

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI

/do zgłoszenia z art. 29 i 30 prawa budowlanego/

*Przebudowa drogi gminnej nr dz. 222, 233 Krępa - Mydłowiec
celem zabezpieczenia dna wąwozu*

o dł. 350 mb od km 0+000 do km 0+350

(dz. o nr ewid. 222, 233 - obręb 10 KRĘPA, gmina Iwaniska)

Adres budowy:

działki o nr ewid.:

222, 233 – położenie: Województwo: świętokrzyskie; Powiat: Opatów; Jednostka ewidencyjna: IWANISKA; Obręb: 10 KRĘPA;

INWESTOR:

**Gmina Iwaniska
ul. Rynek 3
27-570 Iwaniska**

JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA:

**Wojciech Dryś – OBSŁUGA INWESTYCJI DROGOWYCH
39-400 Tarnobrzeg; Aleja Warszawska 16B**

Projektant:

| <i>Lp.</i> | <i>Imię i nazwisko</i> | <i>Funkcja</i> | <i>Branża</i> | <i>Nr uprawnień</i> | <i>Data</i> | <i>Podpis</i> |
|------------|---------------------------|-------------------------|---------------|---------------------|-------------|---------------|
| 1 | mgr inż. Tadeusz Żak | Projektant | Drogowa | 167A/TBG/93 | V.2016 | |
| 2 | mgr inż. Wojciech Dryś | Asystent Projektanta | Drogowa | | V.2016 | |

MAJ 2016

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Oświadczenie Projektanta
2. Kserokopia uprawnień oraz zaświadczenia o wpisie do Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. Mapa ewidencyjna i wypis ze skorowidza działek
4. Opis techniczny

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan Orientacyjny w skali 1: 12 900 - Rys. Nr 1
2. Mapa Ewidencyjna z zakresem w skali 1 : 5 000 - Rys. Nr 2
3. Przekrój Konstrukcyjny - Rys. Nr 3

OŚWIADCZENIE

Projekt Przebudowy Drogi /do zgłoszenia z art. 29 i 30 prawa budowlanego/ na:

Przebudowę drogi gminnej nr dz. 222, 233 Krępa – Mydłowiec celem zabezpieczenia dna wąwozu o dł. 350 mb od km 0+000 do km 0+350 (dz. o nr ewid. 222, 233 - obręb 10 KRĘPA, gmina Iwaniska)

w branży drogowej

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant - mgr inż. Tadeusz Żak

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania:

- a) Umowa z Gminą Iwaniska;
- b) Aktualny podkład mapowy, kopia mapy ewidencyjnej w skali 1 : 5 000;
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. Nr 202 z dnia 16.09.2004 roku, pozycja 2072 z późniejszymi zmianami);
- d) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012, poz. 462 z późniejszymi zmianami);
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami);
- f) Inne Ustawy, Normy i Normatywy związane z projektowaną inwestycją.
- g) Wizja w terenie.

2. Cel, lokalizacja i zakres opracowania:

Celem opracowania jest sporządzenie projektu na przebudowę drogi gminnej nr dz. 222, 233 Krępa – Mydłowiec celem zabezpieczenia dna wąwozu o dł. 350 mb od km 0+000 do km 0+350 (dz. o nr ewid. 222, 233 - obręb 10 KREPA, gmina Iwaniska) w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych z odcinkowym ścięciem przyległych skarp, odcinkowym zasypaniem wyłukań i wyrw w nawierzchni (przy użyciu rumoszu skalnego) oraz z odcinkowym usunięciem namułu /korytowaniem/ w celu oczyszczenia istniejącej nawierzchni i uzyskania pierwotnej szerokości korpusu drogi (w tym celu przewidziano również odcinkowe karczowanie krzaków i zarośli); wykonanie nasypu uzupełniającego z rumoszu skalnego, profilowanie podłoża po wykorytowaniu lub wykonaniu nasypu uzupełniającego, wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz ułożenie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej z zabezpieczeniem krawędzi jezdni przez obustronne ułożenie krawężników betonowych układanych na płask na ławie

betonowej z oporem, za krawężnikiem przewidziano wykonanie poboczy z kruszywa łamanego wraz z ich podwójnym powierzchniowym utwaleniem, w ramach prac wykończeniowych już na całym odcinku drogi przewidziano plantowanie (obrobienie na czysto) skarp w gruncie kat. I-IV pomiędzy krawędzią pobocza a granicą pasa drogowego wraz z ich odcinkowym umocnieniem płytami ażurowymi.

3. Stan istniejący:

Istniejąca droga (dz. o nr ewid. 222, 233 - obręb 10 KREPA, gmina Iwaniska) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do gruntów rolnych i pojedynczej zabudowy zagrodowej. Istniejąca droga posiada jezdnię o nawierzchni gruntowej utwardzonej i o szerokości około 3,00 m. Wymieniony odcinek jezdni charakteryzuje się licznymi ubytkami i wyrwami oraz deformacjami nawierzchni. Po obu stronach jezdni pobocza gruntowe o szerokości około 0,50 m.

Podłoże z elementami skały uwidocznione poprzez istniejące wyłukania i wyrwy.

Początek odcinka w km 0+000 (na włączeniu do drogi powiatowej o nawierzchni bitumicznej), natomiast koniec w km 0+350.

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi.

Droga przewidziana do przebudowy przebiega odcinkowo w wąwozie, po istniejącym śladzie zarówno przez tereny niezabudowane, rolnicze (pola, łąki i pastwiska), lokalne nieużytki oraz odcinki w terenie o pojedynczej zabudowie zagrodowej. Przebudowa drogi nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu.

Całość zadania mieści się w granicach działek stanowiących pas drogowy (istniejąca droga), które są własnością inwestora (działki o nr ewid. 222, 233).

Konfiguracja terenu: teren pagórkowaty.

Charakterystyka ruchu: droga dojazdowa – D, kategoria ruchu KR 1.

4. Wytyczne do przebudowy w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

4.1. Dane techniczne:

| | | |
|-------------------------------|---|----------------|
| Klasa drogi | - | D – dojazdowa; |
| Kategoria ruchu | - | KR 1 |
| Obciążenie nawierzchni | - | 80 kN/oś |
| Szerokość jezdni jednopasowej | - | 3,00 m |
| Szerokość poboczy | - | 2 x 0,50 m; |

Pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (spadek dwustronny);
Pochylenie poprzeczne poboczy - 6% (spadek jednostronny do jezdni);

4.2. Plan sytuacyjny:

Szerokość przebudowywanej drogi – jednopasowej to 3,00 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonym Przekrojem Konstrukcyjnym.

Na całym odcinku przebudowywanej drogi zakłada się obustronne ułożenie krawężników betonowych układanych na płask na ławie betonowej z oporem, za krawężnikiem przewidziano wykonanie poboczy z kruszywa łamanego wraz z ich podwójnym powierzchniowym utwaleniem.

4.3. Profil podłużny:

Niweletę jezdni wpisano w istniejącą konfigurację terenu i dopasowano do istniejącego zagospodarowania terenu.

4.4. Przekrój konstrukcyjny:

Na całym odcinku przebudowywanej drogi zakłada się obustronne ułożenie krawężników betonowych o wymiarach 15x30 cm układanych na płask na ławie betonowej z oporem z betonu B-15, za krawężnikiem przewidziano wykonanie poboczy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,50 m (gr. 10 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm) wraz z ich podwójnym powierzchniowym utwaleniem. Przekrój nawierzchni jezdni o spadku dwustronnym o wartości 2 %. Spadek poboczy 6%, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na przebudowywanym odcinku zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym założono wykonanie robót ziemnych związanych z odcinkowym ścięciem przyległych skarp, odcinkowym zasypaniem wypłukań i wyrw w nawierzchni oraz z usunięciem namułu /korytowaniem/ w celu oczyszczenia istniejącej nawierzchni i uzyskania pierwotnej szerokości korpusu drogi; wykonanie nasypu uzupełniającego z rumoszu skalnego, profilowanie podłoża po wykorytowaniu lub wykonaniu nasypu uzupełniającego, wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (skład frakcyjny to: kruszywo łamane o ciągłym uziarnieniu 0-63 mm) i grubości 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 3 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 4 cm.

W ramach prac wykończeniowych już na całym odcinku drogi przewidziano plantowanie (obrobienie na czysto) skarp w gruncie kat. I-IV pomiędzy krawędzią pobocza a granicą pasa drogowego wraz z ich odcinkowym umocnieniem płytami ażurowymi betonowymi prefabrykowanymi o wymiarach 60x40x10 cm układanymi na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 10 cm wraz z wypełnieniem wolnych przestrzeni betonem.

Szczegółowy zakres prac związanych z przebudową zgodnie z przedmiarem robót do wykonania w części kosztorysowej.

4.5. Odwodnienie:

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi.

5. Konstrukcje nawierzchni – dla podłoża G1 (moduł sprężystości (wtórny) nie mniejszy niż 100 MPa):

Jezdnie:

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 3 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – skład frakcyjny to: kruszywo łamane o ciągłym uziarnieniu 0-63 mm
- podłoże po wykonaniu nasypu uzupełniającego z rumoszu skalnego

Pobocze:

- podwójne powierzchniowe utwalenie grysami frakcji 2/5, 5/8 o ilości kruszywa 18 dm³/m² i emulsją asfaltową kationową
- 10 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 mm
- uzupełnienie rumoszem skalnym do zakładanej niwelety

6. Wpływ inwestycji na środowisko.

Przedmiotowe zadanie zlokalizowane jest na całej swojej długości poza obszarem NATURA 2000.

Realizacja przedmiotowego zadania ma charakter lokalny, i nie wpłynie w znacznym stopniu na istniejące środowisko i nie naruszy istniejących stosunków wodnych. Wykonanie nawierzchni jezdni drogi, obustronnych krawężników i poboczy na szerokości 0,50 m poprawi płynność ruchu samochodowego, a co za tym idzie zmniejszy się emisja spalin oraz obniży lokalnie stężenie substancji zanieczyszczających: CO, CO₂, CH₄, NO, Pb, SO₂, poprzez zwiększenie drożności systemu

komunikacyjnego. Poprawie ulegnie również bezpieczeństwo ruchu samochodowego. Poprawi się również dostępność i funkcjonalność przedmiotowego urządzenia komunikacyjnego oraz ograniczenie uciążliwości wynikającej z hałasu powodowanych przez mało płynny ruch samochodowy (wprawdzie ruch drogowy będzie emitował hałas i wibracje, to będą one jednak mniejsze niż w przypadku pozostawienia drogi w obecnym stanie technicznym). Wykonanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych poprawi odwodnienie terenu. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo. Ze względu na przeznaczenie (ruch lokalny) większość zanieczyszczeń będzie miała charakter organiczny, a ich ilość nie będzie istotnie wpływać na czystość wody. Wykonanie całości inwestycji poprawi bezpieczeństwo, estetykę terenu i zwiększy jego atrakcyjność gospodarczą. Ze względu na wielkość i rodzaj inwestycji nie wpłynie ona negatywnie na obszar, na którym jest zlokalizowana. Planowane do realizacji przedsięwzięcie nie przebiega przez parki narodowe. Realizacja planowanego zamierzenia nie stanowi zagrożenia dla systemów korytarzy, ciągów i powiązań ekologicznych, umożliwiających swobodne przemieszczanie się zwierząt. Na terenie planowanej inwestycji oraz w najbliższym sąsiedztwie nie występują stanowiska roślin chronionych. Planowane do realizacji prace budowlane nie spowodują realnego zagrożenia dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, nie spowodują zmian w przyrodzie nieożywionej – wszelkie stosunki geobotaniczne zostaną zachowane; również stosunki glebowe i wodne nie zostaną zmienione; realizacja projektu nie będzie mieć żadnego wpływu na klimat, dobra materialne oraz dobra kultury. W związku z realizacją inwestycji nie zachodzi naruszenie interesów osób trzecich, zarówno w związku z przepisami ochrony środowiska jak i przepisami budowlanymi. Powstałe w wyniku prac budowlanych oraz eksploatacji dróg odpady będą typowymi odpadami powstającymi w budownictwie drogowym i nie stanowią zagrożenia dla środowiska, przy zachowaniu ich właściwego składowania i powtórnego wykorzystania.

Planowana inwestycja nie znajduje się również na obszarze wpisanym do rejestru zabytków.

7. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Informuję, że przedmiotowe zadanie jest inwestycją, która nie wymaga sporządzenia Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

Powyższe wynika z faktu, że rodzaje robót budowlanych objętych zadaniem nie wchodzi w skład szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi wymienionych w § 6 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. Nr 120, poz. 1126.

Opracował: