
OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt robót remontowych w ramach rewitalizacji ul. Króla Kazimierza Wielkiego (DG107524R), ul. Krakowskiej (DG107559R), ul. Grunwaldzkiej w m. Ropczyce w pasie drogowym usytuowanym na działkach:

- DG107534R (ul. Kazimierza Wielkiego) – 840/15, 851,
- DG107559R (ul. Krakowska) – 840/3,
- DG107554R (ul. Grunwaldzka) – 762/8,
- DP1357R (ul. Jana Zwierza) – 171/14,
- DP1358R (ul. Świętej Barbary) – 2348/28, 2348/33,
- drogi wewnętrzne – 1058/40,

w dotychczasowym miejscu z zastosowaniem wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym. Przewidywane roboty budowlane nie wymagają pozwolenia na budowę zgodnie z art. 29 ust. 3 pkt 2 oraz art. 29 ust. 4 pkt 4 ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. Nr z 2020, poz. 1333 z późn. zmianami).

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Głównym celem opracowania jest poprawa warunków komunikacyjnych na terenie osiedla mieszkaniowego miasta Ropczyce, stworzenie warunków do jego dalszej rozbudowy oraz przygotowanie nawierzchni do przejścia obciążenia 100 kN/oś związanego z obsługą przyległych terenów. Niniejsze opracowanie było poprzedzone koncepcją, na podstawie której określono możliwe rozwiązania projektowe dla przeprowadzenia remontu istniejących ciągów drogowych publicznych i niepublicznych dla poprawy warunków komunikacyjnych na terenie osiedla mieszkaniowego, uporządkowanie systemu postoju pojazdów oraz przygotowanie nawierzchni do przejścia obciążenia 100 kN/oś związanego z obsługą komunikacyjną.

Opracowanie uwzględnia:

- dokonana ocenę stanu technicznego analizowanego układu komunikacyjnego;
- propozycję przebiegu dróg wraz z określeniem ich układu geometrycznego z wykorzystaniem istniejących ciągów drogowych;
- określenie niezbędnej zajętości terenu w pasie drogowym dla usytuowania urządzeń infrastruktury drogowej;
- rozwiązania w zakresie poprawy odwodnienia drogi z zachowaniem istniejących kierunków odpływu do odbiorników;
- wymianę konstrukcji nawierzchni;
- propozycję w zakresie organizacji ruchu;
- wymianę wyposażenia technicznego;

W związku z tym, że w §3 ust. 2 Rozporządzenia RM z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, remont odcinka drogi nie został wymieniony jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, planowane roboty budowlane podlegają zgłoszeniu zgodnie z art. 29 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U z 2020, poz. 1333 z późn. zmianami), bez obowiązku przeprowadzania postępowania środowiskowego.

3. INWESTOR ZADANIA

Inwestorem zadania jest: **GMINA ROPCZYCE**

4. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa z Inwestorem
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t. jednolity Dz. U. 2016, poz. 124 z późn. zmianami).
 - Mapa zasadnicza do celów projektowych
 - Wizje i inwentaryzacje w terenie.
-

5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

5.1. Charakterystyka drogi i ocena stanu technicznego

5.1.1. Ulica Króla Kazimierza Wielkiego

Droga gminna Nr 107524R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego) jest drogą publiczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2017r., poz.2222 z późn. zmianami) i stanowi istotny element sieci drogowej miasta powiatowego Ropczyce. Drogą nie jest prowadzona regularna komunikacja autobusowa. Obecny kształt nadano drodze w latach osiemdziesiątych XX wieku, w późniejszych latach dopracowano poszczególne elementy przekroju. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi powiatowej Nr 1357R (ul.Jana Zwierza), a jej koniec w km 0+232,0 stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107554R (ul.Grunwaldzka). Natężenie ruchu jest dość duże, szczególnie w godzinach szczytu dziennego. Brak uporządkowanego systemu parkowania wzdłuż ulicy powoduje jej znaczne zatłoczenie.

Klasa techniczna „L” - km 0+000 – 0+232,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR3

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 40 km/h

Nośność km 0+000 – 0+232,14 - < 80 kN

Ulica przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty usługowe i mieszkaniowe. Trasa składa się z odcinków prostych oraz łuków poziomych o promieniach zróżnicowanych. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny drogi jest zróżnicowany, dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 5,0 m bez poszerzeń na łukach poziomych;
- chodnik prawostronny o zmiennej szerokości 1,50 – 2,0 m o nawierzchni z kostki betonowej;
- opaska lewostronna gruntowa o zmiennej szerokości z krawężnikiem i bez krawężnika

Odwodnienie ulicy – istniejąca kanalizacja deszczowa, wymaga odcinkowego remontu i uzupełnienia wpustów w celu usprawnienia odprowadzenia wody.

Stan nawierzchni jezdni – dobry, lokalne spękania poprzeczne (odbite) i siatkowe

Stan chodników – dobry, lokalnie zaniżone i uszkodzone krawężniki, lokalne deformacje nawierzchni z kostki betonowej

5.1.2. Ulica Krakowska

Droga gminna Nr 107559R (ul.Krakowska) jest drogą publiczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2017r., poz.2222 z późn. zmianami) i stanowi istotny element sieci drogowej miasta powiatowego Ropczyce. Drogą nie jest prowadzona regularna komunikacja autobusowa. Obecny kształt nadano drodze w latach osiemdziesiątych XX wieku, w późniejszych latach dopracowano poszczególne elementy przekroju. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107554R (ul.Grunwaldzka), a jej koniec w km 0+233,0 stanowi krawędź drogi powiatowej Nr 1358R (ul.Świętej Barbary). Natężenie ruchu jest dość duże, szczególnie w godzinach szczytu dziennego. Brak uporządkowanego systemu parkowania wzdłuż ulicy powoduje jej znaczne zatłoczenie.

Klasa techniczna „L” - km 0+000 – 0+233,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR3

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 40 km/h

Nośność km 0+000 – 0+232,73 - < 80 kN

Ulica przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty usługowe i mieszkaniowe. Trasa składa się z odcinków prostych oraz łuków poziomych o promieniach zróżnicowanych. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 5,0 m na odcinku 0+000 – 0+130,0 oraz 6,0 m na pozostałym odcinku, bez poszerzeń na łukach poziomych;
- chodnik obustronny o zmiennej szerokości 1,0 – 2,0 m o nawierzchni z kostki betonowej;

Odwodnienie ulicy – istniejąca kanalizacja deszczowa, wymaga odcinkowego remontu i uzupełnienia wpustów w celu usprawnienia odprowadzenia wody.

Stan nawierzchni jezdni – dobry, lokalne spękania poprzeczne (odbite) i siatkowe

Stan chodników – dobry, lokalnie zaniżone i uszkodzone krawężniki, lokalne deformacje nawierzchni z kostki betonowej

5.1.3. Łącznik Nr 1

Droga wewnętrzna (łącznik Nr 1) jest drogą niepubliczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2017r., poz.2222 z późn. zmianami), jednak stanowi istotny element sieci drogowej miasta na analizowanym obszarze osiedla mieszkaniowego. Drogą nie jest prowadzona regularna komunikacja autobusowa. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107554R (ul.Grunwaldzka), a jej koniec w km 0+091,0 stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107524R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego). Jeden pas ruchu jest przeznaczony na postój pojazdów.

Klasa techniczna „D” - km 0+000 – 0+090,42

Kategoria obciążenia ruchem - KR2

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 30 km/h

Nośność km 0+000 – 0+091,0 - < 80 kN

Droga przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty usługowe i mieszkaniowe. Trasa drogi stanowi odcinek prosty. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne jest niewielkie przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 6,0 m;
- chodnik lewostronny o stałej szerokości 1,50 m o nawierzchni z kostki betonowej oddzielony od jezdni pasem zieleni;
- opaska prawostronna gruntowa o zmiennej szerokości z krawężnikiem i bez krawężnika

Odwodnienie drogi – istniejąca kanalizacja deszczowa, wymaga odcinkowego remontu i uzupełnienia wpustów w celu usprawnienia odprowadzenia wody.

Stan nawierzchni jezdni – dobry, lokalne spękania poprzeczne (odbite) i siatkowe

Stan chodników – dobry, lokalnie zaniżone i uszkodzone krawężniki, lokalne deformacje nawierzchni z kostki betonowej

5.1.4. Łącznik Nr 2

Droga wewnętrzna (łącznik Nr 2) jest drogą niepubliczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2017r., poz.2222 z późn. zmianami), stanowi istotny element sieci drogowej miasta na analizowanym obszarze osiedla mieszkaniowego. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi wewnętrznej (Łącznik Nr 1), a jej koniec w km 0+098,0 stanowi krawędź drogi wewnętrznej (Łącznik Nr 4).

Klasa techniczna „D” - km 0+000 – 0+097,61

Kategoria obciążenia ruchem - KR1

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 30 km/h

Nośność km 0+000 – 0+097,61 - < 80 kN

Droga przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty mieszkaniowe. Trasa składa się z odcinków prostych oraz łuku poziomego o małym promieniu. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne jest niewielkie przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 3,50- 4,0 m;
- chodnik lewostronny o stałej szerokości 1,50 m o nawierzchni z kostki betonowej;
- opaska prawostronna gruntowa o zmiennej szerokości z krawężnikiem i bez krawężnika

Odwodnienie drogi – istniejąca kanalizacja deszczowa, wymaga odcinkowego remontu i uzupełnienia wpustów w celu usprawnienia odprowadzenia wody.

Stan nawierzchni jezdni – zły, intensywne spękania siatkowe, lokalnie przełomy średnie

Stan chodników – dobry, lokalnie zaniżone i uszkodzone krawężniki, lokalne deformacje nawierzchni z kostki betonowej

5.1.5. Łącznik Nr 3

Droga wewnętrzna (łącznik Nr 3) jest drogą niepubliczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2017r., poz.2222 z późn. zmianami), stanowi istotny element sieci drogowej miasta na analizowanym obszarze osiedla mieszkaniowego. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi wewnętrznej (Łącznik Nr 2), a jej koniec w km 0+075,93 stanowi krawędź drogi gminnej nr 107524R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego).

Klasa techniczna „D” - km 0+000 – 0+076,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR1

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 30 km/h

Nośność km 0+000 – 0+075,93 - < 80 kN

Droga przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty mieszkaniowe. Trasa drogi stanowi odcinek prosty. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne jest niewielkie przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 3,50 m;
- chodnik lewostronny o stałej szerokości 1,50 m o nawierzchni z kostki betonowej;
- prawostronna zatoka postojowa ograniczona krawężnikiem

Odwodnienie drogi – istniejąca kanalizacja deszczowa, wymaga odcinkowego remontu i uzupełnienia wpustów w celu usprawnienia odprowadzenia wody.

Stan nawierzchni jezdni – zły, intensywne spękania siatkowe, lokalnie przełomy średnie

Stan chodników – dobry, lokalnie zaniżone i uszkodzone krawężniki, lokalne deformacje nawierzchni z kostki betonowej

5.1.6. Łącznik Nr 4

Droga wewnętrzna (łącznik Nr 4) jest drogą niepubliczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2017r., poz.2222 z późn. zmianami), stanowi istotny element sieci drogowej miasta na analizowanym obszarze osiedla mieszkaniowego. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107559R (ul.Krakowska) , a jej koniec w km 0+059,0 stanowi samodzielny ciąg pieszy wewnątrzosiedlowy.

Klasa techniczna „D” - km 0+000 – 0+058,69

Kategoria obciążenia ruchem - KR1

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 30 km/h

Nośność km 0+000 – 0+059,0 - < 80 kN

Droga przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty mieszkaniowe. Trasa drogi stanowi 2 odcinki proste. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne jest niewielkie przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 5,0 m;
- chodnik lewostronny o stałej szerokości 1,50 m o nawierzchni z kostki betonowej;
- obustronne zatoka postojowe ograniczone krawężnikiem

Odwodnienie drogi – istniejąca kanalizacja deszczowa, wymaga odcinkowego remontu i uzupełnienia wpustów w celu usprawnienia odprowadzenia wody.

Stan nawierzchni jezdni – zły, intensywne spękania siatkowe, lokalnie przełomy średnie

Stan chodników – dobry, lokalnie zaniżone i uszkodzone krawężniki, lokalne deformacje nawierzchni z kostki betonowej

5.2. Warunki gruntowo – wodne

Na podstawie analizy gruntu pobranego z szybiku próbnego o głębokości do 1,0 m można stwierdzić występowanie gruntów wysadzinowych (piaski gliniaste i gliny), grunt ten jest przemieszany - zakwalifikowano go do grupy nośności G2 podłoża dla warunków przeciętnych.

Przedmiotowa inwestycja zaliczona jest do pierwszej kategorii geotechnicznej wg Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U z 2012r. poz.463), która zgodnie z ust. 3 pkt 1 lit. c)

obejmuje posadawianie niewielkich obiektów budowlanych, o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych, takich jak: *wykopy do głębokości 1,2 m i nasypy budowlane do wysokości 3,0 m wykonywane w szczególności przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.*

Do obliczeń konstrukcji nawierzchni przyjęto n.w. założenia projektowe:

- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 100 kN/oś
- głębokość przemarzania gruntu – $h = 1.20$ m
- grupa nośności podłoża – G2
- kategoria ruchu dróg publicznych – KR3
- kategoria ruchu dróg wewnętrznych (łącznik Nr 1) – KR2
- kategoria zatok postojowych – KR2
- kategoria ruchu pozostałych dróg wewnętrznych – KR1

W przypadku naruszenia naturalnej struktury gruntu, Wykonawca jest zobowiązany do jego wymiany. Nie dopuszcza się prowadzenia robót ziemnych podczas trwania opadów atmosferycznych.

5.3. Strefa ochrony konserwatorskiej i obiekty zabytkowe

Planowana inwestycja nie jest położona na terenach podlegających ochrony konserwatorskiej; w jej bezpośrednim sąsiedztwie brak jest obiektów zabytkowych.

5.4. Istniejący stan zagospodarowania pasa drogowego

Analizowany układ komunikacyjny jest usytuowany na terenie o gęstej obustronnej zabudowie jednorodzinnej i wielorodzinnej oraz usługowej. Szerokość działek drogowych nie jest jednorodna na całym odcinku, po zewnętrznych stronach są zlokalizowane ogrodzenia przyległych posesji oraz zabudowania wcinające się w jezdnię lub chodniki. Wody opadowe są odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej w pasie drogowym i poza pasem.

5.4.1. Sieci uzbrojenia podziemnego i naziemnego

Wzdłuż i w poprzek drogi usytuowane jest uzbrojenie podziemne (wodociągi, gazociągi, kable energetyczne, kanalizacja sanitarna i teletechniczna oraz ciepłociągi), przy czym ich lokalizacja i ukierunkowanie są zmienne, tj. występują odcinki, gdzie uzbrojenie biegnie w poprzek i wzdłuż jezdni, w poboczu lub całkowicie poza koroną drogi. Na analizowanym obszarze zagospodarowania stwierdzono następujące urządzenia podziemne zainwentaryzowane na podkładzie mapowym. Ich orientacyjną głębokość posadowienia w odniesieniu do niwelety poszczególnych odcinków dróg gminnych i wewnętrznych zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*. Nie wyklucza się występowania innych urządzeń uzbrojenia podziemnego, które nie zostały zgłoszone przez wykonawców i zaewidencjonowane przez służby geodezyjne i drogowe.

Występują również teletechniczne i energetyczne linie napowietrzne oraz odcinkowe oświetlenie uliczne. Pomiar wysokościowe skrzyżowań naziemnych linii energetycznych i telekomunikacyjnych w nawiązaniu do istniejącej niwelety drogi wykazały, że skrajnia pionowa urządzeń jest prawidłowa, wysokość zawieszenia przewodów jest większa od wymagań branżowych-§54 ust. 2 Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - (drogowa- $H=4,60$ m, piesza= $2,50$ m). Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z §54 ust. 3 i 4 cyt. wyżej przepisu dopuszcza się zmniejszenie skrajni pionowej odpowiednio (drogowa- $H=4,20$ m, piesza= $2,20$ m) w przypadku przebudowy lub remontu drogi, co ma miejsce w analizowanym przypadku.

5.4.2. Skrzyżowania z drogami publicznymi

W zasięgu oddziaływania projektowanych robót remontowych występują następujące skrzyżowania z drogami publicznymi:

a/ droga gminna Nr 107524R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego):

- km 0+000 - początek odcinka drogi stanowi skrzyżowanie zwykłe z drogą powiatową DP1357R (ul.Jana Zwierza),
 - km 0+150,20 – skrzyżowanie zwykłe z drogą gminną DG 107559R (ul.Krakowska),
-

-
- km 0+232,0 – koniec odcinka stanowi skrzyżowanie zwykle z drogą gminną DG 107554R (ul.Grunwaldzka).
- b/ droga gminna Nr 107559R (ul.Krakowska):
- km 0+000,0 – początek odcinka stanowi skrzyżowanie zwykle z drogą gminną DG 107554R (ul.Grunwaldzka).
 - km 0+129,53 – skrzyżowanie zwykle z drogą gminną DG 107524R (ul.Kazimierza Wielkiego),
 - km 0+233,0 – koniec odcinka stanowi skrzyżowanie zwykle z drogą powiatową Nr 1358R (ul.Świętej Barbary).

5.4.3.Elementy wyposażenia drogi.

a/ oświetlenie uliczne

Występuje – jest zlokalizowane na istniejących słupach energetycznych usytuowanych w pasie i poza pasem drogowym

b/ oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe tworzą znaki zakazu i nakazu, znaki informacyjne i tablice kierunkowe. Rozmieszczenie znaków jest prawidłowe i zgodne z obowiązującymi przepisami. Znaki znajdują się w złym stanie technicznym – tarcze wykonane są jako odblaskowe i nieodblaskowe i są produktami nie posiadającymi odpowiednich świadectw dopuszczających.

c/ oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome stanowią wyłącznie znaki poprzeczne P-10 oraz znaki P-13 przy wlotach skrzyżowań. Istniejące zatoki postojowe nie posiadają wydzielenia stanowisk.

d/ urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Nie występują

6. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

6.1. Parametry techniczne projektowanej drogi

Parametry techniczne odcinka drogi określono w projekcie jak poniżej:

- klasa drogi – „L”, „D”
- prędkość projektowa: $V_p = 30/40$ km/h ,
- kategoria obciążenia ruchem: KR1/2/3,
- szerokość pasa ruchu:
 - drogi publiczne (ulice) klasy L – 2,50 i 3,0 m
 - pozostałe – jezdnia jednopasowa o zmiennej szerokości
- nadanie jezdniom stałej szerokości pozwalającej na zajęcie jednego pasa dla postoju z jednoczesnym zapewnieniem swobodnego omijania pojazdów;
- zapewnienie na całej długości remontowanych dróg jednostronnych i dwustronnych ciągów pieszych o szerokości dostosowanej do dostępności pasa drogowego;
- zapewnienie wzdłuż części dróg możliwości parkowania (wykonanie zatok postojowych);
- zapewnienie w miarę możliwości jak najlepszych parametrów geometrycznych (sytuacyjnych i wysokościowych) przy zapewnieniu nawiązania do istniejących bram wjazdowych;
- uporządkowanie organizacji ruchu;
- usprawnienie odwodnienia pasa drogowego;
- maksymalne wykorzystanie istniejącej jezdni oraz minimalizacja grubości wymaganego wzmocnienia konstrukcji nawierzchni;

6.2. Rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe

W zakresie przedmiotowego projektu przewiduje się dostosowanie geometrii i przebiegu niwelety do występujących warunków wysokościowych otaczającego terenu w powiązaniu z przyjętą konstrukcją nawierzchni. Trasa projektowanej drogi składa się z odcinków prostych, załomów trasy 1-3^o i łuków kołowych. Szczegóły dotyczące rozwiązania sytuacyjno-geometrycznego trasy przedstawiono na Rys.2 „Plan sytuacyjny”.

Niweletę dróg zaproponowano uwzględniając frezowanie istniejącej nawierzchni tak, aby dokonując właściwego wzmocnienia konstrukcji do zakładanych parametrów KR1/2/3 zminimalizować ingerencję

w istniejące zagospodarowanie zewnętrzne (zjazdy, skrzyżowania, itp.). Przewiduje się wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni w systemie „mieszany”. Na odcinkach o trudnych warunkach terenowych, gdzie nie jest możliwe utrzymanie rzędnej zjazdów dla prawidłowego wykonania konstrukcji nawierzchni, konieczna będzie ich kompleksowa przebudowa. Po wykonaniu remontu nawierzchni, w ramach robót wykończeniowych proponuje się utwardzenie wszystkich zjazdów, najlepiej jednym rodzajem materiału nawierzchniowego (kostka betonowa). Na zjazdach, gdzie nie będzie możliwości nawiązania się do bram, należy przewidzieć regulację wysokościową na terenie prywatnej posesji po uzgodnieniu z jej właścicielem.

Przekrój poprzeczny wyremontowanej drogi powinien posiadać spadek dwustronny (daszkowy) 2%. Na odcinku łukowych należy przewidzieć spadek jednostronny dostosowany do przyjętego promienia łuku.

Odwodnienie będzie zapewnione poprzez istniejącą i uzupełnioną kanalizację deszczową do istniejących odbiorników poza pasem drogowym.

Wyremontowane ulice będą przystosowane do wspólnego ruchu rowerzystów i pojazdów samochodowych. Środki techniczne i organizacja ruchu będą wymuszały ograniczenie prędkości pojazdów silnikowych do 30 km/h.

6.3. Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto, że istniejąca warstwa jezdni może stanowić podbudowę pomocniczą dla konstrukcji, wymaga jedynie poszerzenia krawędziowego dla utrzymania jednolitego przekroju.. Szczegóły rozwiązania konstrukcyjnego pokazują Rys.3 „Przekroje normalne”.

6.3.1. Ulica Króla Kazimierza Wielkiego

a/ konstrukcja podstawowa KR3 (jezdni + zatoka postojowa str. L/P):

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 4 cm,
- geosiatka o sztywnych węzłach 100*100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16P (lokalnie) – 4 cm;
- frezowanie profilujące istniejącego podłoża bitumicznego (do 8 cm);
- istniejące warstwy konstrukcyjne nawierzchni – 45 cm;

Razem: 58 cm

b/ konstrukcja z poszerzeniem nawierzchni KR3:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 4 cm,
- geosiatka o sztywnych węzłach 100*100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16P – 4 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stab. mechanicznie – 20 cm;
- warstwa ulepszonego podłoża $R_m=2,50$ MPA – 10 cm;
- warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego – 18 cm;

Razem: 61 cm

6.3.2. Ulica Krakowska

a/ konstrukcja podstawowa KR3:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 4 cm,
- geosiatka o sztywnych węzłach 100*100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16P (lokalnie) – 4 cm;
- frezowanie profilujące istniejącego podłoża bitumicznego (do 8 cm);
- istniejące warstwy konstrukcyjne nawierzchni – 45 cm;

Razem: 58 cm

6.3.3. Łącznik Nr 1

a/ konstrukcja podstawowa KR2:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 4 cm,
- geosiatka o sztywnych węzłach 100*100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 4 cm,
- frezowanie profilujące istniejącego podłoża bitumicznego (do 4 cm);
- istniejące warstwy konstrukcyjne nawierzchni – 45 cm;

Razem: 53 cm

6.3.4. Łącznik Nr 2

a/ konstrukcja podstawowa KR1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 4 cm,
- geosiatka o sztywnych węzłach 100*100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 4 cm,
- frezowanie profilujące istniejącego podłoża bitumicznego (do 4 cm);
- istniejące warstwy konstrukcyjne nawierzchni – 40 cm;

Razem: 48 cm

6.3.5. Łącznik Nr 3

a/ konstrukcja podstawowa KR1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 4 cm,
- geosiatka o sztywnych węzłach 100*100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 4 cm,
- frezowanie profilujące istniejącego podłoża bitumicznego (do 4 cm);
- istniejące warstwy konstrukcyjne nawierzchni – 40 cm;

Razem: 48 cm

6.3.6. Łącznik Nr 4

a/ konstrukcja podstawowa KR1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 4 cm,
- geosiatka o sztywnych węzłach 100*100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 4 cm,
- frezowanie profilujące istniejącego podłoża bitumicznego (do 4 cm);
- istniejące warstwy konstrukcyjne nawierzchni – 40 cm;

Razem: 48 cm

6.3.7. Łącznik Nr 5

a/ konstrukcja podstawowa KR1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 4 cm,
- geosiatka o sztywnych węzłach 100*100 kN
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 4 cm,
- frezowanie profilujące istniejącego podłoża bitumicznego (do 4 cm);
- istniejące warstwy konstrukcyjne nawierzchni – 40 cm;

Razem: 48 cm

6.3.8. Zatoka postojowe

-
- nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej - 8 cm,
 - podsypka cementowo-piaskowa 1: 4 - 3 cm,
 - podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stab.mechanicznie - 15 cm,
 - warstwa ulepszonego podłoża $R_m=1,50$ MPA - 10 cm;
 - geowłóknina separacyjna min. 200g/m²
-

Razem: 50 cm

6.3.10. Konstrukcja chodników

- nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej - 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1: 4 - 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stab.mechanicznie - 10 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża $R_m=1,50$ MPA (lokalnie) - 10 cm;

6.4. Odwodnienie jezdni i przyległego terenu.

Podstawowym urządzeniem do odprowadzenia wody z jezdni i z pozostałej części pasa drogowego jest istniejący i lokalnie uzupełniany kanał odwodnienia, umożliwiający prawidłowe odwodnienie zarówno jezdni, jak i pozostałej części działki drogowej i terenu przyległego.

Istniejący kanał deszczowy grawitacyjny wykonany jest z rur z tworzywa sztucznego i betonowych o średnicy DN200/400/500/800 mm o sztywności obwodowej min. 8 kN/m² spełniającej wymagania PN-EN 1401:1999.

Projektowane roboty kanalizacyjne stanowią element sukcesywnego porządkowania gospodarki wodno-ściekowej obejmującego modernizację istniejącej kanalizacji deszczowej ogólnospławnej, w części wykonanej w poprzednich latach. Na terenie objętym niniejszym opracowaniem istnieje system kanalizacyjny, który z racji wieku charakteryzuje się licznymi pęknięciami i rozszczelnieniami powodującymi występowanie znacznej infiltracji i eksfiltracji wód podziemnych. Z uwagi na jego aktualny stan techniczny istnieje możliwość jego zaadaptowania w obecnym opracowaniu poprzez renowację metodami bezwykopowymi, po uprzednim wykonaniu szczegółowej inspekcji istniejącej kanalizacji metodą kamerowania.

Wody opadowo-roztopowe pochodzące z pasa dróg gminnych i wewnątrzosiedlowego układu komunikacyjnego o łącznej długości 540,0 mb są ujęte w zamknięty system kanalizacji deszczowej o średnicy Ø 200/400/800 mm posadowiony w pasie drogowym i poza pasem drogowym.

Określenia wielkości spływu dokonano metodą stałych natężeń deszczu na podstawie PN-S-02204:1997 dla deszczu miarodajnego trwającego 15 minut. Podczyszczanie odprowadzanych wód opadowych i roztopowych odbywa się, jak dotychczas, w osadnikach zlokalizowanych w każdej studzience wpustowej i połączeniowo-rewizyjnej. Urządzenia podczyszczające powinny być przez cały okres eksploatacji utrzymywane w należytych stanie technicznym. Stężenia zanieczyszczeń w odprowadzanych podczyszczonych wodach opadowych i roztopowych do istniejącej kanalizacji deszczowej nie mogą przekraczać wartości określonych w Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24.07.2006 w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. Nr 137, poz. 984, rok 2006), tj.:

- zawiesina ogólna 100 mg/l
- węglowodory ropopochodne 15 mg/l

Z uwagi na specyficzne warunki terenowe otoczenia i podłoża zastosowano indywidualne rozwiązania w zakresie projektowania urządzeń odwadniających, z uwzględnieniem podziału zlewni dla dróg gminnych i terenu przyległego. Zlewnię dla istniejącej kanalizacji deszczowej (w zakresie opracowania) stanowi:

- bitumiczna nawierzchnia jezdni wraz z zatokami postojowymi,
- chodniki z kostki betonowej,
- powierzchnia trawiasta i zagospodarowana (w tym dachy budynków) poza koroną drogi.

Dla zidentyfikowanych przypadków jest to zlewnia mieszana o minimalnym spadku, na której występuje znikoma retencja wody opadowej w grunt oraz całkowity brak retencji na powierzchni jezdni, z której następuje szybki spływ wód opadowych w kierunku odbiorników. Na trasie istniejącego i uzupełnianego

kanalu brak jest poprzecznych urządzenia dla przejścia i odprowadzenia wody, więc całość wody ze zlewni zostaje przejęta i doprowadzona do punktów końcowych opisanych powyżej. Średnica istniejących odcinków kanału uwzględnia możliwości bezprzeszkodowego przejścia i odprowadzenia wody opadowo-roztopowej do odbiorników. Sumaryczna ilość odprowadzanych wód opadowo-roztopowych oraz warunki ich odprowadzania po wykonaniu remontu układu komunikacyjnego nie ulegną zmianie.

Woda z całej powierzchni zlewni odprowadzana będzie do istniejącego systemu odwodnienia miasta za pomocą:

- projektowanych wpustów ulicznych,
- istniejącego kanału odwodnienia,

W celu właściwego włączenia wód opadowych do kanalizacji zaprojektowano uzupełnienie studzienek rewizyjno-połączeniowych z kręgów betonowych o średnicy $\Phi 1000$ mm oraz

- wpusty typowe klasy D-400:



- lub z wlotem bocznym/kombinowanym klasy D-400:



Średnicę studzienki ściekowej oraz sposób jej zwieńczenia wpustem należy dobrać do zastosowanego systemu rur kanałowych i urządzenia powierzchniowego umożliwiającego szczelne połączenie.

Studnie połączeniowe prefabrykowane o średnicy $\Phi 1000$ mm zaopatrzone będą we włazy żeliwne klasy D-400 i stopnie zjazdowe.

Zarówno wpusty uliczne, jak i studnie połączeniowe (rewizyjne) wyposażone są w osadniki, które zapewniają wstępne podczyszczanie ścieków.

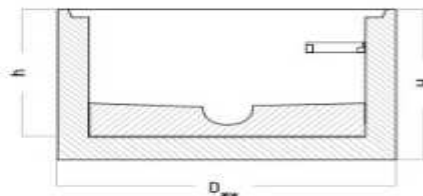
W celu usprawnienia przejścia wody ze zjazdów ukierunkowanych w stronę jezdni zaprojektowano ścieki z kratą przejazdową klasy D-250 na całej szerokości zjazdu:



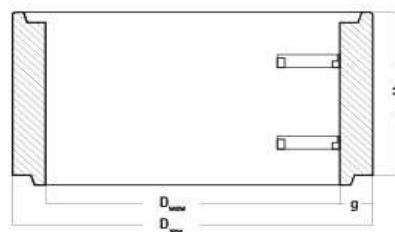
Do studzienek ściekowych lub bezpośrednio do kanalizacji z pominięciem studni, poprzez tzw. włączenie "rura w rurę" należy również włączyć zewnętrzne przykanaliki istniejącego odwodnienia posesji (odpływy z rynien). Lokalizację studzienek wpustowych oraz studni rewizyjnych pokazano na Rys. nr 2. „Plan sytuacyjny”.

W przypadku konieczności wykonania lub wymiany studni rewizyjno-połączeniowych, powinny one być o średnicy $\Phi 1500$ i zawierające:

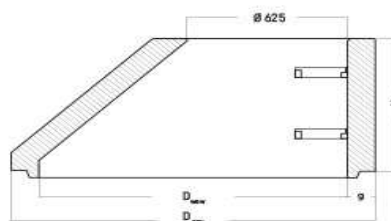
- kręgi denne z odpowiednio ukształtowanym dnem oraz z otworami bocznymi, stanowiącymi szczelne przejścia przez ich ścianki, z zamontowanymi fabrycznie stopniami włączowymi



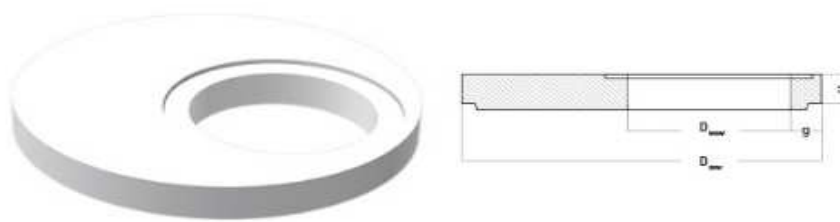
- kręgi pośrednie przeznaczone do budowy komory roboczej studni, wyposażone w fabrycznie montowane, żeliwne stopnie włączowe, mocowane mijankowo w dwóch rzędach w odległości pionowej 250 mm +/- 5mm oraz poziomej od osi stopni 272 mm +/- 10 mm.



- zwężki redukcyjne średnicy komory studni (stosowane dla studni usytuowanych w jezdni - wydajniej przenoszą obciążenia dynamiczne), na których spoczywają pierścienie wyrównawcze oraz wąż kanałowy, wyposażone są fabrycznie w dwa stopnie włączowe.



- płyty pokrywowe służące do pokrycia studni (stosowane dla studni usytuowanych w chodniku), na których spoczywa wąż żeliwny oraz, w razie potrzeby, pierścienie wyrównawcze.
-



Na studnie rewizyjne należy stosować włazy $\Phi 600\text{mm}$ typu ciężkiego z żeliwa sferoidalnego, z ramą okrągłą, bez wentylacji, z pokrywą zatrzaskową na uszczelce oraz kręgi z betonu wibroprasowanego B55, wodoszczelnego „W8”, mrozoodpornego $F=150$, nasiąkliwość do 1,5%.

Wpusty uliczne wykonane będą jako wpusty uliczne z żeliwa sferoidalnego typu ciężkiego, osadzone na studzienkach z rur betonowych $\Phi 500$ z częścią dolną prefabrykowaną (osadnik o głębokości min. 50 cm) podłączony do studni rewizyjnej lub w sposób „siodłowy” przykanalikami z rur $\Phi 160$ mm. Studzienki należy zabezpieczyć pierścieniem odciażającym i płytą żelbetową. Komora robocza studzienki (powyżej wejścia kanałów) powinna być wykonana z kręgów betonowych lub żelbetowych odpowiadających wymaganiom BN-86/8971-08.

Połączenia międzykręgowe należy uszczelnić, a zewnętrzne ściany betonowe studzienek połączeniowych i ściekowych należy zaizolować materiałem bitumicznym.

6.5. Oznakowanie

Zgodnie z opracowanym Projektem zmiany stałej organizacji ruchu.

6.6. Zieleń przydrożna i ochrona środowiska

Oprócz wycinki lokalnego zakrzaczenia przewiduje się wycinkę oraz przesadzenie drzew pozostających w pasie robót. Po wykonaniu całości robót zaleca się nasadzenie dodatkowych krzewów na powierzchni trawiastej, które będą jednocześnie spełniać funkcje ograniczające rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń powietrza (głównie pyłów), zwiększą różnorodność biologiczną siedlisk przydrożnych. Przyczynią się również do poprawy estetyki drogi.

6.7. Ochrona przed hałasem

Z uwagi na charakter drogi, nie wymaga ona stosowania specjalistycznych urządzeń ochronnych.

7. PROJEKTOWANY ZAKRES ROBÓT

- usunięcie i przesadzenie części zadrzewienia,
- nasadzenie krzewów,
- wykonanie robót rozbiórkowych (nawierzchnia jezdni i zjazdów, chodniki, wpusty, obiekty małej architektury, krawężniki);
- wykonanie niezbędnych robót ziemnych;
- remont bezwykopowy części przelotowej istniejącego kanału odwodnienia drogi (uszczelnienie, odcinkowa wymiana części przelotowej metodą "rura w rurę", naprawa punktowa tzw. packerem -nadmuchiwanym balonem nasączonym wykładziną żywiczną)
- wymiana i uzupełnienie wpustów ulicznych z przykanalikami;
- remont istniejących studni rewizyjno-połączeniowych (wymiana pierścieni odciażających, pokryw żelbetowych i włazów kanałowych),
- wykonanie nowych studni rewizyjno-połączeniowych na istniejącym ciągu kanalizacji deszczowej,
- uzupełnienie nowych odcinków kanalizacji deszczowej,
- ustawienie krawężników kamiennych „wystających” i „na płask”,
- wymiana konstrukcji nawierzchni jezdni;
- remont istniejących chodników;
- remont i wykonanie zatok postojowych dla samochodów osobowych,
- wykonanie elementów odwodnienia powierzchniowego;

-
- remont nawierzchni istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych w pasie drogowym;
 - regulacja włączów kanalizacji sanitarnej w jezdni,
 - usunięcie kolizji z uzbrojeniem podziemnym i naziemnym (w razie potrzeby),
 - przebudowa oraz wykonanie nowych odcinków oświetlenia ulicznego
 - odcinkowa wymiana kanalizacji sanitarnej (pod nadzorem PUK Ropczyce)
 - odcinkowa wymiana sieci wodociągowej (pod nadzorem PUK Ropczyce)
 - odcinkowa wymiana sieci ciepłowniczej (pod nadzorem PEC Ropczyce)
 - podłączenie odwodnienia dachowego budynków do kanalizacji deszczowej
 - wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - uzupełnienie elementów oznakowania pionowego;
 - wykonaniem robót wykończeniowych,

8. SPOSÓB WYKONANIA ROBÓT.

Roboty budowlane będą wykonywane ręcznie i mechanicznie z możliwością odcinkowego wyłączenia z ruchu na czas prowadzonych robót. Roboty mogą być fizycznie rozpoczęte po uprzednim oznakowaniu i zabezpieczeniu robót zgodnie ze sporządzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wszystkie rodzaje robót należy prowadzić zgodnie z wymaganiami technologicznymi oraz przepisami bhp.

Wszystkie materiały i wyroby stosowane do wykonania robót powinny spełniać wymagania polskich norm (PN), w tym norm europejskich wprowadzonych do zbioru Krajowych aktów prawnych (PN-EN), a w przypadku materiałów i urządzeń, dla których nie ustanowiono normy – aprobat technicznych oraz ustawy z dnia 16.04.2004r. o wyrobach budowlanych z późniejszymi zmianami.

Dopuszcza się cztery sposoby oznakowania wyrobów:

- oznakowanie CE, co oznacza, że dokonano oceny jego zgodności z normą zharmonizowaną albo europejską aprobatą techniczną bądź krajową specyfikacją techniczną państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uznaną przez Komisję Europejską za zgodną z wymaganiami podstawowymi;
- oznakowanie polskim znakiem budowlanym;
- wyroby regionalne, które będą znakowane specjalnym znakiem jako regionalny wyrób budowlany;
- wyroby budowlane wykonane według indywidualnej dokumentacji technicznej, sporządzonej przez projektanta obiektu lub z nim uzgodnionej, dla których producent wydał oświadczenie wskazujące, że zapewniono zgodność wyrobu budowlanego z tą dokumentacją oraz z innymi przepisami;

Gmina Ropczyce, jako Inwestor zadania, wypełniając obowiązki i uprawnienia wynikające z zapisów art.18 ustawy „Prawo budowlane” zamierza zapewnić, między innymi:

- objęcie kierownictwa budowy przez kierownika budowy z uprawnieniami;
- nadzór nad wykonywanymi robotami przez ustanowienie inspektora nadzoru z uprawnieniami;
- dokonanie odbioru wykonanych robót (kontrola zastosowania właściwych materiałów, wykonania robót zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, sporządzenie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej itp)

9. WSKAZÓWKI WYKONAWCZE I FORMALNO-PRAWNE

9.1. Uwagi ogólne

Przed przystąpieniem do robót ziemnych, należy szczegółowo zapoznać się z usytuowaniem urządzeń podziemnych wskazanych na podkładzie geodezyjnym oraz bezwzględnie wykonać przekopy kontrolne w celu zlokalizowania uzbrojenia podziemnego. Przekopy (po uprzednim zgłoszeniu gestorowi) wykonać pod nadzorem właścicieli tego uzbrojenia, z którym należy uzgodnić sposób ewentualnego zabezpieczenia. Dotyczy to miejsc, gdzie przebiegi podziemnego uzbrojenia terenu budzą wątpliwości (zostały zlokalizowane przyrządami) oraz wszędzie tam, gdzie planuje się wykonywanie robót odwodnieniowych.

W przypadku odkrycia innych, dodatkowych kabli niż podane na mapie, kable te należy zidentyfikować, powiadomić ich właściciela o zaistniałej sytuacji, a następnie zabezpieczyć je i nanieść na mapę w ramach inwentaryzacji powykonawczej.

Zachować szczególną ostrożność przy elektroenergetycznych pracach towarzyszących związanych z budową oświetlenia ulicznego i ewentualnych pracach pod napięciem.

Kable elektroenergetyczne układać w rurach ochronnych przy skrzyżowaniach i zbliżeniach z uzbrojeniem podziemnym, przejściach pod drogami i terenami utwardzonymi, a także bezpośrednio przy wprowadzaniu do słupów oświetleniowych i rozdzielnic oświetlenia terenu.

Projektant oświadcza, że użyte w niniejszej dokumentacji znaki towarowe, patenty lub informacje dotyczące pochodzenia zastosowanych w projekcie urządzeń i wyrobów, stanowią jedynie informację dodatkową w celu uściślenia parametrów technicznych urządzeń, materiałów, aparatury, elementów wyposażenia itp., których Projektant nie mógł opisać za pomocą wystarczająco dokładnych parametrów technicznych. W takich przypadkach każdorazowo dopuszcza się zastosowanie zamienników równoważnych. Projektant zachowuje przy tym prawo do określania niezbędnych warunków takiej zmiany, przy równoczesnej akceptacji ze strony Inwestora.

Z uwagi na nieograniczenie dostępu innych producentów i dostawców materiałów i urządzeń, oraz zachowanie zasad uczciwej konkurencji dopuszcza się stosowanie urządzeń oraz materiałów spełniających wszystkie parametry techniczne, cechy jakościowe i wytrzymałościowe, jak zawarte w dokumentacji. Nazw producentów użyto wyłącznie celem zdefiniowania wymaganych parametrów jakościowych urządzeń i materiałów. Wszędzie tam gdzie podano konkretne parametry jakościowe itd. należy czytać w rozumieniu ze słowem nie gorsze lub równoważne.

9.2. Czynności geodezyjne

Wyznaczenie głównej osi drogi należy wyznaczyć na podstawie punktów głównych trasy. Pozostałe obiekty należy wyznaczyć w stosunku do osi trasy oraz współrzędnych oznaczonych na planie sytuacyjnym. Po zakończeniu robót należy wykonać inwentaryzację powykonawczą.

9.3. Czynności geodezyjne i formalno-prawne

Wszelkie roboty budowlane prowadzić należy zgodnie z postanowieniami Ustawy Prawo Budowlane (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku (t.jednolity Dz.U. 2020, poz.1333 z późn. zmianami).

Wszelkie zmiany i odstępstwa w zakresie rozwiązań geometrycznych i konstrukcyjnych zawartych w niniejszej dokumentacji technicznej wymagają uzgodnienia z Projektantem.

10. PLANOWANE DO WYKONANIA ROBOTY BUDOWLANE NIE NARUSZAJĄ:

10.1. Ustaleń planu zarządzania ryzykiem powodziowym

Nie dotyczy

10.2. Ustaleń planu przeciwdziałania skutkom suszy

Nie dotyczy

10.3. Ustaleń programu ochrony wód morskich

Nie dotyczy

10.4. Ustaleń krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych

Planowane przedsięwzięcie nie ma wpływu na ustalenia wynikające z krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych zgodnie z Uchwałą Rządu RP w dniu 16.12.2013 roku oraz aktualizacją zatwierdzoną przez RM w dniu 21.04.2016 roku.

10.5. Ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, decyzji o warunkach zabudowy i decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego

Przewidywane roboty budowlane nie wymagają pozwolenia na budowę zgodnie z art.29 ust 3 pkt 2 ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.jednolity Dz. U. 2020, poz.1333 z późn. zmianami).

Zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U 2017 poz.1073) art. 50 ust. 2 pkt 2 roboty budowlane nie wymagające pozwolenia na budowę nie wymagają wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. W związku z powyższym brak jest naruszenia ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w tym zakresie.

11. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO.

11.1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie obejmuje:

- remont nawierzchni jezdni i chodnika w obrębie skrzyżowania drogi gminnej Nr 107534R (ul. Kazimierza Wielkiego) z drogą powiatową Nr DP1357R (ul. Jana Zwierza) w pasie drogi powiatowej usytuowanym na działce nr ewid. 171/14 w m. Ropczyce, do której Inwestor posiada prawo dysponowania na cele budowlane zgodnie z zawartą umową.
- remont nawierzchni jezdni i chodników w ciągu drogi gminnej Nr 107534R (ul. Kazimierza Wielkiego) w pasie drogowym usytuowanym na działkach nr ewid. 840/15, 851 i 762/8 w m. Ropczyce, do której Inwestor posiada prawo dysponowania na cele budowlane.
- remont nawierzchni jezdni i chodników w ciągu drogi gminnej Nr 107559R (ul. Krakowska) w pasie drogowym usytuowanym na działce nr ewid. 840/3 i 762/8 w m. Ropczyce, do której Inwestor posiada prawo dysponowania na cele budowlane.
- remont nawierzchni jezdni i chodnika w obrębie skrzyżowania drogi gminnej Nr 107559R (ul. Krakowska) z drogą powiatową Nr DP1358R (ul. Świętej Barbary) w pasie drogi powiatowej usytuowanym na działce nr ewid. 2348/28 i 2348/33 w m. Ropczyce, do której Inwestor posiada prawo dysponowania na cele budowlane zgodnie z zawartą umową.
- remont dróg wewnętrznych w pasie drogowym usytuowanym na działce nr ewid. 1058/40 i 762/8 w m. Ropczyce, do której Inwestor posiada prawo dysponowania na cele budowlane.

11.2. Powierzchnia zajmowanego terenu, poprzednia forma użytkowania

Tereny w obrębie przedsięwzięcia nie są zaliczone do obszarów chronionych, w pobliżu brak jest obiektów wpisanych do rejestru zabytków, teren nie jest narażony na oddziaływania szkód górniczych. Realizacja inwestycji nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz wzrostu emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu przekraczających 20%. Planowane do wykonania roboty nie kolidują z siecią obszarów chronionych NATURA 2000.

Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania chronionych siedlisk przyrodniczych, chronionych gatunków roślin i grzybów.

11.3. Rodzaj technologii

Konstrukcja nośna drogi gminnej i dróg dojazdowych składa się z podbudowy kruszywowej oraz trzywarstwowej nawierzchni z betonu asfaltowego. Przyjęta technologia robót nie tworzy odpadów w czasie robót i eksploatacji. Konstrukcja nośna zatok postojowych, chodników i zjazdów składa się z podbudowy kruszywowej oraz nawierzchni z betonu asfaltowego, kostki betonowej i kruszywa kamiennego. Przyjęta technologia robót nie tworzy odpadów w czasie robót i eksploatacji.

11.4. Warianty przedsięwzięcia.

Nie występują

11.5. Przewidywana ilość wykorzystywanych surowców, wody i energii

Nie określa się

11.6. Przedsięwzięcia chroniące środowisko

W celu zminimalizowania niekorzystnego oddziaływania inwestycji w czasie prowadzonych robót będą przestrzegane następujących zaleceń:

- prace budowlano-montażowe będą prowadzone w porze dziennej;
 - będą stosowane maszyny i środki transportu wyłącznie w dobrym stanie technicznym;
 - transport materiałów i sprzętu zorganizowany będzie w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu;
 - nie będzie koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń będzie ograniczona jałowa praca silników spalinowych
 - ścieki sanitarne odprowadzać będą do kontenerowych sanitariatów
-

12. PRZEPISY I BIBLIOGRAFIA

1. Ustawa z dnia 07.07.1994r.–Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2020, poz.1333 z późn. zmianami)
2. Ustawa z dnia 27.03.2013r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. z 2018, poz.1945 z późn. zmianami)
3. Ustawa z dnia 20.07.2017r. Prawo wodne (tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 1566 z późn. zmianami)
4. Ustawa z dnia 17.05.1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity Dz.U z 2017r. poz. 2101 z późn.zmianami)
5. Rozporządzenie RM z dnia 09.11.2009r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016r, poz. 71).
6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. Nr 2016, poz. 124).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U z 2012r. poz.463)
8. Roman Edel- „Odwodnienie dróg” , WKiŁ Warszawa 2002
9. Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych „Transprojekt-Warszawa” 1979, 1982