

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA

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

**Przebudowa drogi wewnętrznej w Krzątce na działce nr ewid. 2121
na odcinku 253 mb od km 0+000 do km 0+253**

Adres budowy:

działki o nr ewid.:

2121, 924 – położenie działek: Województwo: podkarpackie;
Powiat: kolbuszowski; Jednostka ewidencyjna: 180603_2
Majdan Królewski; Obręb: 0004 Krzątka;

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

- współczynnik kategorii obiektu: (k) 1,0
- współczynnik wielkości obiektu: (w) 1,0

INWESTOR:

**Wójt Gminy Majdan Królewski
ul. Rynek 1A
36-110 Majdan Królewski**

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. Wojciech Dryś	Projektant	Drogowa	PDK/0056/POOD/16 uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej	XII.2019	

GRUDZIEŃ 2019

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Oświadczenie Projektanta
2. Kserokopia uprawnień oraz zaświadczenia o wpisie do Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. Opis techniczny

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|---|---|-------------------|
| 1. Plan Orientacyjny w skali 1: 13 000 | - | Rys. Nr 1 |
| 2. Plan Sytuacyjny w skali 1 : 500 | - | Rys. Nr 2.1 i 2.2 |
| 3. Przekroje Konstrukcyjne w skali 1 : 20 | - | Rys. Nr 3 |

OŚWIADCZENIE

Materiały do zgłoszenia /do zgłoszenia z art. 29 i 30 prawa budowlanego/ na:

Przebudowę drogi wewnętrznej w Krzątce na działce nr ewid. 2121 na odcinku 253 mb od km 0+000 do km 0+253

w branży drogowej

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant - mgr inż. Wojciech Dryś

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania:

- a) Umowa z Gminą Majdan Królewski;
- b) Aktualny podkład mapowy, kopia mapy zasadniczej;
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t. j. Dz.U. 2013 poz. 1129);
- d) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t. j. Dz.U. 2018 poz. 1935);
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t. j. Dz.U. 2016 poz. 124 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 wewnętrznej w Krzątce na działce nr ewid. 2121 na odcinku 253 mb od km 0+000 do km 0+253 (dz. o nr ewid. 2121, 924 – położenie działek: Województwo: podkarpackie; Powiat: kolbuszowski; Jednostka ewidencyjna: 180603_2 Majdan Królewski; Obręb: 0004 Krzątka) w zakresie:

- na odcinku od km 0+000 do km 0+145 – wykonanie robót ziemnych związanych z usunięciem wierzchniej warstwy darniny i profilowaniem w celu wyprowadzenia spadków, wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni jezdni (po uprzednim jej oskardowaniu) poprzez uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie, a następnie wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej wraz z wykonaniem skropień międzywarstwowych;
- na odcinku od km 0+145 do km 0+253 – wykonanie kompleksowej konstrukcji jezdni poprzez wykonanie robót ziemnych związanych z korytowaniem, profilowaniem wraz z zagęszczeniem podłoża, warstwa mrozochronna z mieszanki związanej cementem,

podbudowa gr. 20 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, a następnie wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej wraz z wykonaniem skropień międzywarstwowych,

- w ramach prac wykończeniowych przewidziano wykonanie poboczy gruntowych ulepszonych kruszywem łamanym, plantowanie (wykonanie opaski ziemnej) poza krawędzią pobocza, regulację wysokościową urządzeń uzbrojenia podziemnego oraz zniwelowanie różnicy wysokościowej na istniejących zjazdach w technologii z kruszywa.

3. Stan istniejący:

Istniejąca droga (dz. o nr ewid. 2121, 924 – położenie działek: Województwo: podkarpackie; Powiat: kolbuszowski; Jednostka ewidencyjna: 180603_2 Majdan Królewski; Obręb: 0004 Krzątka) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do posesji prywatnych, na przebudowywanym odcinku w km 0+000 do km 0+145 posiada jezdnię o nawierzchni utwardzonej kruszywem o szerokości około 3,50 m, od km 0+145 do km 0+253 posiada jezdnię o nawierzchni gruntowej o szerokości około 3,50 m, po obu stronach jezdni pobocza gruntowe o szerokości około 0,75 m.

Wymienione odcinki jezdni i pobocza charakteryzują się licznymi ubytkami i deformacjami nawierzchni.

Początek odcinka w km 0+000 to skrzyżowanie z drogą powiatową o nawierzchni bitumicznej (dz. o nr ewid. 924), natomiast koniec w km 0+253.

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

Droga przewidziana do przebudowy przebiega po istniejącym śladzie zarówno przez tereny niezabudowane 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 (działka o nr ewid. 2121) lub inwestor posiada prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane (działka o nr ewid. 924).

Konfiguracja terenu: teren równinny.

Charakterystyka ruchowa: droga wewnętrzna, kategoria ruchu KR 1.

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

4.1. Dane techniczne:

Klasa drogi	-	droga wewnętrzna;
Kategoria ruchu	-	KR 1
Obciążenie nawierzchni	-	80 kN/oś
Szerokość jezdni jednopasowej	-	3,50 m
Szerokość poboczy gruntowych	-	2 x 0,75 m;
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek dwustronny);
Pochylenie poprzeczne poboczy	-	8% (spadek jednostronny od jezdni)

4.2. Plan sytuacyjny:

Szerokość przebudowywanej drogi – jednopasowej to 3,50 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonymi Przekrojami Konstrukcyjnymi.

Na całym odcinku przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,75 m.

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 pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,75 m (gr. 10 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm). Przekrój nawierzchni jezdni o spadku dwustronnym o wartości 2 %. Spadek poboczy 8 %, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na przebudowywanym odcinku zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi: założono:

- na odcinku od km 0+000 do km 0+145 – wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm i z zamięłowaniem, średnia grubości warstwy po zagęszczeniu 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 5 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-

bitumicznej o grubości 4 cm, pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej;

- na odcinku od km 0+145 do km 0+253 – wykonanie kompleksowej konstrukcji jezdni poprzez wykonanie robót ziemnych związanych z korytowaniem, profilowaniem wraz z zagęszczeniem podłoża G1, warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej cementem o wytrzymałości R_m 2,5 MPa gr. 15 cm, podbudowa gr. 20 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm (C90/3) wraz z zaklinowaniem kruszywem o uziarnieniu 0-31,5 mm, wykonanie warstwy wiążącej AC 16W gr. 5 cm i ścieralnej AC 11S gr. 4 cm z mieszanki mineralno-bitumicznej.

W związku realizacją przebudowy zachodzi konieczność wycinki drzew oraz zakrzaczeń. Przewidziano również wyprowadzenie promieni włączeń oraz zniwelowanie różnicy wysokościowej na istniejących zjazdach (w granicach pasa drogowego). 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. Sposób odwodnienia nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu pierwotnego, nie przewiduje się żadnych nowych elementów.

4.6. Ubrojenie zlokalizowane w pasie drogowym:

Prace ziemne w miejscach zbliżeń z sieciami uzbrojenia terenu należy wykonywać ręcznie pod nadzorem pracownika dysponenta sieci. Całość prac należy skoordynować z robotami drogowymi. Realizacja inwestycji ze względu na brak głębokich wykopów oraz posadowienia istniejących sieci uzbrojenia podziemnego na głębokościach zgodnych z warunkami technicznymi nie wymaga prac zabezpieczających sieci, w tym montażu rur osłonowych.

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

Jezdnia na odcinku od km 0+000 do km 0+145:

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 5 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- śr. 20 cm - wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm i z zamięłowaniem **(UWAGA: całość**

warstwy układana mechanicznie rozcielnaczem, grubość układanej warstwy w każdym miejscu nie może być mniejsza niż 15 cm)

- istniejąca nawierzchnia z kruszywa w złym stanie technicznym (liczne wykruszenia i ubytki)

Jezdnia na odcinku od km 0+145 do km 0+253:

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S
- 5 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W
- 20 cm - podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0 – 63 mm (C_{90/3}) wraz z zaklinowaniem kruszywem o uziarnieniu 0-31,5 mm i z zamięłaniem
- 15 cm - warstwa mrozoochronna gr. 15 cm z mieszanki związanej cementem o wytrzymałości R_m 2,5 MPa z wytwórni
- podłoże po wykorytowaniu

Pobocze:

- 10 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 mm
- uzupełnienie gruntem rodzimym do zakładanej niwelety jezdni

6. Wpływ inwestycji na środowisko.

Planowane zadanie realizowane będzie na obszarze objętym ochroną prawną zgodnie z ustawą z 16.04.2004 r o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 poz. 880) - obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 - Puszcza Sandomierska PLB 180005.

Przebudowa drogi wewnętrznej w Krzątce na działce nr ewid. 2121 na odcinku 253 mb od km 0+000 do km 0+253 (dz. o nr ewid. 2121, 924 – położenie działek: Województwo: podkarpackie; Powiat: kolbuszowski; Jednostka ewidencyjna: 180603_2 Majdan Królewski; Obręb: 0004 Krzątka) **nie kwalifikuje się** do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz. 71).

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 z mieszanki mineralno – bitumicznej, obustronnych poboczy gruntowych na szerokości 0,75 m poprawi płynność ruchu samochodowego, a co za tym idzie zmniejszy się emisja spalin oraz obniży lokalnie stężenie

substancji zanieczyszczających: CO, CO₂, CH, 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.

8. Obszar oddziaływania inwestycji

Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamknie się w granicach działek stanowiących pas drogowy tj. działki oznaczone nr ewidencyjnym: **2121, 924.**

Opracował: