


obiekt: <b>Przedszkole publiczne w Sulejowie</b>		jednostka projektowania: <b>S I E R G I E J</b> <b>s t u d i o</b> <b>a r c h i t e k t u r y</b> ul. Puszczykowska 11/1 50-559 WROCŁAW tel/fax : +71/332.62.30 tel. kom. : 604.539.771	
lokalizacja: <b>97-330 Sulejów, ul. Opoczyńska</b> <b>Obręb: 0017 Sulejów</b> <b>Działka nr ewidencyjny: 81</b>			
inwestor: <b>Gmina Sulejów</b> <b>ul. Konecka 42,</b> <b>97-330 Sulejów</b>			
temat: <b>Budowa Przedszkola Miejskiego w standardzie pasywnym wraz z zagospodarowaniem terenu</b>			
kategoria obiektu budowlanego: <b>IX</b>			
branża: <b>drogowa</b>			
stadium: <b>projekt wykonawczy (PW)</b>		nr projektu:	<b>2102</b>
część: <b>projekt wykonawczy (PW)</b>		tom:	<b>II</b>

branża	imię, nazwisko	nr uprawnień	podpis
<div>drogi</div> <div>projektant</div>	<b>mgr inż. Sławomir Kaczmarek</b>	<b>89/DOŚ/10</b> Uprawnienia budowlane w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń	
Data opracowania projektu		<b>wrzesień 2021 roku</b>	

## Spis treści:

<b>Spis treści:</b> .....	<b>2</b>
<b>Spis rysunków</b> .....	<b>2</b>
<b>Opis techniczny</b> .....	<b>3</b>
<b>1. DANE OGÓLNE.</b> .....	<b>3</b>
1.1. Przedmiot opracowania. ....	3
1.2. Inwestor. ....	3
1.3. Cel i zakres opracowania.....	3
1.4. Wykorzystane materiały.....	3
<b>2. STAN ISTNIEJĄCY.</b> .....	<b>3</b>
<b>3. WARUNKI GRUNTOWO-WODNE.</b> .....	<b>3</b>
Określenie grupy nośności podłoża .....	3
<b>4. ROBOTY WYPRZEDZAJĄCE.</b> .....	<b>5</b>
<b>5. OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA PLANOWANEJ INWESTYCJI</b> .....	<b>5</b>
<b>6. MIEJSCA PARKINGOWE</b> .....	<b>5</b>
<b>7. PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA – DROGI.</b> .....	<b>5</b>
6.1. Rozwiązanie komunikacyjne .....	5
6.2. Szczegółowe rozwiązanie sytuacyjne .....	5
6.3. Ukształtowanie wysokościowe .....	5
7.1. Odwodnienie .....	6
7.2. Podparcia nawierzchni.....	6
7.3. Konstrukcja nawierzchni. ....	6
<b>8. ROBOTY ZIEMNE.</b> .....	<b>8</b>
<b>9. ORGANIZACJA RUCHU DOCELOWEGO.</b> .....	<b>8</b>
<b>10. UWAGI.</b> .....	<b>9</b>
<b>11. UZGODNIENIA.</b> .....	<b>10</b>

## Spis rysunków

Nr rys.	Tytuł	skala
D01	DROGI I PLACE. PLAN SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWY	1:500
D02	DROGI I PLACE. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE NAWIERZCHNI	1:50

## **Opis techniczny**

### **1. Dane ogólne.**

#### **1.1. Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy dróg, miejsc postojowych i chodników oraz placów zabaw w związku z budową Przedszkola Miejskiego w standardzie pasywnym w Sulejowie.

#### **1.2. Inwestor.**

Inwestorem zadania jest: Gmina Sulejów.

#### **1.3. Cel i zakres opracowania.**

Celem niniejszego opracowania jest określenie zakresu i rodzaju robót drogowych w związku z budową Przedszkola Miejskiego w standardzie pasywnym w Sulejowie.

#### **1.4. Wykorzystane materiały.**

Przy sporządzaniu projektu wykorzystano poniższe materiały:

- wyniki wizji lokalnej i pomiarów wykonanych terenie;
- mapę do celów projektowych w skali 1:500 rejonu objętego projektem;
- badania gruntowe,
- decyzja na lokalizację zjazdu,
- projekt budowlany.

### **2. Stan istniejący.**

Ul. Opoczyńska (droga krajowa nr 12) w rejonie przebudowywanego zjazdu posiada nawierzchnie bitumiczną o szerokości ~9,3 m z krawędzią podpartą krawężnikiem betonowym, obustronne chodniki, zjazdy na posesję, trawniki. Ruch pojazdów i pieszych jest średni.

Teren przeznaczony pod projektowany obiekt jest obecnie zagospodarowany (nawierzchnie dróg, chodników, tereny zielone).

### **3. Warunki gruntowo-wodne.**

#### **Określenie grupy nośności podłoża**

Dane gruntowe przyjęto w oparciu o opinie geotechniczną.

#### **Warunki wodne.**

Warunki wodne określono jako dobre – wykop/nasyp < 1 m, poziom wody gruntowej na głębokości >2,0 m ppt.

#### **Grunty.**

Pod warstwą nasypów niekontrolowanych (piasek drobny, żwir, kamienie, gruz ceglany) o miąższości 0,8 – 2,0 m, zalegają: piaski drobne szg.

#### **Określenie grupy nośności podłoża**

Na podstawie występujących w podłożu warunków gruntowo-wodnych zakwalifikowano podłoże do grupy nośności G4.

W celu doprowadzenia podłoża nawierzchni do grupy nośności G1 wykonana zostanie pod konstrukcją nawierzchni warstwa z piasku stabilizowanego o następujących parametrach:

- pod jezdniami, miejscami postojowymi - grubości 25 cm i  $R_m=2,5$  MPa,
- pod chodnikami - grubości 15 cm i  $R_m=1,5$  MPa,

Planuje się wbudowanie gotowej mieszanki wykonanej w mieszarce stacjonarnej (węzeł betoniarski).

Wymagania dla warstwy piasku stabilizowanego cementem:

- wskaźnik mrozoodporności 0,6;
- wytrzymałość na ściskanie po 7 dniach od 1,0 do 1,6 MPa;
- wytrzymałość na ściskanie po 28 dniach od 1,5 do 2,5 MPa;
- maksymalna zawartość cementu 10%.

Wykonana warstwa piasku stabilizowanego cementem musi być pielęgnowana przez okres co najmniej 7 dni. W tym czasie nie jest również dopuszczalne prowadzenie ruchu sprzętu budowlanego po wykonanej warstwie. Pielęgnacja powinna być wykonana jedną z poniższych metod:

- skropienie warstwy emulsją asfaltową, albo asfaltem D200 lub D300 w ilości od 0,5 do 1,0 kg/m<sup>2</sup>;
- skropienie specjalnymi preparatami powłokotwórczymi;
- utrzymanie w stanie wilgotnym poprzez kilkakrotne skrapianie wodą w ciągu dnia;
- przykrycie na okres 7 dni nieprzepuszczalną folią z tworzywa sztucznego, ułożoną na zakład o szerokości co najmniej 30 cm i zabezpieczoną przed zerwaniem z powierzchni warstwy przez wiatr;
- przykrycie warstwą piasku lub grubej włókniny technicznej i utrzymywanie jej w stanie wilgotnym w czasie co najmniej 7 dni.
- przykrycie warstwą kruszywa łamanego (podbudowa zasadnicza) bez wykonywania zagęszczenia i utrzymywanie jej w stanie wilgotnym w czasie co najmniej 7 dni.

*Wzmocnienie podłoża przy użyciu spoiwa hydraulicznego należy wykonywać zgodnie z normą PN-S-96012 Podbudowa i ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem.*

#### **Uwaga:**

**Nośność podłoża (tj. warstwy wzmacniającej) pod konstrukcją dróg i miejsc postojowych musi wynosić co najmniej  $E_2=100$  MPa (wtórny moduł odkształcenia, płyta VSS) oraz pod konstrukcją chodników  $E_2=80$  MPa. Na gruncie rodzimym, pod stabilizacją, nośność powinna być nie mniejsza niż  $E_{v2}=25$  MPa – jeżeli na odcinku próbnym nie zostanie osiągnięta taka wartość należy pod warstwą piasku stabilizowanego cementem wbudować 30 cm warstwę pospółki (warstwa mrozochronna) lub przeprowadzić wymianę nienośnego gruntu (nasypu niekontrolowanego).**

Należy wykonać badania nośności podłoża w celu określenia rzeczywistych parametrów, tj. nośności podłoża i jego zagęszczenia. Dopuszcza się stosowanie zarówno płyty statycznej VSS, jak i lekkiej płyty dynamicznej. W przypadku znacznych rozbieżności pomiędzy parametrami przyjętymi, a otrzymanymi z badań, ewentualne zmiany należy uzgadniać z Projektantem.

#### **4. Roboty wyprzedzające.**

Nawierzchnie dróg, miejsc postojowych i chodników oraz palców zabaw będą wykonane po wbudowaniu sieci podziemnych i po ukształtowaniu terenu.

#### **5. Obsługa komunikacyjna planowanej inwestycji**

Teren inwestycji będzie posiadał bezpośredni dostęp do drogi publicznej poprzez przebudowywany zjazd z ul. Opoczyńskiej (DK nr 12).

#### **6. Miejsca parkingowe**

Zaprojektowano 9 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych o wymiarach 5,0×2,5 m w tym jedno miejsce dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 5,0×3,6 m.

#### **7. Przyjęte rozwiązania – drogi.**

##### **6.1. Rozwiązanie komunikacyjne**

Zakres robót drogowych i wbudowania poszczególnych rodzajów nawierzchni pokazuje rysunek nr D01 „Drogi i place. Plan sytuacyjno-wysokościowy”. Teren inwestycji będzie posiadał bezpośredni dostęp do drogi publicznej poprzez przebudowywany zjazd z ul. Opoczyńskiej (DK nr 12). Ukształtowanie w planie dostosowane zostało do projektu zagospodarowania terenu. Układ chodników dostosowany został do wejść do budynków i projektu architektonicznego.

Projektuje się wykonanie dróg i miejsc postojowych z kostki betonowej podpartej krawężnikiem betonowym, chodników z kostki betonowej podpartej obrzeżem betonowym.

##### **6.2. Szczegółowe rozwiązanie sytuacyjne**

Rysunek nr D01 „Drogi i place. Plan sytuacyjno-wysokościowy” przedstawia szczegółowe rozwiązanie sytuacyjne. Na planie oznaczono zakres wbudowania poszczególnych nawierzchni i elementów odwodnienia oraz sposób podparcia krawędzi nawierzchni.

Wyróżniamy następujące nawierzchnie:

- dróg i placów manewrowych z kostki betonowej
- miejsc postojowych z kostki betonowej
- chodników z kostki betonowej
- placów zabaw o nawierzchni poliuretanowej

##### **6.3. Ukształtowanie wysokościowe.**

7. Ukształtowanie wysokościowe dostosowane zostało do istniejących rzędnych terenu i „zera” projektowanego budynku, zagospodarowania terenu i istniejących rzędnych na jezdni ul. Opoczyńskiej oraz tak, aby sprawnie odprowadzać wodę opadową z nawierzchni utwardzonych i nie dopuścić do wlewania się wody do budynków.

### 7.1. Odwodnienie

Odwodnienie realizowane będzie przez układ następujących elementów:

- pochyłeń poprzecznych i podłużnych nawierzchni utwardzonych;
- wpustów drogowych,
- odwodnieni liniowych

Wody opadowe odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej poprzez projektowane wpusty i odwodnienie liniowe oraz w przyległe trawniki (chodniki).

### 7.2. Podparcia nawierzchni

Zewnętrznym podparciem nawierzchni jezdni i miejsc postojowych będzie krawężnik betonowy o wymiarach 15×30 cm i 15×22 cm posadowiony na ławie z oporem z betonu C12/15. Wymiar ławy 15×15+15×30 cm. Wysokość - światło krawężnika  $h=2-12$  cm. Zewnętrznym podparciem nawierzchni jezdni będzie opornik betonowy o wymiarach 12×25 cm posadowiony na ławie z oporem z betonu C12/15. Wymiar ławy 15×15+15×27 cm. Wysokość - światło opornika  $h=0$  cm.

Ława betonowa powinna mieć co 50 m przerwę dylatacyjną szerokości 1-2 cm, wypełnioną bitumiczną masą zalewową. Krawężnik ustawiony nad przerwą dylatacyjną w ławie również powinien być w tym miejscu przerywany (spoina krawężnika).

Krawężniki należy ustawiać bezpośrednio na świeżej mieszance betonowej uformowanej ławy. Spoiny krawężników nie powinny przekraczać 10 mm. Nie należy wypełniać spoin zaprawą cementową. Na łukach stosować krawężniki łukowe.

Wykonanie ławy betonowej polega na rozścieleniu dowiezionej mieszanki betonowej i uformowanie z niej ławy i oporu. Na łukach zaleca się stosowanie krawężników łukowych, ale dopuszcza się również ustawianie krawężników w łuku z krótkich odcinków ciętego krawężnika. Rzędne góry krawężnika i światło krawężnika muszą być zgodne z projektem z tolerancją  $\pm 1,5$  cm na rzędnych punktów charakterystycznych.

Przy odbiorze krawężników należy sprawdzać równość górnej powierzchni krawężników, przez przyłożenie raz na każde 100 m krawężnika, czterometrowej łaty, przy czym prześwit pomiędzy górną powierzchnią krawężnika i przyłożoną łatą nie może przekraczać 1,0 cm.

Obramowaniem zewnętrznym chodników będą obrzeża betonowe 8×30 cm na ławie z betonu C12/15 o wymiarach 15×20. Obrzeża ustawiać bezpośrednio na świeżo wykonanej ławie betonowej. Spoiny obrzeży nie powinny przekraczać 7 mm. Nie wypełniać spoin zaprawą cementową.

Długości obramowań:

- Krawężniki betonowe 15×30 cm	73,0 mb,
- Krawężniki betonowe 15×22 cm	55,0 mb,
- Oporniki betonowe 12×25 cm	6,0 mb,
- Obrzeża betonowe 8×30 cm	375,0 mb.

### 7.3. Konstrukcja nawierzchni.

Konstrukcje dróg zaprojektowano dla następujących założeń:

- Podłoże gruntowe zakwalifikowano do grupy nośności G4,
- Kategoria ruchu – KR1,

- Głębokość przemarzania  $h_z=1,0$  m,
- Mrozochronność podłoża nawierzchni:  $KR\ 1: 0,6h_z=0,60$  m.

#### Nawierzchnia dróg - kostka betonowa

- warstwa ścieralna – kostka betonowa gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 gr. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane stab. mechanicznie 0/31,5 gr. 24 cm;
- warstwa wzmacniająca - piasek stabilizowany cementem  $R_m=2,5$  MPa gr. 25 cm.

#### Nawierzchnia miejsc postojowych - kostka betonowa

- warstwa ścieralna – kostka betonowa gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 gr. 3 cm;
- podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane stab. mechanicznie 0/31,5 gr. 24 cm;
- warstwa wzmacniająca - piasek stabilizowany cementem  $R_m=2,5$  MPa gr. 25 cm.

Stanowiska postojowe oznakowane zostaną kontrastowym kolorem kostki np. żółtym

#### Chodniki - kostka betonowa:

- warstwa ścieralna – kostka betonowa gr. 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 gr. 3 cm;
- podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane stab. mechanicznie 0/31,5 gr. 15 cm;
- warstwa wzmacniająca - piasek stabilizowany cementem  $R_m=1,5$  MPa gr. 15 cm.

#### Pobocza – kruszywo łamane:

- kruszywo łamane stab. mechanicznie 0/31,5 gr. 20 cm;

#### Place zabaw – poliuretanowe (HIC do 263 cm):

- nawierzchnia syntetyczna poliuretanowa gr. 16 mm
- warstwa elastyczna syntetyczna typu ET pod nawierzchnią właściwą o gr. 12,0 cm
- podsypka - warstwa wyrównawcza z kamienna łamanego 0/4 gr. 5 cm
- podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane stab. mechanicznie 0/31,5 gr. 25 cm
- nasyp – pospółka/piasek średni gr. 30 cm
- geowłóknina separacyjna

#### Uwaga:

**Konstrukcja nawierzchni placu zabaw musi uwzględniać bezpieczną wysokość upadku (HIC). Konstrukcję należy zweryfikować po wyborze dostawcy nawierzchni. Kolor nawierzchni wg. części architektonicznej.**

Parametry techniczne jakie ma spełniać geowłóknina separacyjna:

Lp.	Właściwość	Jednostka	Wymagania	Metoda badań wg
1	Masa powierzchniowa	$g/m^2$	$\geq 400$	-
2	Wytrzymałość na rozciąganie	kN/m	$\geq 10$	PN-EN ISO 10319
3	Wydłużenie przy maksymalnym obciążeniu	%	$\leq 100$	PN-EN ISO 10319

4	Przebiecie statyczne (metodą CBR)	kN	$\geq 2,5$	PN-EN ISO 12236
5	Charakterystyczna wielkość porów $O_{95}$	mm	$\leq 0,15$	PN-EN ISO 12956

**Uwaga:**

**Nośność podłoża pod konstrukcją jezdni i miejsc postojowych musi wynosić co najmniej  $E_2=100$  MPa (wtórny moduł odkształcenia) oraz pod konstrukcją chodników  $E_2=80$  MPa.**

**Nośność podbudowy z kruszywa łamanego, wyrażona wtórnym modułem odkształcenia  $E_{v2}$ , musi wynosić co najmniej  $E_{v2}=130$  MPa dla dróg i miejsc postojowych oraz  $E_{v2}=100$  MPa dla chodników.**

**Zestawienie projektowanych nawierzchni:**

- |  |                        |
|--|------------------------|
| • Nawierzchnia dróg z kostki betonowej               | 268,8 m <sup>2</sup> , |
| • Nawierzchnia miejsc postojowych z kostki betonowej | 118,2 m <sup>2</sup> , |
| • Nawierzchnia chodników z kostki betonowej          | 496,3 m <sup>2</sup> , |
| • Nawierzchnia placów zabaw – poliuretanowa          | 630,0 m <sup>2</sup> , |
| • Pobocza z kruszywa łamanego                        | 9,0 m <sup>2</sup>     |

Szczegóły konstrukcji nawierzchni przedstawia rys nr: D02 Drogi i place. Przekroje konstrukcyjne nawierzchni.

## **8. Roboty ziemne.**

Polegają na:

- Zdjęciu warstwy gleby i nasypów niebudowlanych
- Wykonaniu koryta pod konstrukcję dróg

Roboty związane z przygotowaniem koryta dla nawierzchni należy wykonywać zgodnie z normą PN-S-02205 Roboty ziemne. Wymagania i badania.

## **9. Organizacja ruchu docelowego.**

Przy miejscach postojowych ustawiono znak D-18 „Parking”. Miejsce postojowe dla niepełnosprawnych oznakowane zostało znakiem i D-18a „parking – miejsce zastrzeżone” z tabliczką T-29 „miejsce dla osoby niepełnosprawnej” oraz oznakowaniem poziomym P-24 „Miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej”.

Znaki pionowe standardowe (wielkość małe):

- |  |          |
|--|----------|
| • D-18 „parking”:                            | - 1 szt. |
| • D-18a „parking – miejsce zastrzeżone”:     | - 1 szt. |
| • T-29 „miejsce dla osoby niepełnosprawnej”: | - 1 szt. |
| • Słupki znaków drogowych:                   | - 2 szt. |

Oznakowanie poziome:

- Oznakowanie P-24 „miejsce dla osoby niepełnosprawnej” - 1 szt.



**Wymagania szczegółowe dla znaków pionowych:**

- tarcza znaku profilowana - wykonana z blachy aluminiowej lub stalowej ocynkowanej grubości 1,5-2,0 mm,
- lico znaku - folia odblaskowa II typu,
- zamocowanie - uniwersalny uchwyt o profilu ceowym lub płaskownik przytwierdzony do tarczy znaku;
- obejmę z możliwością regulacji w zależności od rodzaju i średnicy podpory (słupka);
- wielkość znaków - małe;
- słupki do znaków - rury stalowe ocynkowane o średnicy 60-70 mm, zaślepione od góry, Zamontowane znaki pionowe powinny zachowywać skrajnię pionową i poziomą:
- dolna krawędź znaku - minimum 2,0 m ponad poziomem nawierzchni;
- tarcza znaku - 0,5 m od krawędzi jezdni;
- słupki blokujące zwykłe - o wysokości 0,9 m, średnica rury  $\phi$  60-70 mm, malowane w kolorze czarnym (0,7 m od dołu) i żółtym (0,2 m od góry).

**Wymagania szczegółowe dla znaków poziomych:**

- wykonane z masy termoplastycznej z dodatkiem mikrokuli odblaskowej. Punktowe elementy odblaskowe wykonane z polimeru o podwyższonej odporności na uderzenie i wpływ warunków atmosferycznych, z wbudowanymi elementami odblaskowymi, odporne na ścieranie i zapewniające dobrą widoczność w nocy i w dzień w warunkach złej widoczności.

**10. Uwagi.**

- Przed przystąpieniem do realizacji projektu należy wykonać wszystkie roboty związane z budową instalacji podziemnych.
- Należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe zagęszczenie gruntu użytego do zasypywania wykopów wąskoprzestrzennych (do współczynnika 1,0).
- W ramach prac drogowych należy wykonać regulację wysokościową wszystkich studni teletechnicznych, skrzynek i zasuw.
- Przy wykonywaniu robót ziemnych w korytach nawierzchni i na poboczach należy uwzględnić i zabezpieczyć istniejące i projektowane uzbrojenie podziemne i naziemne, zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami.
- W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane kable energetyczne lub inne urządzenia podziemne należy przerwać roboty do czasu ich zinwentaryzowania i ustalenia sposobu zabezpieczenia.
- W pobliżu kabli, kanałów, studzienek itp. roboty prowadzić ręcznie i pod nadzorem odpowiednich służb tj. energetycznej, łączności i sanitarnej.
- Wszystkie prace związane z projektem wykonać należy zgodnie z przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy.
- Wszystkie materiały budowlane użyte do realizacji zadania muszą posiadać świadectwa zgodne z artykułem 10 "Prawa Budowlanego".

## 11. Uzgodnienia.



### GENERALNY DYREKTOR DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Łódź, 23-08-2021 r.

O/Ł.Z-3.4241.187.2021.1.VK

## D E C Y Z J A

Na podstawie art. 29 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2021r. poz. 1376 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 735), po rozpoznaniu wniosku z dnia 09.07.2021r., (doręczonego w dniu 20.07.2021r.), złożonego przez Pana Grzegorza Siergieja – działającego z pełnomocnictwa Burmistrza Sulejowa reprezentującego Gminę Sulejów, w sprawie wydania zezwolenia na przebudowę (do parametrów zjazdu publicznego) istniejącego zjazdu z drogi krajowej nr 12 do działki nr ewid. 81 obr. 007 Sulejów wraz z utwardzeniem dojścia pieszego, dla obsługi komunikacyjnej planowanego budynku przedszkola miejskiego,

### **udzielam zezwolenia**

na przebudowę zjazdu publicznego z drogi krajowej nr 12 do działki nr ewid. 81 obr. 007 Sulejów wraz z utwardzeniem dojścia pieszego, zastrzeżeniem że:

**1.** parametry techniczne zjazdu należy przyjąć zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jedn. Dz.U. z 2016r. poz. 124 ze zm.), tj.:

- szerokość całkowita, mierzona prostopadle do osi zjazdu, nie mniejsza niż 5,00 m, w tym; szerokość jezdni bez uwzględnienia wyokrągłeń lub skosów – 5,00 m, szerokość obustronnych poboczy – min. 0,75 m,
- przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu 5,00m
- pochylenie podłużne zjazdu dostosowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, jednak nie większe niż 5,0%,
- nawierzchnia jezdni twarda ulepszona,
- nawierzchnia poboczy – co najmniej gruntowa ulepszona,

**2.** w przypadku kolizji przebudowywanego zjazdu z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w pasie drogowym, inwestor na własny koszt dokona zabezpieczenia lub przełożenia kolidującego urządzenia lub sieci,

3. projekt architektoniczno – budowlany zjazdu (obejmujący m in. plan sytuacyjny, komplet przekrojów, profil podłużny w osi zjazdu, konstrukcję nawierzchni oraz opis wykonania zjazdu), opracowany zgodnie z podanymi parametrami, należy przedłożyć do uzgodnienia do Oddziału w Łodzi GDDKiA,

4. przed rozpoczęciem robót budowlanych inwestor dokona zgłoszenia robót do właściwego organu administracji architektoniczno – budowlanej, w trybie i na zasadach określonych przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (tekst jedn. Dz. U. z 2019r. poz. 1186 ze zm.) oraz uzyska zezwolenie zarządcy drogi na prowadzenie robót w pasie drogowym, zgodnie z art. 29 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych.

## UZASADNIENIE

Pismem z dnia 09.07.2021r., (doręzonego w dniu 20.07.2021r.), Pan Grzegorz Siergiej – pełnomocnik Burmistrza Sulejowa reprezentującego Gminę Sulejów, wystąpił do Oddziału w Łodzi GDDKiA z wnioskiem o wydanie zezwolenia na przebudowę (do parametrów zjazdu publicznego) istniejącego zjazdu z drogi krajowej nr 12 do działki nr ewid. 81 obr. 007 Sulejów wraz z utwardzeniem dojścia pieszego, dla obsługi komunikacyjnej planowanego budynku przedszkola miejskiego.

Zgodnie z art. 29 ust 1 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych, *„budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu....”*.

W stanie istniejącym, zjazd objęty wnioskiem zapewnia dojazd do nieruchomości wskazanej we wniosku, jednak pomimo dobrego stanu technicznego nie posiada geometrii wymaganej dla zjazdów publicznych, określonej przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jedn. Dz. U. z 2016r. poz. 124 ze zm.). Ze względu na planowaną zmianę zagospodarowania działki (budynek przedszkola miejskiego), koniecznym jest zrealizowanie przebudowy zjazdu w celu zapewnienia prawidłowych warunków ruchu na zjeździe, co również ma bezpośrednie przełożenie na utrzymanie prawidłowych warunków ruchu na drodze krajowej. Dodatkowo ze względu na ww. funkcję planowanego budynku, koniecznym jest odizolowanie ruchu pieszego (którego uczestnikiem są dzieci) od ruchu kołowego jaki pojawi się na zjeździe, co zostało uwzględnione w przedłożonym wniosku poprzez projektowane utwardzenie dojścia pieszego na odcinku od chodnika do wewnętrznego chodnika projektowanego na terenie nieruchomości.

Uwzględniając wskazane powyżej uwarunkowania, zarządca drogi uznaje zasadność wniosku i niniejszą decyzją zezwala na przebudowę zjazdu publicznego z drogi krajowej nr 12 do działki nr ewid. 81 obr. 007 Sulejów wraz z utwardzeniem dojścia pieszego, na ww. warunkach.

Decyzja niniejsza wywołuje skutki prawne pod warunkiem przyjęcia zgłoszenia robót przez właściwy organu administracji architektoniczno-budowlanej (lub uzyskania pozwolenia na budowę), w trybie i na zasadach, określonych w przepisach ustawy z dnia 7.07.1994r. prawo budowlane.

Niniejsza decyzja nie stanowi zezwolenia na prowadzenie robót w pasie drogowym, o które strona powinna wystąpić do Rejonu w Opocznie (ul. Zakątna 6), zgodnie z art. 40 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, przedkładając zatwierdzony w Oddziale GDDKiA w Łodzi projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót związanych z przebudową zjazdu, oraz oświadczenie o przyjęciu zgłoszenia robót (lub uzyskaniu pozwolenia na budowę).

Niniejsza decyzja zezwalająca na przebudowę zjazdu publicznego z drogi krajowej nr 12 do działki nr ewid. 81 obr. 007 Sulejów wraz z utwardzeniem dojścia pieszego, stanowi potwierdzenie prawa do dysponowania częścią pasa drogowego ww. drogi (działka nr ewid. 2), w zakresie niezbędnym dla dokonania zgłoszenia robót (lub uzyskania pozwolenia na budowę).

#### **POUCZENIE**

Od niniejszej decyzji nie służy odwołanie, jednakże strona postępowania niezadowolona z decyzji może, na podstawie art. 127 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, zwrócić się do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Jeżeli strona postępowania nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść na podstawie art. 52 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity Dz. U. z 2018r. poz. 1302 z późn. zm.) do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na niniejszą decyzję, w terminie 30 dni od dnia jej doręczenia. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy lub skargę na decyzję należy wnieść za pośrednictwem Oddziału w Łodzi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (91-857 Łódź, ul. Irysowa 2).

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami

administracyjnymi (Dz. U. z 2018r. poz. 1302) wpis od skargi na niniejszą decyzję do WSA w Warszawie wynosi 200,00 zł. Jednocześnie organ informuje, że strona postępowania ma możliwość ubiegania się o zwolnienie od kosztów w/w wpisu albo przyznanie prawa pomocy.

Dodatkowo, zgodnie z art. 127a k.p.a., w trakcie biegu terminu do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy strona postępowania może, w formie oświadczenia przesłanego do GDDKiA Oddział w Łodzi, zrzec się prawa do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy od wydanej decyzji.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się prawomocna.

Ponadto, zgodnie z art. 54a ustawy z dnia 30 sierpnia 2002r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, jeżeli przed przekazaniem sądowi skargi jednej ze stron postępowania administracyjnego, inna strona tego postępowania zwróciła się do organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, w takiej sytuacji organ rozpoznaje tę skargę jak wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, o czym niezwłocznie zawiadamia stronę wnoszącą skargę. Jeżeli po przekazaniu sądowi skargi jednej ze stron postępowania administracyjnego, inna strona tego postępowania zwróciła się do organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, organ niezwłocznie zawiadamia o tym sąd, a sąd niezwłocznie przekazuje skargę wraz z aktami temu organowi.

*Wydanie decyzji nie podlega opłacie skarbowej, zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity Dz. U. z 2019r., poz. 1000 z późn. zm.).*

Dokument podpisany elektronicznie

*Z up. Generalnego Dyrektora Dróg  
Krajowych i Autostrad  
Magdalena Siejka*

Otrzymują

1. Pan Grzegorz Siergiej - pełnomocnik  
ul. Puszczykowska 11/1  
50-595 Wrocław

Do wiadomości:

1. Rejon w Opcznie
2. a/a

sprawę prowadzi Violetta Kropidłowska – Naczelnik Wydziału – tel. 42 – 233 96 88  
e-mail: [vkropidlowska@gddkia.gov.pl](mailto:vkropidlowska@gddkia.gov.pl)