

PROJEKT BUDOWLANY
PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ 108813 W MIEJSC.
JASIONKA dz. ewid. nr 3927/5, 3926, 3703, 3886

Województwo : podkarpackie
Powiat : rzeszowski
Jednostka ewidencyjna : 181613_2 Trzebownisko
Obręb : 0001 JASIONKA

INWESTOR - GMINA TRZEBOWNISKO
36-001 TRZEBOWNISKO

Kategoria obiektu budowlanego XXV

<div><div>ARTUR TOMCZYK WIETLIN 112 37-543 LASZKI tel. 606-506-749 drog.art@interia.pl</div></div>					
Lp.	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, Nr uprawnień	data	Podpis
1	Drogowa	Projektował	Artur Tomczyk PDK/0097/POOD/12	SIERPIEŃ 2020	
2		Sprawdził	Władysław Rosół D68/77	SIERPIEŃ 2020	
3	B. Sanitarna	Projektant	Aneta Samborska PDK/0086/PWOD/05	SIERPIEŃ 2020	

TRZEBOWNISKO SIERPIEŃ 2020

Zawartość projektu

Zawartość projektu

- 1 Podstawa opracowania:
- 2 Stan istniejący:
- 3 Stan projektowany:
4. Rozwiązania projektowe
5. Zestawienie powierzchni
6. Informacja o ochronie zabytków
7. Informacja o wpływie eksploatacji górniczej
8. Informacja o położeniu w otoczeniu lotniska Rzeszów -Jasionka oraz lotniska

Rzeszów

9. Ochrona środowiska
10. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu
11. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
12. Uprawnienia oraz przynależność do izby projektanta oraz sprawdzającego
13. Warunki techniczne PGE –RE1/RM/JJ/53/15/2020/6/1426
- 14 . Pozwolenie wodno-prawne Decyzja Nr 352/2021/ZUZ

Rysunki techniczne

- Orientacja
- Plan zagospodarowania terenu 1 : 500 rys.1
- Przekroje normalne skala 1:50 – rys. 2,3,4
- Szczegóły konstrukcyjne skala 1:50 rys.5, 6
- Profil podłużny - skala 1:100/1000 - rys 7

Opis techniczny

1. Podstawa opracowania:

Projekt opracowano na zlecenie Inwestora w oparciu o mapę do celów projektowych w skali 1:500, 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 z dnia 14 maja 1999 roku oraz pomiary uzupełniające w terenie. Katalog wzmocnień nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDKiA.

2. Stan istniejący:

Droga gminna 108813 posiada nawierzchnię z masy mineralno asfaltowej o szarości ok. 4 do 4,5 m. posiada pobocza gruntowe oraz częściowo występujące rowy, które są zamulone. Droga przebiega w terenie równinnym i zabudowanym. Ruch pieszych odbywa się niebezpiecznym poboczem na krawędzi rowu. W miejscu planowanego chodnika występują posesje. W chwili obecnej brak funkcjonującego odwodnienia drogi.

3. Stan projektowany:

Stan projektowany obejmuje przebudowę nawierzchni jezdni, budowę chodnika oraz odcinkowego przykrycia rowów poprzez zastosowanie kanalizacji deszczowej.

4. Rozwiązania projektowe

4.1 Projekt zagospodarowania terenu.

W km 0+000 do 0+663 projektowane jest poszerzenie istniejącej nawierzchni do 5,5 m z wyjątkiem odcinka w km 0+022 do 0+128 celem zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników zastosowano urządzenia uspokojenia ruchu tj. próg zwalniający wraz z oznakowaniem oraz zwężeniem jezdni do 4,5 m. Wzdłuż całej drogi zaprojektowany został chodnik o szerokości 2 m z wyjątkiem odc. w km od 0+022 do 0+234 gdzie z uwagi na wąski pas drogowy został lokalnie zawężony do 1,5 m. Dopuszcza się lokalne zawężenie chodnika do 1,20 m zgodnie z § 44 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. /Dziennik Ustaw nr 430 z dnia 14 maja 1999r.”.

Chodnik objęty jest krawężnikiem betonowym 15x30x100 na ławie betonowej z oporem z betonu C12/16. Obrzeże betonowe o wymiarach 8x30x100 cm na ławie betonowej C9/12. Odkrycie krawężnika w stosunku do istniejącej nawierzchni wynosi 12 do 16 cm. W km od 0+128 do 0+234 zaprojektowano palisadę 18x18x80. Spadki poprzeczne na chodniku i jezdni wynoszą 2%. Na istniejących wjazdach do posesji należy obniżyć krawężnik 2 do 4 cm nad poziom nawierzchni jezdni oraz zastosować kostkę brukową 8 cm.

W ciągu chodnika zaprojektowano kanał technologiczny z rur o profilu KTu1 i studnie telekomunikacyjne typ SKR-1.

Wszystkie roboty objęte niniejszym opracowaniem mieszczą się w pasach drogowych.

4.2 Projektowany jest kolektor z rur PP SN8 fi 40 cm układanych na ławie z kruszywa łamanego gr. 20 cm. W miejscu załamania trasy kanalizacji oraz co ok. 50m zaprojektowano studnie rewizyjne żelbetowe fi 1000 mm o wys. od 1. do 2 m

posadowionych na ławie z kruszywa łamanego gr. 20 cm. Na studniach zastosowano włazy żeliwne typu lekkiego. Projektowane są kratki ściekowe z kręgów betonowych fi 500 mm o wys. 1,0 m . Zaprojektowano przykanaliki z rur PCV fi 200 mm. W celu odwodnienia pasa drogowego za chodnikiem zaprojektowano kratki ściekowe.

Po wykonaniu kanału należy go poddać próbie szczelności na eksfiltrację. Próba szczelności obejmuje: badanie stanu odcinka kanału wraz ze studzienkami, napełnienie wodą i odpowietrzenie przewodu, pomiar ubytku wody.

Badany przewód kanałowy powinien przed próbą pozostawać przez jedną godzinę całkowicie napełniony. Czas trwania próby powinien wynosić 15 minut. Na złączach kielichowych nie powinny ukazywać się krople wody. Rurociąg uważa się za szczelny, kiedy dopełniana ilość wody w rurociągu w czasie trwania próby nie wynosi więcej niż 0,02 dm³/m² powierzchni rury. Podczas próby należy prowadzić kontrolę szczelności złączy, ścian przewodu i studzienek. W przypadku stwierdzenia ich nieszczelności należy poprawić uszczelnienie a w razie niemożności oznaczyć miejsce wycieku wody i przerwać badania do czasu usunięcia przyczyn nieszczelności i próbę szczelności powtórzyć.

W km 0+398 pod koroną drogi likwidacji podlega istniejący przepust o średnicy fi 50, przedmiotowy przepust jest zamulony i nie drożny, posiada spękanie murki czołowe, w chwili obecnej nie pełni swojej funkcji. W miejscu likwidowanego przepustu zaprojektowano ciąg kanalizacji (S10 – SR4) zapewniający przepływ zgromadzonej w kanalizacji wody.

Współrzędne likwidowanego przepustu:

wlotu x - 7575814.5000, y-5553542.4200

wylotu x - 7575820.8800, y-5553547.2800

Odprowadzenie wód opadowych z ciągu kanalizacji następuje w km 0+405 do istniejącego rowu wylotem prefabrykowanym umocnionym płytami ażurowymi gr 10 cm na podsypce cem-piaskowej. Współrzędne wylotu x-7575830.1833, y - 5553558.8882. Rzędna wylotu 194,30. W chwili obecnej w ten sam sposób następuje odpływ wód opadowych z drogi w związku z czym odprowadzenie wód będzie się odbywało w sposób nie zmienny co do wylotu.

4.3 Opis konstrukcji nawierzchni

W oparciu o „Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. /Dziennik Ustaw nr 430 z dnia 14 maja 1999r.” projektowany odcinek ulicy zaprojektowano o następujących parametrach:

- droga klasy L
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h;
- grupa nośności podłoża G1
- kategoria ruchu KR 1

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI CHODNIKA

6 cm kostka brukowa wibroprasowana.

4 cm podsypka cementowo-piaskowa

10cm podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5 mm

10 cm podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem Rm 2,5 Mpa.

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI CHODNIKA NA ZJAZDACH

8 cm kostka brukowa wibroprasowana.

4 cm podsypka cementowo-piaskowa

15cm podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5 mm

10 cm podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem Rm 2,5 Mpa

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI

4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S dla ruchu KR1

4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W dla ruchu KR1

Warstwa profilowa

KONSTRUKCJA POSZERZENIA JEZDNI

4 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W dla ruchu KR1

20 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabil mechanicznie 0/31,5 mm

20 cm dolna warstwa podbudowy z kruszywa stabilizowanego cementem o Rm 2,5Mpa

4.4 Odwodnienie

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi i chodnika odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do projektowanych kraterów ściekowych i kanalizacji deszczowej.

Zgodnie z RMTBiGW z dnia 24 kwietnia 2012 r w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych , dla projektowanej drogi ze względu na jej charakter oraz występujące na omawianym terenie proste warunki gruntowe, przyjęto I kategorię geotechniczną.

5.Zestawienie powierzchni

Powierzchnia utwardzona pod nawierzchnię jezdni wynosi 3820 m²

Powierzchnia utwardzona pod chodniki wynosi 1274 m²

6.Informacja o ochronie zabytków

Teren objęty projektem nie podlega ochronie konserwatora zabytków i nie jest objęty pracami górnictwami. W związku z inwestycją nie zachodzi potrzeba wycinki drzew. Zgodnie z ustawą Prawo Geodezyjne i Kartograficzne Dz. U. nr. 2010.193.1287 z późn. zmianami, istnieje obowiązek chronienia znaków geodezyjnych.

7.Informacja o wpływie eksploatacji górniczej

Nie dotyczy

8 .Informacja o położeniu w otoczeniu lotniska Rzeszów - Jasionka oraz lotniska Rzeszów

Projektowana inwestycja nie przewiduje żadnych obiektów budowlanych które przekroczyłyby rzędną terenu 241,00 m n.p.m., ani urządzeń mogących być źródłem żerowania ptaków, ani zasadzeń drzewami wysokimi mogącymi stanowić przeszkodę lotniczą.

9.Ochrona środowiska

Zgodnie z treścią § 3 ust.1 pkt. 56 rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010 r., Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) projektowane przedsięwzięcie nie zalicza się do inwestycji mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Przedsięwzięcie to nie podlega również konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym – zgodnie z art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na terenie objętym inwestycją nie występują chronione gatunki roślin, zwierząt oraz grzybów. Inwestycja będzie wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Inwestycja nie jest realizowana na terenach i w zasięgu obszaru NATURA 2000. W sąsiedztwie inwestycji nie stwierdzono występowania pomników przyrody wymagających zastosowania szczególnych form ochrony.

Rozwiązania projektowe nie wpłyną na pogorszenie stanu wód powierzchniowych i podziemnych. Roboty wykonywane będą na terenie znajdującym się poza obszarem parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych oraz innych otulin. Nie likwiduje się naturalnych zbiorników oraz nie zmienia stosunków wodnych.

Planowana inwestycja nie powoduje:

Zagrożenia bezpieczeństwa ludzi lub mienia.

Pogorszenia stanu środowiska.

Wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń lub uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Zmiany emisji zanieczyszczeń lub wytwarzaniem odpadów.

Pogorszenia warunków zdrowotno – sanitarnych.

Wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń lub uciążliwości dla terenów sąsiednich (w tym zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby).

Ograniczeń w dostępie do drogi publicznej.

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, dla rolniczej przestrzeni produkcyjnej, nie spowoduje zmiany emisji zanieczyszczeń gazowych, a ich funkcjonowanie nie wiąże się z wytwarzaniem odpadów.

Przyjęte rozwiązania nie ograniczają możliwości przejazdu dla wszystkich pojazdów dopuszczonych do ruchu w tym pojazdów pożarniczych.

10. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU:

Obszar Oddziaływania Obiektu zgodnie z art. 3 ust. 20 ustawy Prawo budowlane to teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego w oparciu o przepisy prawa dotyczące Obszaru Oddziaływania Obiektu. Obszaru Oddziaływania Obiektu ustalono na podstawie art. 20 ust. 1 pkt 1c i art. 34 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane oraz Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

W przypadku planowanej inwestycji **obszar oddziaływania mieści się w całości w granicach działek inwestora.** Realizacja inwestycji nie zmienia sposobu dostępu do działek sąsiednich oraz nie ogranicza ich zabudowy. Obiekt jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dostosowanie do krajobrazu zostanie zrealizowane przez dobór materiałów.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się występowania negatywnych oddziaływań na tereny sąsiadujące, a tym samym nie przewiduje się pogorszenia standardu życia ludzi mieszkających w najbliższym sąsiedztwie.

INFORMACJA BIOZ

nazwa i adres obiektu budowlanego;

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ 108813 W MIEJSC. JASIONKA

imię i nazwisko lub nazwę inwestora oraz jego adres;

INWESTOR - GMINA TRZEBOWNISKO

imię i nazwisko oraz adres projektanta, sporządzającego informację

10. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ze względu na specyfikę projektowanego obiektu budowlanego uwzględnionej w planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

1. Zakres robót i kolejność realizacji.

Kolejność realizacji robót:

- roboty przygotowawcze
- roboty ziemne – wykopy
- roboty związane z budową kolektora i studni rewizyjnych
- budowa chodnika
- przebudowa nawierzchni jezdni

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych i uzbrojenia.

- a. woda, gazociąg, kabel energetyczny

3. Elementy zagospodarowania, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Projekt nie zawiera elementów zagospodarowania mogących stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

4. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych.

Przewidywane zagrożenia mogące wystąpić związane są z:

- koniecznością prowadzenia robót bez wyłączania ruchu kołowego
- koniecznością użycia sprzętu budowlanego do wykonania robót drogowych
- koniecznością zabezpieczenia gazociągu oraz kabli teletechnicznych

Wszelkie prace budowlane należy prowadzić po uprzednim zabezpieczeniu terenu, zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.