

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI

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

**Przebudowa drogi wewnętrznej w miejscowości Zochcin
o dł. 150 mb. od km 0+000 do km 0+150, dz. ewid. 188**

Adres budowy:

działka o nr ewid.:

188 – położenie: Województwo: świętokrzyskie; Powiat:
Opatów; Jednostka ewidencyjna: SADOWIE; Obręb: 19
Zochcin;

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

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

INWESTOR:

**Gmina Sadowie
Sadowie 86
27-580 Sadowie**

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	I.2019	

STYCZEŃ 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. Mapa Ewidencyjna z zakresem w skali 1 : 5 000 | - | Rys. Nr 2 |
| 3. Przekroje Konstrukcyjne | - | Rys. Nr 3 |

OŚWIADCZENIE

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

Przebudowę drogi wewnętrznej w miejscowości Zochcin o dł. 150 mb. od km 0+000 do km 0+150, dz. ewid. 188

w branży drogowej

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant - mgr inż. Wojciech Dryś

OPIIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania:

- a) Umowa z Gminą Sadowie;
- b) Aktualny podkład mapowy, kopia mapy ewidencyjnej;
- 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 (Dz. U. 2012, poz. 462 ze zmianami);
- 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);
- 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 na dz. nr ewid. 188 w miejscowości Zochcin od km 0+000 do km 0+150 (dz. o nr ewid. 188 – obręb Zochcin, Gmina Sadowie) w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych z odcinkowym usunięciem wierzchniej warstwy darniny i profilowaniem w celu wyprowadzenia spadków oraz z odcinkowym korytowaniem, odcinkowe wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni jezdni (po uprzednim jej oskardowaniu) poprzez uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie, odcinkowe wykonanie warstwy odsączającej z rumoszu skalnego i podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, a następnie już na całym odcinku drogi wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej wraz z wykonaniem skropień międzywarstwowych, wykonanie poboczy gruntowych ulepszonych kruszywem łamanym, w ramach prac wykończeniowych już na całym odcinku drogi przewidziano plantowanie (wykonanie opaski ziemnej) poza krawędzią pobocza oraz zniwelowanie różnicy wysokościowej na istniejących zjazdach poprzez uzupełnienie kruszywem łamanym.

3. Stan istniejący:

Istniejąca droga (dz. o nr ewid. 188 – obręb Zochcin, Gmina Sadowie) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do posesji prywatnych i pól uprawnych, na przebudowywanym odcinku posiada odcinkowo jezdnię o nawierzchni z kruszywa o szerokości około 3,00 m oraz odcinkowo o nawierzchni gruntowej o szerokości około 2,50 m, po obu stronach jezdni pobocza gruntowe o szerokości około 0,30 m.

Wymienione odcinki jezdni charakteryzują się licznymi ubytkami i deformacjami nawierzchni.

Początek odcinka to skrzyżowanie z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej, koniec w km 0+150.

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, rolnicze (pola i łąki), lokalne nieużytki oraz odcinki w terenie o pojedynczej zabudowie zagrodowej. Przebudowa drogi nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu.

Całość zadania mieści się w granicach działki stanowiącej pas drogowy (istniejąca droga), która jest własnością inwestora (działka o nr ewid. 188).

Konfiguracja terenu: teren równiny.

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	-	wewnętrzna;
Kategoria ruchu	-	KR 1
Obciążenie nawierzchni	-	80 kN/oś
Szerokość jezdni jednopasowej	-	3,00 m i 2,50 m
Szerokość poboczy gruntowych	-	2 x 0,30 m;
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek jednostronny);
Pochylenie poprzeczne poboczy jednostronny od i do jezdni)	-	2 i 8% (spadek

4.2. Plan sytuacyjny:

Szerokość przebudowywanej drogi – jednopasowej to 3,00 m i 2,50 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonymi Przekrojami Konstrukcyjnymi.

Zmiana szerokości jezdni na długości prostej przejściowej o długości $L=15$ m.

Na całym odcinku przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,30 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 0,30 m (gr. 6 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm). Przekrój nawierzchni jezdni o spadku jednostronnym o wartości 2 %. Spadek poboczy 2 i 8 %, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na przebudowywanym odcinku zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym założono:

- na odcinku od km 0+000 do km 0+080 założono 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, średnia grubości warstwy po zagęszczeniu 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 3 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 3 cm, pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej;
- na odcinku od km 0+080 do km 0+150 założono wykonanie robót ziemnych związanych z korytowaniem; wykonanie warstwy odsączającej z rumoszu skalnego o grubości po zagęszczeniu 15 cm; wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 3 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 3 cm,

między warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej.

Przewidziano również wyprowadzenie promieni włączeń na skrzyżowaniu oraz zniwelowanie różnicy wysokościowej na istniejących zjazdach w technologii z kruszywa łamanego w związku z podniesieniem niwelety drogi (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.

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

Jezdnia od km 0+000 do km 0+080:

- 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 3 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 (**UWAGA: całość warstwy układana mechanicznie rozcielnikiem, grubość układanej warstwy w każdym miejscu nie może być mniejsza niż 15 cm**)
- istniejąca nawierzchnia z kruszywa łamanego

Jezdnia od km 0+080 do km 0+150:

- 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 3 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm
- 15 cm – warstwa odsączająca z piasku/rumoszu skalnego
- podłoże po wykorytowaniu

Pobocze gruntowe:

- 6 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 mm
- wyszerzona podbudowa

6. Wpływ inwestycji na środowisko.

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

Przebudowa drogi wewnętrznej w miejscowości Zochcin o dł. 150 mb. od km 0+000 do km 0+150, dz. ewid. 188 (dz. o nr ewid. 188 – obręb Zochcin, Gmina Sadowie) **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 2016 r. 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 0,30 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 działki stanowiącej pas drogowy tj. działka oznaczona nr ewidencyjnym: **188**.

Opracował: