

**OPIS TECHNICZNY DO
DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ PN.**

„Przebudowa drogi gminnej nr 104169R relacji Trześń - Blizna dł. ok. 1400m”

Spis treści

A. CZĘŚĆ OGÓLNA	2
1. Przedmiot inwestycji	2
2. Lokalizacja inwestycji	2
2.1 Numery działek w obrębie pasa drogowego – Zasięg oddziaływania	3
3. Inwestor.....	3
4. Podstawa opracowania.....	3
5. Projektant	3
B . CZĘŚĆ TECHNICZNA	2
6. Stan istniejący	2
7. Założenia projektowe.....	2
7.1 Parametry techniczne przyjęte w opracowaniu	2
7.2. Warunki gruntowo – wodne	3
8. Zakres robót budowlanych	3
9. Przebieg projektowanej drogi w planie.....	3
10. Przekrój poprzeczny projektowanej drogi.....	3
11. Profil podłużny	4
12. Technologia wykonania.....	4
12.1 Konstrukcja zjazdu z kruszywa	4
12.2 Konstrukcja regulacji szerokości jezdni (poszerzenie).....	4
12.3 Konstrukcja jezdni (wzmocnienie)	4
12.4 Konstrukcja pobocza.....	4
13. Odwodnienie	5
14. Sieci infrastruktury technicznej	5
14.1 Sieć telekomunikacyjna.....	5
15. Roboty ziemne	5
16. Uwagi końcowe.	5
17. Zagadnienia geodezyjno prawne	6
17.1 Czynności geodezyjne.....	8

A. CZĘŚĆ OGÓLNA

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

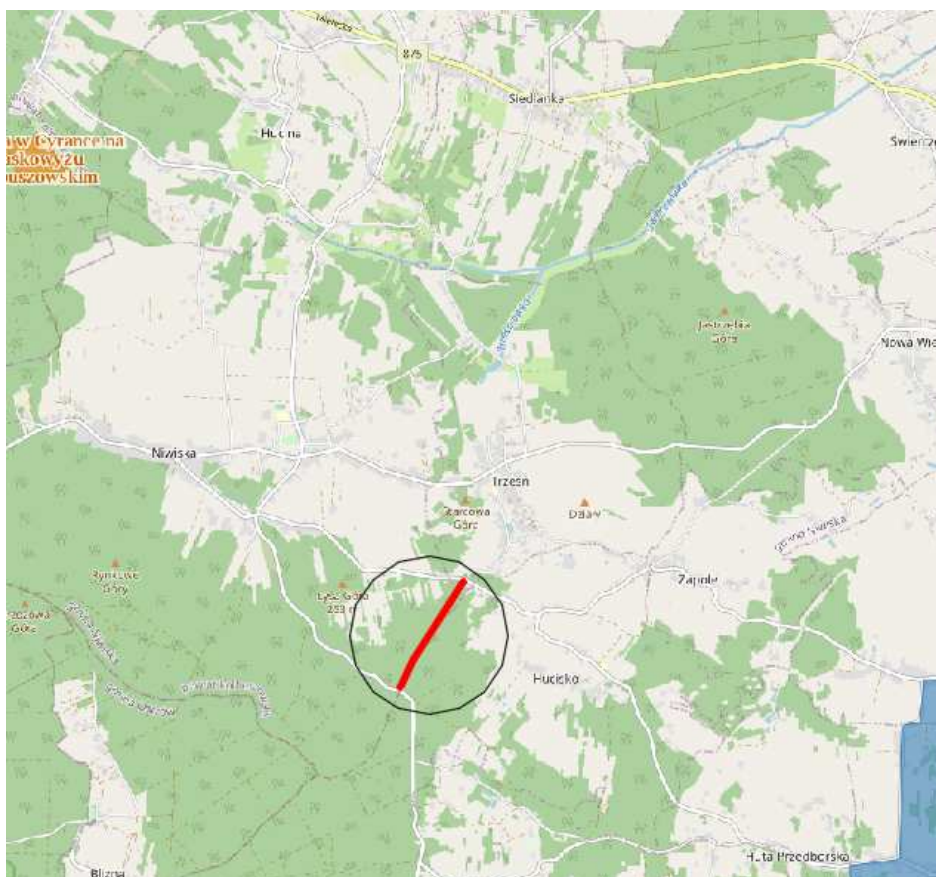
Niniejszy opis stanowi integralną część dokumentacji projektowej pod nazwą „Przebudowa drogi gminnej nr 104169R relacji Trześń - Blizna dł. ok. 1400m” i opracowany został dla potrzeb uzyskania przez Inwestora zgłoszenia robót, nie wymagających pozwolenia na budowę.

Celem realizacji inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 104169R relacji Trześń-Blizna w miejscowościach Trześń, Niwiska i Hucisko od km 1+520 (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1229R) do km 2+909,00 (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1225R) wraz z remontem odwodnienia pasa drogowego, przebudową zjazdów i skrzyżowań. Poprzez realizację inwestycji poprawią się warunki życia mieszkańców w bezpośrednim otoczeniu drogi oraz wzrośnie poziom bezpieczeństwa ruchu pieszych (pobocza).

2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Planowana inwestycja jest usytuowana w powiecie kolbuszowskim, gminie Niwiska, w miejscowościach Trześń, Niwiska i Hucisko. Droga gminna nr 104169R ma charakter drogi dojazdowej o znaczeniu gminnym. Droga przebiega w całości przez tereny wiejskie. Dostęp do drogi jest bezpośredni i nieograniczony.

Orientacyjną lokalizację drogi zaznaczono kolorem niebieskim i przedstawiono na rysunku poniżej:



2.1 Numery działek w obrębie pasa drogowego – Zasięg oddziaływania

Lp.	nr działki	Przeznaczenie	obręb	gmina	powiat
1	460	dr.	0008 - Trześć	Niwiska	Kolbuszowski
2	463	dr.	0008 - Trześć	Niwiska	Kolbuszowski
3	2281/2	dr.	0007 - Niwiska	Niwiska	Kolbuszowski
4	2281/4	dr.	0007 - Niwiska	Niwiska	Kolbuszowski
5	2293	dr.	0007 - Niwiska	Niwiska	Kolbuszowski
6	2281/3	dr.	0007 - Niwiska	Niwiska	Kolbuszowski
7	1122	dr.	0007 - Niwiska	Niwiska	Kolbuszowski
8	1001/1	dr.	0006 - Hucisko	Niwiska	Kolbuszowski

3. INWESTOR

Inwestorem zadania jest:



Gmina Niwiska

Niwiska 430

36 - 147 Niwiska

4. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Podstawą opracowania niniejszej dokumentacji projektowej są następujące dokumenty, publikacje i akty prawne:
- Umowa z Inwestorem na wykonanie projektu,
- Mapa do celów projektowych,
- Badania geotechniczne podłoża gruntowego,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych -IBDiM 1997 r.,
- Opinie i uzgodnienia dotyczące rozwiązań projektowych zawarte z Inwestorem,
- Materiały uzyskane od inwestora,
- Inne związane opinie oraz obowiązujące przepisy rozporządzenia i normatywy.
- Wizja lokalna w terenie oraz pomiary sytuacyjno wysokościowe.

5. PROJEKTANT

Mgr inż. Katarzyna Serafin, uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej nr ewidencyjny PDK/0209/POOD/16.

B . CZĘŚĆ TECHNICZNA

6. STAN ISTNIEJĄCY

Teren inwestycji zajmuje ok. 14 000m²; Grunty przyległe stanowią grunty orne, pastwiska oraz lasy. Główne rozwiązania projektowe zakładają przebudowę drogi, poboczy i zjazdów oraz remont odwodnienia. Dotychczasowy sposób wykorzystania terenów – pas drogowy użytkowanej gminnej drogi. Istniejąca droga gminna (szerokość jezdni wynosi w granicach 3,5-4,5 m); posiada ona nawierzchnię bitumiczną w złym stanie technicznym. Na całym przebiegu przebudowy droga posiada przekrój drogowy. Odwodnienie terenu odbywa się poprzez istniejące rowy otwarte, odcinkowo w niższej położony teren.

Droga powoduje uciążliwości dla mieszkańców związane przede wszystkim z hałasem oraz pyleniem wynikającym ze złego stanu nawierzchni oraz materiału, z którego została wykonana. Bardzo nierówna nawierzchnia i zbyt mała szerokość jezdni, powoduje ponadto brak komfortu pod względem użytkowym wśród kierowców oraz może prowadzić do niebezpieczeństwa w formie kolizji lub wypadku z udziałem pieszych i rowerzystów.

Omawiane przedsięwzięcie dotyczy obiektu istniejącego - drogi, która będzie jedynie przebudowywana – wzmocnienie konstrukcji jezdni, regulację szerokości, przebudowę pobocza, zjazdów oraz remont istniejących rowów otwartych.

7. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

7.1 Parametry techniczne przyjęte w opracowaniu

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej publicznej nr 104169R relacji Trześń-Blizna o długości 1389m i szerokości 4,5m, poboczy szerokości 0,75m, zjazdów szerokości 4,5m oraz remont przydrożnych rowów otwartych.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi nr 104169R przedstawiają się następująco:

- klasa techniczna drogi – D,
- droga jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa,
- szerokość jezdni 4,5m w przekroju drogowym, nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- przekrój poprzeczny jezdni daszkowy o pochyleniu poprzecznym 2%,
- pobocza szerokości 0,75 m –kruszywo, spadek 8%,
- prędkość projektowa 40 km/h w terenie zabudowanym,
- odwodnienie poprzez rowy otwarte.

Zjazdy szerokości 5m wyłukowane promieniem R3m-indywidualny. Lokalizacja zjazdów na projekcie zagospodarowania terenu rys. 2.1, rys. 2.2.

Wody opadowe i roztopowe z jezdni zostaną odprowadzone poprzez spadki poprzeczne i podłużne do rowu otwartego. Projektując normatywne pochylenie podłużne i poprzeczne jezdni, nie zostanie zaburzony i zmieniony spływ wód opadowych. Ilość wód tj. powierzchnia zlewni również nie ulegnie zmianie.

7.2. Warunki gruntowo – wodne

Na terenie projektowanych robót występują grunty piaszczyste, na gł. 2 m nie stwierdzono lustra wody, grunt zakwalifikowano do grupy nośności G1.

8. ZAKRES ROBÓT BUDOWLANYCH

Projekt zakłada wykonanie następujących czynności w ramach robót budowlanych:

- roboty przygotowawcze,
- rozbiórkę elementów dróg,
- rozbiórkę nawierzchni zjazdów,
- budowę kanału technologicznego,
- wykonanie regulacji szerokości jezdni i nowej nawierzchni na drodze z betonu asfaltowego,
- przebudowa skrzyżowań,
- remont rowu otwartego,
- roboty wykończeniowe.

9. PRZEBIEG PROJEKTOWANEJ DROGI W PLANIE

Początek opracowania w km 1+520,00 od skrzyżowania z drogą powiatową 1229R, koniec w km 2+909,00 do skrzyżowania z drogą powiatową 1225R. Geometria trasy została opisana za pomocą odcinków prostych oraz łuków kołowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi. Współrzędne i pikietaż wierzchołków trasy, promienie łuków zawarte na planie sytuacyjnym oraz w tabelce na rysunku „Przekroje normalne”.

10. PRZEKRÓJ POPRZECZNY PROJEKTOWANEJ DROGI

Typowy przekrój drogi zakłada:

- Jezdnia - Spadek daszkowy na odcinku prostym– 2%.

11. PROFIL PODŁUŻNY

Niweleta drogi składa się z odcinków prostych. Projekt zakłada odtworzenie charakteru przebiegu niwelety istniejącej pod względem spadków podłużnych.

12. TECHNOLOGIA WYKONANIA PRZEBUDOWY DROGI.

W projekcie zakłada się przebudowę drogi gminnej.

Założenia do przyjęcia grubości warstw konstrukcyjnych są następujące:

- nośność podłoża gruntowego: G1,
- nośność / kategoria ruchu: KR2.

Materiał pozyskany podczas korytowania zostanie w miarę możliwości wykorzystany podczas realizacji niniejszej inwestycji po uprzednim uszlachetnieniu (np. po odpowiednim odziarnieniu). Pozostałą część destruktu należy odwieźć w miejsce wskazane przez Zamawiającego (odległość do 10km). Szczegóły rozwiązań dostępne na rysunku „Przekroje normalne”

12.1 Konstrukcja zjazdu z kruszywa

*Nawierzchnia z kruszywa łamanego frakcji 0/63mm – 20cm
istniejące podbudowa zjazdu*

12.2 Konstrukcja regulacji szerokości jezdni (poszerzenie)

*Warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 -4cm
Warstwa wiążąca z AC 16W 50/70 -6 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0/63 -20 cm
W-wa odsączająca z kruszywa naturalnego pospółki – 15cm
istniejące podłoże gruntowe*

12.3 Konstrukcja jezdni (wzmocnienie)

*Warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 -4cm
Warstwa wiążąca z AC 16W 50/70 -6cm
Warstwa profilująca z AC 16W 35/50 –śr. 3 cm
frezowanie śr. 4cm (opcjonalnie)
istniejąca konstrukcja*

12.4 Konstrukcja pobocza

kruszywo łamane frakcji 0/31,5mm - 20cm

13. ODWODNIENIE

Należyte odwodnienie korpusu drogowego zapewnione będzie poprzez system powierzchniowego odprowadzenia wody do chłonnego rowu otwartego.

Wody opadowe z jezdni wprowadzane są do rowu samoczynnie.

14. SIECI INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

14.1 Sieć telekomunikacyjna

Projektuje się budowę kanału technicznego o długości trasowej 1310 m z rur w układzie pionowym :

1. odcinki KT_u - rury górne RHDPE_p 110/6,3, rury dolne 2x RHDPR_{wp} 40/3,2
2. Odcinek KT_p - rury górne RHDPE_p 110/6,3, rury dolne RHDPE_p 110/6,3 z zaciągniętymi rurami 2x RHDPR_{wp} 40/3,2.

Na kanale technologicznym projektuje się nadbudowę 12 studni kablowych SKR-1.

15. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne w postaci wykonania wykopów, korytowania, wykonania nasypów z gruntu kat I, II dostarczonego na budowę staraniem Wykonawcy robót oraz plantowania wynikają głównie z konieczności wykonania korytowania pod konstrukcje regulacji szerokości jezdni, zjazdów oraz remontu rowów.

Zasady prowadzenia i odbioru budowlanych robót ziemnych regulują zapisy normy PN-67/B-06050 Roboty ziemne budowlane. Wymagania w zakresie wykonania i badania przy odbiorze oraz normą branżową BN-83/8836-02.

Ilość robót ziemnych została obliczona metodą przekrojów poprzecznych oraz zestawiona w formie tabeli przy rysunkach zawierających przekroje poprzeczne.

16. UWAGI KOŃCOWE.

Wszystkie prace należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami.

Materiały użyte do budowy powinny posiadać stosowne atesty. Wszystkie zastosowane materiały budowlane i instalacyjne muszą posiadać aktualne certyfikaty -atesty bezpieczeństwa i zdrowotne i być dopuszczone do stosowania w budownictwie oraz posiadać aktualne Aprobaty Techniczne lub świadectwa Zgodności z Polskimi Normami. **Wszelkie zmiany technologii wymagają uzgodnienia pracowni projektowej pod rygorem przeniesienia pełnej odpowiedzialności za dokonane zmiany na Wykonawcę.**

Roboty budowlane mogą być prowadzone wyłącznie pod nadzorem uprawnionego kierownika budowy.

Roboty należy prowadzić z zachowaniem zasad BHP i Prawa Budowlanego.

Wszelkie wątpliwości dotyczące zauważonych przez wykonawcę robót nieścisłości w projekcie należy niezwłocznie uzgodnić z autorem projektu lub zgłosić właścicielowi pracowni projektowej.

17. ZAGADNIENIA GEODEZYJNO PRAWNE

Przebudowa drogi nie spowoduje zagrożeń dla środowiska, pogorszenia jego stanu, oraz wzrostu emisji pyłów do atmosfery powyżej 20%. W czasie eksploatacji nie będzie występować emisja hałasu.

Wody opadowe z powierzchni jezdni nie będą zawierały zanieczyszczeń wymagających podczyszczenia przed wprowadzeniem do gruntu. W czasie eksploatacji nie będą powstawać odpady.

Na etapie budowy projektowanego przedsięwzięcia nastąpią zagrożenia związane z prowadzonymi procesami budowlanymi tj.:

- Powstanie mas ziemnych przewidzianych do rozplantowania na terenie budowy lub wywózki podczas wykonywania nasypów i koryta pod konstrukcje regulacji szerokości jezdni,
- Naruszenie wierzchnich warstw gleby w związku z robotami ziemnymi,
- Emisja niezorganizowana hałasu i pyłów w związku z dojazdem maszyn budowlanych i samochodów dostarczających materiały budowlane,
- Emisja hałasu w czasie pracy maszyn budowlanych,
- Powstawanie odpadów z okresu prac budowlanych (odzysk lub unieszkodliwianie przez uprawnionego odbiorcę).
- Emisja niezorganizowana pyłów w trakcie budowy obiektów drogowych.

Są to uciążliwości krótkotrwałe, odwracalne i niepozostawiające trwałych śladów w środowisku.

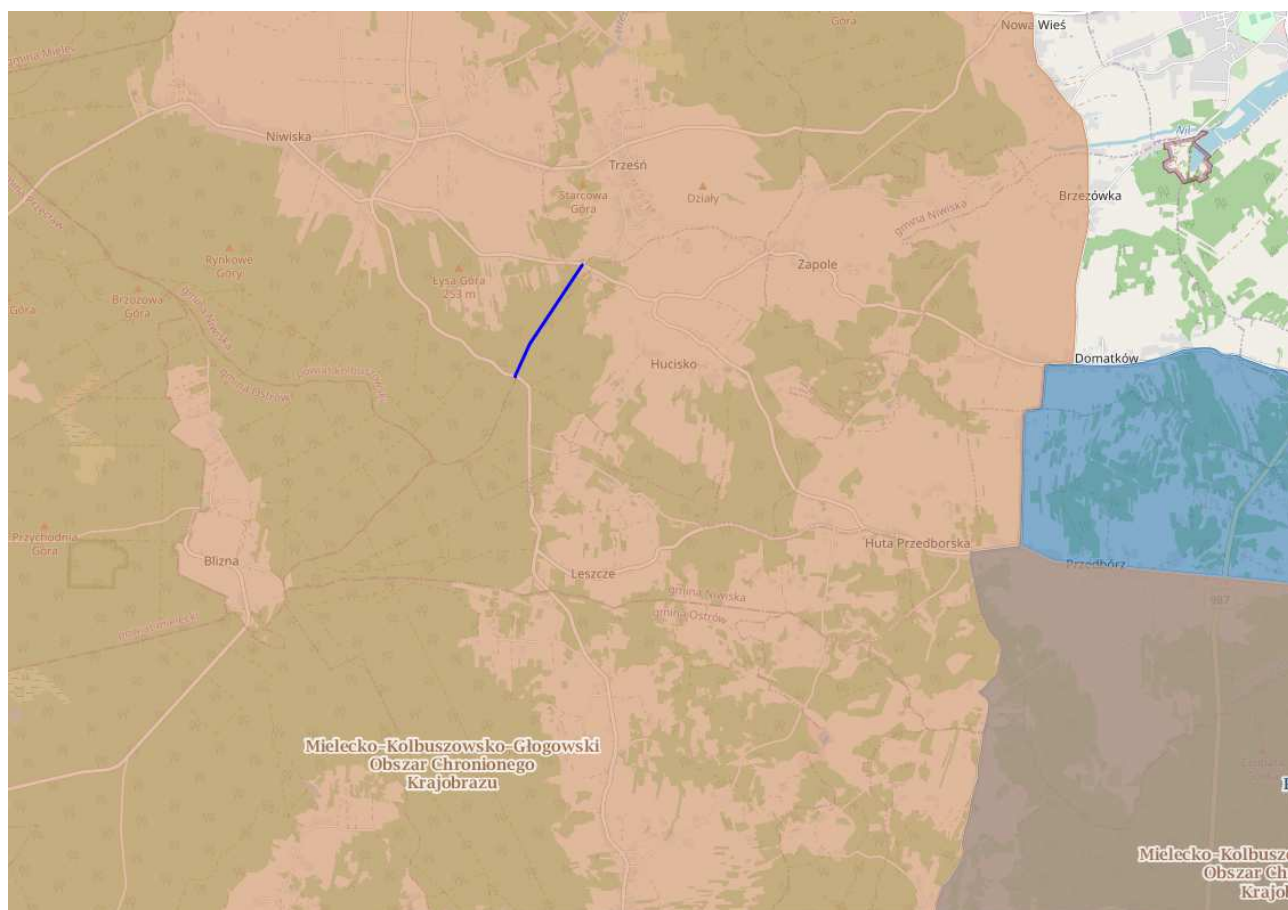
Zasięg oddziaływania w czasie budowy jest ograniczony i nie decyduje trwale o stanie środowiska w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia (budowa nie stwarza też zagrożeń dla obiektów sąsiadujących, ludzi lub stosunków wodnych). Przebudowa przeprowadzona zgodnie z projektem, nie spowoduje degradacji środowiska, wręcz zdecydowanie poprawi komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Projektowane przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarach chronionych ustanowionych w trybie ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.) - Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Dominuje krajobraz leśno-rolniczy. Ponad połowę obszaru pokrywają lasy, które stanowią pozostałość dawnej Puszczy Sandomierskiej. Obszar charakteryzuje się dużą różnorodnością środowisk – od piaszczystych wydm do bagien, torfowisk i wód. Występują tu takie zbiorowiska roślinne jak: bory sosnowe i mieszane, lasy mieszane, olsy, łęgi, kwaśne łąki, szuwały oczeretowe i mannowe, zbiorowiska wydmore, ziołoroślowe, trzęślicowe, łąki ostrożeńowe i rajgrasowe. Na terenie gminy rośnie szereg rzadkich i ciekawych roślin objętych ochroną całkowitą lub częściową. Do pierwszej grupy należą: storczyk plamisty, rosziczka okrągłolistna, skrzyp olbrzymi, bluszcz pospolity, widłak goździsty i torfowy. Do grupy drugiej możemy zaliczyć: konwalię majową, paprotkę zwyczajną, bagno zwyczajne. Niezwykle ciekawym zespołem florystycznym w regionie, i godnym zwiedzenia, jest położony przy południowej granicy Przyłęka ścisły rezerwat leśny im. prof. Władysława Szafera "Buczyna w Cyrance" o powierzchni 20,8 ha. Obejmuje on fragment lasu liściastego o charakterze naturalnym w otoczeniu rozległych, sztucznych borów sosnowych oraz otwartych piaszczysk. Na terenie rezerwatu znajdziemy

różne osobowości florystyczne: kłokoczka południowa, wawrzynek wilczelyko, podkolan zielony, bluszcz pospolity. Rezerwat znajduje się w odległości ponad 6km od projektowanej inwestycji.

Nie stwierdzono tu występowania chronionych siedlisk przyrodniczych wymienionych w Rozporządzeniu MŚ z dnia 14 sierpnia 2001r. w sprawie określenia rodzajów siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie, ani chronionych gatunków roślin i zwierząt oraz chronionych siedlisk przyrodniczych wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 roku w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000. Świat zwierząt reprezentowany jest tu przez gatunki pospolite, charakterystyczne dla otwartych terenów rolnych i zaroślowych.

Teren inwestycji obejmuje jedynie pas drogowy publicznej drogi gminnej. W przydrożnych rowach można zaobserwować jedynie trawy. Nie stwierdzono występowania gatunków roślin, zwierząt lub grzybów objętych ochroną gatunkową.



Teren inwestycji nie znajduje się w granicach terenu górniczego i w strefie oddziaływań związanych z eksploatacją górniczą, nie jest położony na terenach zalewowych oraz nie jest zagrożony osuwaniem się mas ziemnych. Na terenie inwestycji nie znajdują się obiekty podlegające ochronie konserwatorskiej lub zaliczone do dóbr kultury współczesnej.

Po przebudowie drogi sposób użytkowania terenu nie ulegnie zmianie.

Oddziaływanie inwestycji nie będzie wykraczało poza pas drogowy.

17.1 Czynności geodezyjne.

Osie główne jezdni należy wyznaczyć na podstawie punktów głównych trasy. Pozostałe obiekty należy wyznaczyć w stosunku do osi trasy oraz innych trwałych punktów oznaczonych na planie sytuacyjnym. Po zakończeniu robót należy wykonać **inwentaryzację powykonawczą** i oklauzulować w Powiatowym Ośrodku Geodezyjnym w Kolbuszowej.