

**Faza dokumentacji :**      **Projekt Budowlany**

**I. Projekt zagospodarowania terenu.**

**II. Część drogowa.**

**Inwestycja:**      **Budowa drogi dojazdowej w m.  
Małusy Małe w ramach zadania:  
Przebudowa drogi transportu  
rolnego w m. Małusy Małe,  
Gmina Mstów.  
od km 0 + 000,00 do km 0 + 883,00.**

**Lokalizacja :**      **Gmina Mstów. Obręb Małusy Małe  
Inwestycja celu publicznego przebiegać będzie na  
działkach: nr ewid. 89, 87, 88, 90, 271, 272, 34, 40, 57/2,  
263, 198, 52/1, 51, 49/5, 49/4, 48, 47, 46, 38, 35 , 36, 37  
– obręb Małusy Małe.**

**Branża :**      **Drogowa**

**Inwestor :**      **Gmina Mstów  
ul. Gminna 14  
42 – 244 Mstów**

Opracował :      Tomasz Banaśkiewicz

Projektował:      inż. Janusz Muś

Sprawdził:      inż. Ryszard Sidorowicz

**Kategoria obiektu: XXV**

**Kody robót w/g CPV:** 45111000 – 8 – Roboty w zakresie burzenia, roboty ziemne.  
45233100 – 0 – Roboty w zakresie budowy autostrad, dróg.  
45233200 – 1 – Roboty w zakresie różnych nawierzchni.  
45233220 – 7 – Roboty w zakresie nawierzchni dróg  
45233124 – 4 – Drogi dojazdowe.

Cz – wa    15.03. 2020r..

## O Ś W I A D C Z E N I E

Na podstawie art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (jednolity tekst Dz. U. z 2010r. Nr 243, poz. 1623 z późniejszymi zmianami), oraz spełnia wymagania art. 29 i 30 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. 2015r. Poz. 2194) oświadczamy że projekt budowlany pn:

**Budowa drogi dojazdowej w m. Małusy Małe w ramach zadania:  
Przebudowa drogi transportu rolnego w m. Małusy Małe, Gmina Mstów  
- od km 0 + 000,00 do km 0 + 883,00**

Oświadczamy, że niniejsza dokumentacja techniczna dotycząca jest wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej, posiada niezbędne uzgodnienia i jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

## **Spis zawartości projektu budowlanego :**

### **Dane ogólne:**

Strona tytułowa	str. 1
Oświadczenie o kompletności opracowania	str. 2
Spis zawartości projektu budowlanego	str. 3-4

### **I. Projekt zagospodarowania terenu.**

str. 5

#### **I.I. Część opisowa:**

1. Przedmiot inwestycji.	str. 6
1.1. Przedmiot i zakres opracowania.	str. 6
1.2. Podstawa i materiały do opracowania.	str. 6
2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.	str. 6
2.1. Uzbrojenie terenu.	str. 6
2.2. Stan istniejący.	str. 7
2.3. Pas drogowy – lokalizacja, warunki terenowo – prawne - zajętość terenu	str. 7-8
3. Projektowane zagospodarowanie terenu.	str. 8
3.1. Pomiary geodezyjne.	str. 8
3.2. Część drogowa – podstawowe parametry rozwiązania projektowego.	str. 8-9
3.3. Odwodnienie – podstawowe parametry rozwiązania projektowego.	str. 9
3.4. Konstrukcja nawierzchni drogi	str. 9
4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.	str. 10
5. Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania .	str. 10
6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego.	str. 10
7. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników obiektów budowlanych i ich otoczenia.	str. 10
8. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych.	str. 10
9. Sposób gromadzenia i postępowania z odpadami.	str. 11

#### **I.II. Część rysunkowa:**

str. 12

	Orientacja	1 : 25 000	str. 13
Rys. nr A –	Projekt zagospodarowania terenu – zajętość terenu	1: 1000	str. 14
Rys. nr B –	Projrkt zagospodarowania terenu – zajętość terenu	1: 1000	str. 15
Wykaz działek pod realizację inwestycji.			str. 16
Rys. nr 1 –	Projekt zagospodarowania terenu	1: 500	str. 17
Rys. nr 2 –	Projekt zagospodarowania terenu	1: 500	str. 18

<b>II. Projekt budowlany</b>		str. 19
<b>II.I. Opis techniczny – część drogowa:</b>		
1. Dane ogólne		str. 20
1.1. Przedmiot i zakres opracowania		str. 20
1.2. Podstawa i materiały do opracowania		str. 20
1.3. Lokalizacja i warunki terenowo – prawne.		str. 20-21
1.4. Charakterystyka stanu istniejącego.		str. 21
1.5. Projektowane rozwiązanie.		str. 21-22
1.6. Konstrukcja nawierzchni drogi.		str. 22-23
1.7. Pochylenie podłużne i poprzeczne.		str. 23
1.8. Roboty ziemne		str. 23
1.9. Odwodnienie.		str. 23-24
1.10. Roboty dodatkowe.		str. 24
1.11. Uwagi końcowe.		str. 24
<b>II.II. Część rysunkowa:</b>		str. 25
Rys. nr 3 – Profil podłużny drogi	1: 100/1000	str. 26
Rys. nr 4 – Przekroje poprzeczne drogi	1 :250	str. 27
Rys. nr 5 – Przekroje i szczegóły konstrukcyjne drogi	1: 50 i 1:20	str. 28
<b>III. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.</b>		str. 29 - 31
<b>IV. Zestawienie robót ziemnych.</b>		Str. 32- 34
<b>V. Współrzędne punktów głównych</b>		str. 35- 36
<b>VI. Pisma i uzgodnienia.</b>		str. 37

# **I. Projekt zagospodarowania terenu.**

## **I. Projekt zagospodarowania terenu.**

### **I.1. Opis techniczny :**

#### **1. Przedmiot inwestycji.**

##### **1.1. Przedmiot i zakres opracowania.**

jest wykonanie projektu budowlano – wykonawczego na:

**Budowa drogi dojazdowej w m. Małusy Małe w ramach zadania:**

**Przebudowa drogi transportu rolnego w m. Małusy Małe, Gmina Mstów**

**- od km 0 + 000,00 do km 0 + 883,00**

W zakresie projektu jest rozwiązanie zagadnień technicznych, konstrukcyjnych i kosztowych oraz warunków wykonania drogi.

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi transportu rolnego w zakresie:

- robót ziemnych, zdjęcia warstwy humusu,
- wzmocnienie podłoża poprzez ekostabilizację z mieszanki popiołowo – żużlowo – cementowej, warstwy odcinającej z piasku – pospółki,
- podbudowy z kruszywa kamiennego i nawierzchni asfaltobetonowej w dwóch warstwach,
- poboczy i zjazdów utwardzonych kruszywem kamiennym,
- zagospodarowanie przyległego terenu wraz z obsianiem trawą,
- oznakowanie pionowe.

W liniach rozgraniczających ( Rys. nr 1, 2 ) w skali 1 : 500 zaznaczono przedmiotową inwestycję, na której przewidziano budowę drogi dojazdowej, transportu rolnego.

Inwestorem przedsięwzięcia jest: **Gmina Mstów**  
**ul. Gminna 14**  
**42 – 244 Mstów**

##### **1.2. Podstawa i materiały do opracowania .**

Jako podstawę do opracowania przyjęto :

- umowa/zlecenie z Gminą w Mstowie.
- mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2003 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem ( Dz. U. 177).
- szczegółowe pomiary i inwentaryzacja wykonana przez jednostkę projektującą.
- obowiązujące przepisy, wytyczne i normatywy.
- upoważnienie/ pełnomocnictwo dla Firmy TOM wydane przez Gminę Mstów do załatwiania spraw formalno-prawnych związanych z inwestycją j. wyżej.
- uzgodnienia.

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

##### **2.1. Uzbrojenie terenu.**

Na trasie projektowanej drogi transportu rolnego nie występuje uzbrojenie podziemne, natomiast przebiega słupowa linia wysokiego napięcia, gdzie należy zachować ostrożność w trakcie realizacji robót ziemnych i nawierzchniowych.

## 2.2. Stan istniejący.

Istniejąca infrastruktura drogowa na w/w odcinku jest nie zadawalająca.

Droga dojazdowa do pól posiada nawierzchnię gruntową bez rowów i poboczy o szerokości od 2,5 m do 3,5 m .

Na końcowym odcinku około 250,0 m brak śladu drogi, jedynie występuje teren niezaorany.

Odcinek przewidziany do przebudowy posiada głębokie wyboje, nierówności, które uniemożliwiają przejazd dla sprzętu rolniczego.

W okresach opadów i roztopów przejezdność pojazdów mechanicznych staje się niemożliwa

Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wynosi 3,00 – 5,50mb.

Z projektowanej drogi wody opadowe skierowane będą na przyległy teren poprzez spadki poprzeczne i podłużne.

Brak jest możliwości usytuowania rowów przydrożnych z uwagi na wąski pas drogowy przy szer. jezdni 3,00 i utwardzonych poboczy 2\*0,50 mb.

**Uwaga :**

**Wykonawca robót zleci uprawnionej jednostce geodezyjnej wyznaczenie pasa drogowego i nadzór nad zabezpieczeniem znaków geodezyjnych:**

- punkty osnów geodezyjnych,
  - elementy ewidencji gruntów i budynków,
  - elementy sieci uzbrojenia terenu
- przed ich naruszeniem w trakcie realizacji inwestycji.**

## 2.3. Pas drogowy – lokalizacja, warunki terenowo – prawne - zajętość terenu

Droga gminna – gospodarcza, dojazdowa, transportu rolnego o nawierzchni gruntowej, od północy łączy się z drogą gminną relacji Małusy Małe - Mstów we wsi Małusy Małe, od południa z drogą tłuczniową, która łączy się z drogą powiatową nr 1040 S relacji Cz – wa – Kobyłczyce, powiat częstochowski, woj. śląskie.

Stanowi komunikację do pól dla mieszkańców Mstowa i Małus Małych.

Użytkowana jest przez rolników, ponieważ prowadzi w rejon dużych obszarów rolnych.

Projektowana droga przebiegać będzie w pasie : obręb Małusy Małe :

- w pasie dróg gminnych o nr ewid. działek **89, 87, 88, 90, 271, 272** ( właściciel: Gmina Mstów).
- na działkach o nr ew. **34, 40** - ( właściciel: Skarb Państwa – Agencja Nieruchomości Rolnych ).
- na terenach własności prywatnej o nr ewid. **57/2, 263, 198, 52/1, 51, 49/5, 49/4, 48, 47, 46, 38, 37, 36, 35**, uzyskano zgody na wejście poprzez podpisane oświadczeń przez właścicieli prywatnych nieruchomości.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gminy Mstów zatwierdzony uchwałą nr XIII/115/2015 Rady Gminy Mstów z dnia 30.12.2015 roku, a opublikowany w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego z dnia 25.01.2016 r. poz. 573.obejmuje obszar w obrębie Małusy Małe

Planowana inwestycja będzie na terenie o oznaczeniu na planie KD- DG ( D) – jest to teren dla istniejących i projektowanych dróg gminnych dojazdowych zapewniających dostępność komunikacyjną terenu objętego planem w zakresie komunikacji oraz podstawowym celem drogi jest łączenie terenów rolnych z terenami w granicach obrębu.

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego tereny wokół planowanej inwestycji to

w większości tereny rolnicze z zakazem zabudowy i tereny otwarte o najwyższych walorach przyrodniczych i krajobrazowych – **R/ZK**.

Na początkowym i końcowym odcinku opracowania teren zabudowy mieszkaniowej mieszanej: jednorodzinnej i zagrodowej o oznaczeniu na planie **MM** i tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami **MNU**.

Natomiast w połowie drogi występuje rejon stanowisk archeologicznych i reliktyw historycznych – **1KOW** - prowadzenie prac budowlanych związanych z przebudową drogi transportu rolnego na tym terenie, będzie możliwe po uzyskaniu stosownego pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Prowadzenie prac naruszających strukturę gruntu będzie w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i pod ścisłym nadzorem archeologicznym.

Inwestycja zlokalizowana jest w otulinie i na terenie **Parku Krajobrazowego "Orlich Gniazd"** o oznaczeniu **PK i PKO**. Zgodnie z projektem planu ochrony Parku Krajobrazowego inwestycja występuje na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych – w trakcie realizacji nie naruszy się wartości przyrodniczych, historycznych i kulturowych oraz walorów krajobrazowych obszaru objętego ochroną prawną.

**Lokalizację drogi transportu rolnego i elementów drogi przedstawia rys. nr 1 i 2 – Projekt zagospodarowania terenu.**

### **3. Projektowane zagospodarowanie terenu.**

#### **3.1. Pomiary geodezyjne.**

Niweleta drogi została podniesiona wobec powyższego przylegający teren należy uzupełnić ziemią ze spadkiem w ten sposób aby wody spływały z korpusu drogowego na teren przyległy.

W miejscach, gdzie teren jest wyżej niż niweleta za poboczem utwardzonym wykonać lekko opływowe zagłębienie.

Na trasie proj. drogi nie przewiduje się występowania wody gruntowej.

Wysokościowo projektowane rozwiązanie dostosowano do istniejącej sieci dróg i zagospodarowania przylegającego terenu.

Niweleta drogi nawiązuje się do istniejącego terenu i posesji – wzniesiona o nową konstrukcję z wyrównaniem spadków podłużnych i poprzecznych.

Os drogi oraz pas drogowy należy wyznaczyć według współrzędnych punktów głównych przez uprawnionego geodetę zgodnie z reperem urzędowym.

#### **3.2. Część drogowa – podstawowe parametry rozwiązania projektowego.**

Realizacja drogi transportu rolnego o nawierzchni asfaltobetonowej wraz z poboczami utwardzonymi kruszywem kamiennym przyczyni się do poprawy funkcjonalności drogi, polepszenia parametrów technicznych, jak i też do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

##### **Podstawowe parametry rozwiązania drogowego :**

- korytowanie drogi z transportem urobku na odl. 5 km.
- zdjęcie warstwy humusu gr. 25 cm z transportem zbędnego urobku na odl. 5 km.
- wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne.
- wykonanie ekostabilizacji z mieszanki popiołowo – żużlowo – cementowej ( 1,5 – 2,5 Mpa gr 15 cm w korycie drogi
- wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne .
- wykonanie warstwy odcinającej z piasku - pospółki gr. 10 cm .
- wykonanie dolnej warstwy podbudowy z kruszywa kamiennego gr. 15 cm o frakcji 31,5/63 mm.
- wykonanie górnej warstwy podbudowy z kruszywa kamiennego gr. 5 cm o frakcji 0/31,5 mm.



- skropienie podbudowy i warstwy asfaltu emulsją asfaltową szybko – rozpadową w ilościach zgodnych z Polska Normą .
- nawierzchnia mineralno - bitumiczna w dwóch warstwach gr. 4 cm+ 4 cm .
- pobocza 2x0,50 m – z kruszywa kamiennego o frakcji 0/31,5 mm o gr. 15 cm.
- zjazdy na działki polne na szer. 5,0 m z kruszywa kamiennego gr. 15 cm.
- na całej długości drogi krawędź jezdni zeskosować i zabezpieczyć asfaltem D – 70 na szer. 10 cm.
- odwodnienie powierzchniowe zaprojektowano spadkami poprzecznymi i podłużnymi na przyległy teren.
- wykonanie mijanki o wymiarach: długość 25,0 mb, szer. 2,00 m, całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki 5,0 m, skosy wjazdowy i wyjazdowy 1:2

W rejonie skrzyżowania z drogą gminną przecięcie krawędzi wyokrąglone łukami kołowymi o promieniu  $R = 2,0 - 6,0$  mb, bez wykonywania przepustu z uwagi na nasyp, pochylenie podłużne drogi w obrębie korony dostosowane do jej ukształtowania.

### 3.3. Odwodnienie – podstawowe parametry rozwiązania projektowego.

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z utwardzonej nawierzchni asfaltowej przewiduje się spadkami podłużnymi i poprzecznymi na teren przyległy przy drodze. Sąsiadujący teren należy uzupełnić ziemią ze spadkiem w ten sposób aby wody spływały z korpusu drogowego na teren przyległy.

W miejscach, gdzie teren jest wyżej niż niweleta za poboczem utwardzonym wykonać lekko opływowe zagłębienie.

Powyższe odwodnienie przyczyni się do sprawności technicznej drogi jak i też dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

### 3.4. Konstrukcja nawierzchni drogi .

Konstrukcję drogi transportu rolnego zaprojektowano w oparciu o:

- wytyczne techniczne projektowania obiektów i urządzeń budownictwa specjalnego w zakresie komunikacji,
- uzgodnienia z inwestorem.

Wyprofilowanie i zagęszczenie mechaniczne podłoża gruntowego pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni .

#### Konstrukcja nawierzchni jezdni ( KR – 1 ) – rys nr 5

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy grysowy AC 8 S ( KR – 2 ) gr. 4 cm
- warstwa wiążąca – wyrównawcza – beton asfaltowy AC 16 W ( KR – 2 ) gr. 4 cm
- podbudowa górna z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/31,5 mm gr. 5 cm
- podbudowa dolna z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 31,5/63 mm gr. 15 cm
- warstwa odsączająca- odcinająca z piasku- pospółki gr. 10 cm
- ekostabilizacja z mieszanki popiołowo – żuźlowo – cementowej ( 1,5 – 2,5 Mpa ) gr. 15 cm

Pobocze na szer. 0,50 mb utwardzone kruszywem kamiennym 0/31,5 mm o gr. 15 cm.

( w rejonie skrzyżowań – szer. pobocza 1,0 m obustronnie na łukach )

Zjazdy na pola i drogi polne utwardzone kruszywem kamiennym 0/31,5 mm o gr. 15 cm

na głębokość 1,0 mb ( nie licząc pobocza ) w celu wyrównania zjazdu – szer. 5,0 mb

( 41 szt zjazdów do każdej działki w celu umożliwienia zjazdu z drogi na pole ).

Na całej długości drogi krawędź jezdni obustronnie zeskosować i zabezpieczyć asfaltem D – 70 na szer. 10 cm.

#### **4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.**

pow. nawierzchni asfaltobetonowej – 2770,00 m<sup>2</sup>,  
pow. poboczy utwardzonych kruszywem – 883,00 m<sup>2</sup>,  
pow. zjazdów utwardzonych kruszywem – 205,00 m<sup>2</sup>.

#### **5.. Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania .**

Teren, na którym projektowany jest obiekt leży w strefie ochrony konserwatorskiej o oznaczeniu **KOW**.

Prowadzenie prac naruszających strukturę gruntu będzie w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i pod ścisłym nadzorem archeologicznym.

Inwestycja zlokalizowana jest w otulinie i na terenie **Parku Krajobrazowego "Orlich Gniazd"** o oznaczeniu **PK i PKO** . Zgodnie z projektem planu ochrony Parku Krajobrazowego inwestycja występuje na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych – w trakcie realizacji nie naruszy się wartości przyrodniczych, historycznych i kulturowych oraz walorów krajobrazowych obszaru objętego ochroną prawną .

#### **6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego.**

Obszar inwestycji nie obejmuje terenu górniczego

#### **7. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników obiektów budowlanych i ich otoczenia.**

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 09.11.2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowaniach związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko, niniejsze przedsięwzięcie nie jest zaliczane ani do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, ani do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z tym brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W obszarze oddziaływania inwestycji znajdują się przede wszystkim obiekty zlokalizowane na w/w działkach (są to: istniejące uzbrojenie, drogi i zjazdy ).

Jedynie w trakcie realizacji obiektu, obszar oddziaływania tegoż obiektu, może być na przylegającą zabudowę mieszkaniową poprzez różne uciążliwości związane z budową tj.: roboty ziemne, prace sprzętem mechanicznym, ale jest to krótkotrwale w zasięgu lokalnym i nie wykracza poza wymienione działki.

#### **8. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych.**

Nie dotyczy projektowanego obiektu.

Inwestycja drogowa wraz z zagospodarowaniem terenu przylegającego nie jest skomplikowanym obiektem budowlanym, a roboty nie wymagają specjalistów wysokiej klasy.

## **9. Sposób gromadzenia i postępowania z odpadami.**

Zgodnie z obowiązującą ustawą o odpadach z dn. 27.04.01 r. wytwórcą odpadów na etapie realizacji będzie prowadzący prace budowlane i to na nim spoczywać będzie obowiązek prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami.

Wszystkie odpady zbierane będą na placu budowy w sposób selektywny. Odpady stanowiące surowce wtórne przekazane będą firmom posiadającym stosowne pozwolenia na prowadzenie odzysku. Pozostałe odpady przekazane będą na miejskie składowisko odpadów. Sposób postępowania z odpadami powinien być zgodny z wymaganiami określonymi w ustawie o odpadach.

## **I.II. Część rysunkowa:**

	Orientacja	1 : 25 000
Rys. nr A –	Projekt zagospodarowania terenu – zajętość terenu	1: 1000
Rys. nr B –	Projrkt zagospodarowania terenu – zajętość terenu	1: 1000
Wykaz działek pod realizację inwestycji.		
Rys. nr 1 –	Projekt zagospodarowania terenu	1: 500
Rys. nr 2 –	Projekt zagospodarowania terenu	1: 500







Wykaz działek pod realizację inwestycji pn. :

**Budowa drogi dojazdowej w m. Małusy Małe w ramach zadania:  
Przebudowa drogi transportu rolnego w m. Małusy Małe,  
Gmina Mstów.  
od km 0 + 000,00 do km 0 + 883,00.**

Projektowana droga przebiegać będzie w pasie : obręb Małusy Małe :

- w pasie dróg gminnych o nr ewid. działek **89, 87, 88, 90, 271, 272** ( właściciel: Gmina Mstów).
- na działkach o nr ew. **34, 40** - ( właściciel: Skarb Państwa – Agencja Nieruchomości Rolnych ).
- na terenach własności prywatnej o nr ewid. **57/2, 263, 198, 52/1, 51, 49/5, 49/4, 48, 47, 46, 38, 37, 36, 35,** uzyskano zgody na wejście poprzez podpisane oświadczeń przez właścicieli prywatnych nieruchomości.







## **II. Projekt Budowlany:**

## **II.I. Opis techniczny – część drogowa:**

### **1. Dane ogólne**

#### **1.1. Przedmiot i zakres opracowania**

jest wykonanie projektu budowlano – wykonawczego na:

**Budowa drogi dojazdowej w m. Małusy Małe w ramach zadania:**

**Przebudowa drogi transportu rolnego w m. Małusy Małe, Gmina Mstów**

**- od km 0 + 000,00 do km 0 + 883,00**

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi transportu rolnego w zakresie:

- robót ziemnych, zdjęcia warstwy humusu,
- wzmocnienie podłoża poprzez ekostabilizację z mieszanki popiołowo – żużlowo – cementowej, warstwy odcinającej z piasku – pospółki,
- podbudowy z kruszywa kamiennego i nawierzchni asfaltobetonowej w dwóch warstwach,
- poboczy i zjazdów utwardzonych kruszywem kamiennym,
- zagospodarowanie przyległego terenu wraz z obsianiem trawą,
- oznakowanie pionowe.

Inwestorem przedsięwzięcia jest: **Gmina Mstów**

**ul. Gminna 14**

**42 – 244 Mstów**

#### **1.2. Podstawa i materiały do opracowania .**

Jako podstawę do opracowania przyjęto :

- umowa/zlecenie z Gminą w Mstowie.
- mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2003 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem ( Dz. U. 177).
- szczegółowe pomiary i inwentaryzacja wykonana przez jednostkę projektującą.
- obowiązujące przepisy, wytyczne i normatywy.
- upoważnienie/ pełnomocnictwo dla Firmy TOM wydane przez Gminę Mstów do załatwiania spraw formalno-prawnych związanych z inwestycją j. wyżej.
- uzgodnienia.

#### **1.3. Lokalizacja i warunki terenowo – prawne.**

Droga gminna – gospodarcza, dojazdowa, transportu rolnego o nawierzchni gruntowej, od północy łączy się z drogą gminną relacji Małusy Małe - Mstów we wsi Małusy Małe, od południa z drogą tłuczniową, która łączy się z drogą powiatową nr 1040 S relacji Cz – wa – Kobyłczyce, powiat częstochowski, woj. śląskie.

Stanowi komunikację do pól dla mieszkańców Mstowa i Małus Małych.

Użytkowana jest przez rolników, ponieważ prowadzi w rejon dużych obszarów rolnych.

Projektowana droga przebiegać będzie w pasie : obręb Małusy Małe :

- w pasie dróg gminnych o nr ewid. działek **89, 87, 88, 90, 271, 272** ( właściciel: Gmina Mstów).
- na działkach o nr ew. **34, 40** - ( właściciel: Skarb Państwa – Agencja Nieruchomości Rolnych ).
- na terenach własności prywatnej o nr ewid. **57/2, 263, 198, 52/1, 51, 49/5, 49/4, 48, 47, 46, 38,**

**37, 36, 35,** uzyskano zgody na wejście poprzez podpisane oświadczeń przez właścicieli prywatnych nieruchomości.

#### **1.4. Charakterystyka stanu istniejącego.**

Istniejąca infrastruktura drogowa na w/w odcinku jest nie zadowalająca.

Droga dojazdowa do pól posiada nawierzchnię gruntową bez rowów i poboczy o szerokości od 2,5 m do 3,5 m.

Na końcowym odcinku około 250,0 m brak śladu drogi, jedynie występuje teren niezaorany.

Odcinek przewidziany do przebudowy posiada głębokie wyboje, nierówności, które uniemożliwiają przejazd dla sprzętu rolniczego.

W okresach opadów i roztopów przejezdność pojazdów mechanicznych staje się niemożliwa.

Na trasie projektowanej drogi transportu rolnego nie występuje uzbrojenie podziemne, natomiast przebiega słupowa linia wysokiego napięcia, gdzie należy zachować ostrożność w trakcie realizacji robót ziemnych i nawierzchniowych.

#### **1.5. Projektowane rozwiązanie.**

Realizacja inwestycji - drogi transportu rolnego o nawierzchni asfaltobetonowej z poboczeniami utwardzonymi, wykonaniem zjazdów przyczyni się do poprawy funkcjonalności drogi, polepszenia parametrów technicznych drogi, jak i też do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### **Podstawowe parametry rozwiązania drogowego :**

Całkowita długość drogi  $L = 883,00$  mb, szer.  $3,00$  mb

- wytyczenie punktów głównych trasy w osi drogi po uprzednim wyznaczeniu pasa drogowego - ( oś według osi współrzędnych ).
- oczyścić teren poprzez karczowanie i usunięcie krzewów, korzeni ( samosiejki ) poprzez spalenie lub transport na odległość 2 km.
- korytowanie drogi wraz z rozbiórką istniejącej naw. asfaltowej w rejonie włączenia z transportem gruzu na odległość 2 km.
- zdjęcie warstwy humusu gr. 25 cm z transportem zbędnego urobku na odl. 5 km.
- wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne.
- wykonanie ekostabilizacji z mieszanki popiołowo – żuźlowo – cementowej ( 1,5 – 2,5 Mpa gr 15 cm w korycie drogi.
- wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne.
- wykonanie warstwy odcinającej z piasku - pospółki gr. 10 cm .
- wykonanie dolnej warstwy podbudowy z kruszywa kamiennego gr. 15 cm o frakcji 31,5/63 mm.
- wykonanie górnej warstwy podbudowy z kruszywa kamiennego gr. 5 cm o frakcji 0/31,5 mm.
- skropienie podbudowy tłuczniowej emulsją asfaltową szybko – rozpadową w ilościach zgodnych z Polską Normą tj.  $0,8 \text{ kg/m}^2$ .
- warstwa wiążąca – wyrównawcza - beton asfaltowy AC 16 W gr. 4 cm na bazie asfaltu 50/70 według WT - 2 z 2010 ( dla KR – 2 ).
- skropienie warstwy asfaltowej emulsją asfaltową szybko – rozpadową w ilościach zgodnych z Polska Normą tj.  $0,5 \text{ kg/m}^2$ .
- warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 8 S gr. 4 cm na bazie asfaltu 50/70 według WT – 2 z 2010 ( dla KR – 2 ).
- linię łączenia warstwy ścieralnej ( na połączeniu dróg ) wykonać w linii prostej przy zastosowaniu taśmy bitumicznej szer. 5 cm na krawędzi łączonych jezdni.

- w rejonie skrzyżowania z drogą gminną przecięcie krawędzi wyokrąglone łukami kołowymi o promieniu  $R = 2,0 - 6,0$  mb, bez wykonywania przepustu z uwagi na nasyp, pochylenie podłużne drogi w obrębie korony dostosowane do jej ukształtowania.
- na całej długości drogi krawędź jezdni zeskosować i zabezpieczyć asfaltem D – 70 na szer. 10 cm.
- odwodnienie powierzchniowe zaprojektowano spadkami poprzecznymi i podłużnymi na przyległy teren.
- wykonanie mijanki o wymiarach: długość 25,0 mb, szer. 2,00 m, całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki 5,0 m, skosy wjazdowy i wyjazdowy 1:2
- pobocza utwardzone  $2 \times 0,50$  m – z kruszywa kamiennego o frakcji 0/31,5 mm gr. 15 cm
- na łuku pobocza utwardzone na szer. 1,0 m
- zjazdy na posesje, pola i drogi polne utwardzone kruszywem kamiennym o frakcji 0/31,5 mm o gr. 15 cm na głębokości 1,00 m ( nie licząc pobocza ) szer. 5,0 mb, (41 szt zjazdów ).
- wierzch utwardzenia poboczy i zjazdów zaklinować i zamięłować tak, aby materiał nie był w stanie luźnym (dobrze zagęścić).
- pobocza między utwardzonym poboczem, a skarpą terenu uzupełnić ziemią i zagęścić.
- plantowanie i ukształtowanie przyległego terenu wzdłuż drogi wraz z wyprofilowaniem skarp - przyległy teren obsiać trawą .
- oznakowanie pionowe – odrębne opracowanie.

#### 1.6. Konstrukcja nawierzchni drogi.

W oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim odpowiadać powinny drogi publiczne i ich usytuowanie ( Dz. U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r.) oraz ustaleniami z Inwestorem Gminą Mstów zaprojektowano przebudowę drogi transportu rolnego o następujących **parametrach technicznych**:

Klasa techniczna drogi	– "D" ( dojazdowa, wewnętrzna ),
Prędkość projektowa	– 50 km/h,
Obciążenie nawierzchni	– 100 kN/oś,
Szerokość jezdni	– 3,0 m ( $2 \times 1,50$ m), ( na łuku $R = 10$ m – poszerzenie na łuku 1,0 m ),
Spadek jezdni jednostronny	– 2%
Spadki na łukach	– 5 - 7%
Mijanka	– długość 25,0 mb, szer. 2,00 m, całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki 5,0 m, skosy wjazdowy i wyjazdowy 1:2
Jezdnia	– asfaltobeton, dwie warstwy.
Pobocze utwardzone kruszywem	– szer. $2 \times 0,50$ m, na łuku $2 \times 1,00$ m.
Zjazdy z kruszywa kamiennego	– szer. 5,0 m .
Spadek poboczy	– 6 – 8 %,
Odwodnienie jezdni - powierzchniowo	spadkami podłużnymi i poprzecznymi.

Konstrukcję drogi transportu rolnego zaprojektowano w oparciu o:

- wytyczne techniczne projektowania obiektów i urządzeń budownictwa specjalnego w zakresie komunikacji,
- uzgodnienia z inwestorem.

Wyprofilowanie i zagęszczenie mechaniczne podłoża gruntowego pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni .

#### Konstrukcja nawierzchni jezdni ( KR – 1 ) – rys nr 5

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy grysowy AC 8 S ( KR – 2 ) gr. 4 cm
- warstwa wiążąca – wyrównawcza – beton asfaltowy AC 16 W ( KR – 2 ) gr. 4 cm

- **podbudowa górna z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/31,5 mm** gr. 5 cm
- **podbudowa dolna z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 31,5/63 mm** gr. 15 cm
- **warstwa odsączająca- odcinająca z piasku – pospółki** gr. 10 cm
- **ekostabilizacja z mieszanki popiołowo – żużlowo – cementowej ( 1,5 – 2,5 Mpa )** gr. 15 cm

Pobocze na szer. 0,50 mb utwardzone kruszywem kamiennym 0/31,5 mm o gr. 15 cm.

( w rejonie skrzyżowań – szer. pobocza 1,0 m obustronnie na łukach )

Zjazdy na pola i drogi polne utwardzone kruszywem kamiennym 0/31,5 mm o gr. 15 cm

na głębokość 1,0 mb ( nie licząc pobocza ) w celu wyrównania zjazdu – szer. 5,0 mb

( 41 szt zjazdów do każdej działki w celu umożliwienia zjazdu z drogi na pole ).

Na całej długości drogi krawędź jezdni obustronnie zeskosować i zabezpieczyć asfaltem D – 70 na szer. 10 cm.

### 1.7. Pochylenie podłużne i poprzeczne.

Projektowana niweleta drogi nawiązuje się do istniejącej nawierzchni nieulepszonej – wzniesiona o konstrukcję z wyrównaniem spadków podłużnych ( koryto i nasyp ).

Spadek jednostronny 2 % , na łukach 5 - 7 %. ( rys. nr 5).

Spdki podłużne min. 0,2 % , max 4,08 %. ( rys. nr 3 ).

**Przed przystąpieniem do robót drogowych należy wyznaczyć pas drogowy drogi gminnej, a następnie główne punkty według osi współrzędnych.**

Wysokościowo projektowane rozwiązanie należy wyznaczyć wg reperu roboczego podanego przez uprawnionego geodetę .

### 1.8. Roboty ziemne

Roboty ziemne przy realizacji przebudowy drogi transportu rolnego są robotami korytowymi i nasypowymi na całej długości po obu stronach drogi między utwardzonym poboczem, a skarpią terenu przyległego, gdzie teren należy uzupełnić ziemią i zagęścić – **patrz przekroje poprzeczne rys. nr 3.**

Wielkość mas ziemnych obliczono na podstawie przekrojów poprzecznych i zestawiono w tabeli robót ziemnych ( **załącznik nr 1 – arkusz nr 1 – 2** ).

Wywóz nadmiaru ziemi na odległość 5 km.

Określono grunt kat. II .

Wykop – 875,33 m<sup>3</sup>

Nasyp – 317,25 m<sup>3</sup>

W tym zdjęcie warstwy humusu na pow. 3501,32 m<sup>2</sup> ( 558,08 m<sup>3</sup> )

Zakup pospółki na nasyp – 125,00 m<sup>3</sup>

W pierwszej kolejności należy zebrać humus gr. 25 cm z transportem na odl. 5 km

Plantowanie na powierzchni terenu przyległego według przedmiaru robót ręczne i mechaniczne na powierzchni 2649,00 m<sup>2</sup>.

### 1.9. Odwodnienie.

Z projektowanej drogi wody opadowe skierowane będą na przyległy teren poprzez spadki poprzeczne i podłużne.

Brak jest możliwości usytuowania rowów przydrożnych z uwagi na wąski pas drogowy, który nie

ulega zmianie przy szerokości jezdni 3,00 i utwardzonych poboczy 2\*0,50 mb, na łuku 1,0 m. Niweleta drogi została podniesiona wobec powyższego przylegający teren należy uzupełnić ziemią ze spadkiem w ten sposób aby wody spływały z korpusu drogowego na teren przyległy. W miejscach, gdzie teren jest wyżej niż niweleta za poboczem utwardzonym wykonać lekko opływowe zagłębienie.

#### **1.10. Roboty dodatkowe.**

Przed wykonaniem robót drogowych należy :

- odwóz materiałów z rozbiórki na odległość 2 km.
- wyrównać krawędź istniejącej jezdni poprzez cięcie.

Po realizacji :

- teren przyległy uporządkować i zagospodarować poprzez plantowanie terenu i obsianie trawą.

#### **1.11. Uwagi końcowe.**

- oznakować teren budowy na czas trwania robót.
- uzyskać pozwolenie u zarządcy drogi tj. Gminy Mstów na zajęcie pasa drogowego.
- o rozpoczęciu robót drogowych poinformować zainteresowane jednostki i zlecić nadzór nad robotami branżowymi.
- zabezpieczyć obiekt.
- upewnić się o zakończeniu wszystkich robót związanych z uzbrojeniem podziemnym.
- w rejonie spodziewanego uzbrojenia podziemnego roboty należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem użytkownika.
- należy bezwzględnie stosować się do wszystkich uwag zawartych w P.T.
- roboty prowadzić zgodnie z normami i warunkami technicznymi przy zachowaniu BHP.
- zwrócić uwagę na zagęszczenie poszczególnych warstw konstrukcyjnych jezdni doprowadzających do wskaźnika Js.-0,97-1,00.
- w trakcie wykonywania drogi zapewnić dojazd do pól.
- z uwagi na wąski pas drogowy 3,0 mb brak jest możliwości wykonania rowów odwadniających – wskazane jest wykonanie rowów wzdłuż drogi . Jest to możliwe na działkach prywatnych za zgodą właścicieli w uzgodnieniu z inwestorem.



## **II.II. Część rysunkowa:**

Rys. nr 3 – Profil podłużny drogi	1: 100/1000
Rys. nr 4 – Przekroje poprzeczne drogi	1 :250
Rys. nr 5 – Przekroje i szczegóły konstrukcyjne drogi	1: 50 i 1:20







### **III. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.**

## **PLAN BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

dla inwestycji: **Budowa drogi dojazdowej w m. Małusy Małe w ramach zadania:  
Przebudowa drogi transportu rolnego w m. Małusy Małe,  
Gmina Mstów.**

**od km 0 + 000,00 do km 0 + 883,00.**

Inwestor : **Gmina Mstów  
ul. Gminna 14  
42 – 244 Mstów**

### **A. Podstawa prawna:**

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane ( tekst ujednolicony: Dz. U. 2003 r nr 2016 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r w sprawie dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia Dz. U. 2003 r nr 120, poz. 1126).

### **B. Informacja BIOZ**

- Podczas realizacji robót Wykonawca będzie przestrzegać przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy.
- Kierownik budowy przed przystąpieniem do realizacji robót, jest zobowiązany do wykonania szczegółowego planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwanego „planem bioz”, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r(Dz. U. Nr 120, poz. 1126).
- Roboty wykonywać zgodnie z projektem budowlanym pod nadzorem uprawnionej osoby, przestrzegając „Warunków technicznych wykonania i odbioru robót budowlano – montażowych” oraz obowiązujących norm i przepisów prawa budowlanego.
- Wykonawca ma obowiązek zadbać, aby personel nie wykonywał pracy w warunkach niebezpiecznych, szkodliwych dla zdrowia oraz nie spełniających odpowiednich wymagań sanitarnych.
- Przed przystąpieniem do robót kierownik robót zobowiązany jest do przeszkolenia pracowników przystępujących do pracy ( instruktaż stanowiskowy, bezpieczeństwa i higieny pracy) i opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.
- Wykonawca zapewni i będzie utrzymywał wszelkie urządzenia zabezpieczające, socjalne oraz sprzęt i odpowiednią odzież i kamizelki dla ochrony życia i zdrowia osób zatrudnionych na budowie oraz dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego.
- Wykonawca zobowiązany jest do utrzymania ruchu publicznego na terenie budowy, przed przystąpieniem do robót zabezpieczy, zainstaluje i będzie obsługiwał wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające (zapory, światła ostrzegawcze, sygnały ) zabezpieczając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych.
- Ogrodzi teren budowy i wykona tymczasowe oznakowanie zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu.
- Urządzenia, aparaty i maszyny budowlane powinny być uziemione.
- Wszystkie zainstalowane urządzenia i zastosowane materiały muszą posiadać odpowiednie aprobaty ITB oraz atesty higieny PHZ.
- Urządzenia powinny być instalowane zgodnie z DTR i użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi.
- Przewody elektryczne w zasięgu obsługującego winny być starannie izolowane, a na całej długości zabezpieczone przed uszkodzeniem przez sprzęt przejeżdżający lub osoby przechodzące.

- Wszelkie naprawy oraz konserwacje, winny być prowadzone przez osoby posiadające stosowne uprawnienia.
- Pracownicy obsługujący sprzęt i urządzenia budowlane, powinni posiadać stosowne przeszkolenia.
- Stosować się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół budowy.
- Wykonawca będzie przestrzegać przepisów ochrony przeciwpożarowej.
- Wykonać punkt przeciwpożarowy w łatwo dostępnym miejscu na placu budowy, wyposażony w drabiny, bosaki, łopaty, gaśnice pianowe i proszkowe, piasek oraz zapewnić wodę dla potrzeb p. poż. w zbiornikach typu beczki.
- Wody nie wolno stosować do gaszenia płonącej benzyny, farb, olejów, alkoholu oraz urządzeń elektrycznych będących pod napięciem – w tych przypadkach należy stosować piasek lub gaśnice.
- Stosować w całym procesie inwestycyjnym przepisy BHP, p. poż. oraz sanitarno-epidemiologiczne, zgodnie z właściwymi przepisami.
- W celu zapobieżenia niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlano-montażowych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewnienia bezpiecznej i sprawnej komunikacji, umożliwiającej szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń należy:
  - wydzielić i oznakować strefy szczególnego zagrożenia
  - zabezpieczyć bezpośredni nadzór nad pracami szczególnie niebezpiecznymi,
  - stosować środki ochrony indywidualnej,
  - zapewnić sprzęt ratunkowy,
  - kontrolować właściwe stosowanie sprzętu budowlanego

Podczas prowadzenia robót budowlano – montażowych należy utrzymywać w należytym stanie technicznym urządzenia socjalne, sprzęt i urządzenia służące do zabezpieczenia życia i zdrowia wszystkich osób zatrudnionych na budowie, a także zapewniających bezpieczeństwo publiczne.

Obowiązki o których mowa spoczywają na kierowniku budowy (robót).

#### **IV. Zestawienie robót ziemnych.**







## **V.      Współrzędne punktów głównych**

# WSPÓŁRZĘDNE PUNKTÓW GŁÓWNYCH

Punkt nr	X	Y
Droga transportu rolnego		
pocz. opr. 0	5630259,96	6591578,43
w – 1	5630270,64	6591578,50
w – 2	5630322,11	6591575,09
w – 3	5630422,57	6591573,92
w – 4	5630439,79	6591574,41
w – 5	5630477,26	6591574,47
w – 6	5630497,98	6591576,32
w – 7	5630520,44	6591578,67
w – 8	5630536,51	6591579,33
w – 9	5630590,63	6591577,84
w – 10	5630679,46	6591574,78
w – 11	5630781,35	6591445,22
w – 12	5630849,04	6591381,88
w – 13	5630902,80	6591332,11
w – 14	5630951,73	6591286,96
w – 15	5630979,08	6591266,31
w – 16	5630979,78	6591262,27
koniec opr.		
W - 17	5630999,76	6591243,11

## **VI. Pisma i uzgodnienia.**

### **Spis zawartości**

#### **Zawartość opracowania :**

- 1.** Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Mstów zatwierdzonym uchwałą nr XIII/115/2015 Rady Gminy Mstów z dnia 30. 12. 2015 roku, a opublikowaną w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego z dnia 25. 01.2016 r. poz. 573 dla działek nr **89, 87, 88, 90, 271, 272, 34, 40, 57/2, 263, 198, 52/1, 51, 49/5, 49/4, 48, 47, 46, 38, 35 , 36, 37** położonych w obr. Małusy Małe.
- 2.** Uprawnienia projektanta - drogi - inż. Janusz Muś
  - stwierdzenie przygotowania zaw. nr AG.II4/AZ/7131 – 2/502/01
  - potwierdzenie przynależności do izby zawodowej – SLK /BD/1199/02.
- 3.** Uprawnienia sprawdzającego – drogi – inż. Ryszard Sidorowicz
  - stwierdzenie przygotowania zaw. nr SLK/0096/PWOK/03
  - potwierdzenie przynależności do izby zawodowej – SLK /BO/0961/03.
- 4.** Pełnomocnictwo - upoważnienie.
- 5.** Pismo dotyczące dysponowaniem nieruchomościami o nr ewid. 34 i 40 wydane przez Agencję Nieruchomości w Opolu .
- 6.** Uzgodnienie przebiegu drogi przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków Katowice, Delegatura w Częstochowie .
- 7.** Uzgodnienie z Zespołem Parków Krajobrazowych Województwa Śląskiego w Katowicach z/s w Będzinie . pisma