprzeczne znajdujące się w części architektoniczno-budowlanej Rys. Nr DB.06.01-09 wykonane na podstawie pomiarów wysokościowych w terenie.

## **13. Oznakowanie.**

Oznakowanie projektowanego odcinka drogi należy wykonać zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu. będącym oddzielnym opracowaniem dokumentacji technicznej.

## **14. Zieleń.**

W bezpośrednim sąsiedztwie budowy na szerokości planowanego pasa drogowego nowej drogi do terenów inwestycyjnych nie występują drzewa. Poszycie stanowią trawy oraz krzewy do wys. 2,0 m (mikrofanerofity). Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania terenu zaplanowano nasadzenie zieleni wysokiej na odcinku planowanej inwestycji w ilości 67 szt drzew niskopiennych. Lokalizację drzew planowanego nasadzenia przedstawiono na PZT Rys. Nr DB.02.01.

W ciągu drogi gminnej przez wieś Słomczyn (dany przebieg drogi krajowej Nr 50) na odcinku włączenia do nowo projektowanej drogi występują drzewa w ilości 2 szt kolidujące z planowaną inwestycją:

1. topola czarna średnicy 360 cm
2. jesion średnicy 90 cm.

Usunięcie suchych i uszkodzonych drzew oraz oczyszczenie terenu z krzewów i zarośli oraz ewentualne cięcia techniczne i pielęgnacyjne gałęzi zostaną wykonane w ramach bieżącej konserwacji zieleni i porządkowania terenu wokół drogi - zabiegi te nie wymagają opracowania projektu. Prace porządkowe przy oczyszczeniu i przygotowaniu terenu pod inwestycję prowadzone będą pod nadzorem przedstawiciela Gminy.

nr inw.	rodzaj i gatunek	obwód pnia [cm]	średnica pnia [cm]	gospodarka zielenią
1	2	3	4	5
1	topola czarna	360	114,6	do usunięcia
2	jesion wyniosły	90	28,6	do usunięcia
3	jesion wyniosły	150	47,8	do pielęgnacji
4-70	Klon kulisty	16	5	do nasadzenia

Podstawa prawna do usunięcia drzew:

- decyzja RS.613.132.2015 z dnia 17.09.2015r. wydana przez Starostę Grójeckiego,

## **17. Wpływ inwestycji na środowisko.**

W obrębie istniejącego i projektowanego pasa drogi nie ma pomników przyrody i zieleni szczególnie chronionej. Przedmiotowe opracowanie nie spowoduje zmiany stosunków wodnych i nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych. Planowana inwestycja zapewni dojazd do terenów inwestycyjnych gminy Grójec a wybudowanie chodnika i ścieżki rowerowej spowoduje poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego. Projekt zagospodarowania terenu przedstawiono na rysunku DB.02.01.

Materiały z rozbiórki i odpady powstające w trakcie rozbudowy będą segregowane i gromadzone w przeznaczonych do tego celu miejscach a następnie przewożone na place składowe zlokalizowane na terenie Baz Materiałowych po uzgodnieniu z zamawiającym lub powtórnie wykorzystane.

Ścieki bytowe z zaplecza budowy należy doprowadzić do szczelnych zbiorników bezodpływowych. Wody opadowe, na etapie budowy, odprowadzane będą do rowów infiltracyjnych.

W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane powinny być prowadzone w porze dziennej (między 6.00 - 22.00). Realizacja planowanych zadań odbywać się będzie przy użyciu sprzętu o znikomym wpływie na środowisko z odpowiednimi atestami i aktualnymi badaniami technicznymi. Rozbudowa ta nie spowoduje w

żadnym stopniu zmiany przeznaczenia terenu objętego pasem drogowym a jedynie poprawi stan techniczny istniejącej nawierzchni, podniesie komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu kierowców, pieszych i innych użytkowników drogi.

Rozbudowa zapewni oczyszczenie i udrożnienie istniejących przydrożnych rowów oraz prawidłowe odprowadzenie wód opadowych z korony drogi. Odtworzenie i budowa nowych rowów daje gwarancję dobrego samooczyszczenia wód opadowych z nawierzchni drogowej, a jednocześnie nie pozbawia obszarów przyległych wymaganej naturalnej wilgotności podłoża.

Miejsce prowadzenia prac remontowych zostanie uporządkowane po ich zakończeniu, a odpady powstałe w trakcie realizacji zostaną usunięte z poboczy pasa drogowego.

Przedmiotowa droga nie jest obiektem nowym w związku z tym realizacja przedmiotowej inwestycji:

- nie zmienia stosunków międzyludzkich tj. podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp., a wręcz przeciwnie, przyczyni się do poprawy stopnia skomunikowania bezpośredniego otoczenia drogi zarówno pod względem ruchu mechanicznego, jak i pieszego;
- nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych;
- nie spowoduje zmiany stosunków wodnych;
- nie spowoduje wzrostu emisji spalin i hałasu;
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych;
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczeń odpadami wynikłymi w trakcie budowy, ponieważ zostaną one w miarę możliwości wtórnie wykorzystane

Planowana inwestycja spowoduje natomiast:

- umożliwienie dojazdu do terenów inwestycyjnych (aktualnie brak)
- zwiększenie zatrudnienia poprzez stworzenie dodatkowych miejsc pracy

#### **18. Dane odnośnie wpisu do rejestru zabytków i podlegających ochronie**

Działki nie są wpisane do rejestru zabytków i nie podlegają ochronie na podstawie planu zagospodarowania przestrzennego.

#### **Spis rysunków:**

L.p.	Nazwa rysunku	Skala	Nr rys.
1	Projekt zagospodarowania terenu	1:1 000	DB.02.01

Wykonano listopad 2015 r.