

RODZAJ
OPRACOWANIA:

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ZAMIARU ROZPOCZĘCIA ROBÓT BUDOWLANYCH

TYTUŁ
PROJEKTU:

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 107736 R BRZYZINY –
BUKOWINA – MAŁA W KM 0+865 – 1+000 NA DZIAŁCE
EWIDENCYJNEJ NR 831, W M. BRZYZINY**

OBIEKTY:

**DROGA PUBLICZNA NR 107736 R BRZYZINY – BUKOWINA -
MAŁA**

ADRES
OBIEKTÓW:

**M. BRZYZINY
POWIAT ROPCZYCKO - SĘDZISZOWSKI
WOJ. PODKARPACKIE**

DZIAŁKI NR
EWID.:

**831
OBRĘB: BRZYZINY
JEDN. EWID: WIELOPOLE SKRZYŃSKIE**

BRANŻA:

DROGOWA

INWESTOR:

**GMINA WIELOPOLE SKRZYŃSKIE
39 – 110 WIELOPOLE SKRZYŃSKIE 200**



AUTORZY OPRACOWANIA:

Lp.	Funkcja/ Branża	Imię i Nazwisko Nr uprawnień	Data	Podpis
1.	Opracował Drogowa	mgr inż. Roman Charchut	07.2024r.	

Rzeszów, czerwiec 2024r.

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	3
1.1. INWESTOR.....	3
1.2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
1.3. JEDNOSTKA PROJEKTOWA	3
1.4. PODSTAWA OPRACOWANIA	4
1.5. ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA.....	4
1.6. CEL OPRACOWANIA	4
1.7. CEL INWESTYCJI	4
2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.....	4
2.1. POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE I LOKALIZACJA INWESTYCJI	4
2.2. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA.....	5
2.3. ZAGOSPODAROWANIE ISTNIEJĄCEGO PASA DROGOWEGO	5
2.4. INWENTARYZACJA URZĄDZEŃ OBCYCH.....	6
2.5. ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE OBIEKTU.....	6
2.6. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE	7
3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	7
4. UKSZTAŁTOWANIE TRASY I CHARAKTERYSTYKA ZAPROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ	7
4.1. UKSZTAŁTOWANIE TRASY	8
4.2. ODWODNIENIE	8
4.3. PRZEKROJE TYPOWE - PARAMETRY TECHNICZNE	8
4.4. ZJAZDY INDYWIDUALNE I PUBLICZNE	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
4.5. SKRZYŻOWANIA	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
4.6. PROJEKTOWANE KONSTRUKCJE	8
5. URZĄDZENIA OBCE.....	8
6. OCHRONA ŚRODOWISKA.....	9
6.1. ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W CZASIE REALIZACJI ROBÓT	9
6.2. PRZEWIDYWANE ILOŚCI WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW	9
6.3. PRZEDSIĘWZIĘCIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	9
6.4. WPLYW INWESTYCJI NA WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE	10
6.5. FORMY OCHRONY PRZYRODY WYSTĘPUJĄCE W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI.....	10
7. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU.....	10
8. INNE DANE	10
9. PRZEZNACZENIE OBIEKTU BUDOWLANEGO	10
10. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA ZASADNICZYCH URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH	10

I. OPIS TECHNICZNY

1. WSTĘP

1.1. Inwestor

Inwestorem planowanych robót budowlanych będzie Gmina Wielopole Skrzyńskie, 39 -110 Wielopole Skrzyńskie 200.

1.2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania są materiały do zgłoszenia robót budowlanych, nie wymagających pozwolenia na budowę, które będą realizowane w granicach działek drogowych (istniejący pas drogowy I.P.D.) i będą obejmować następujące roboty:

- Wykonanie konstrukcji poszerzenia jezdni drogi gminnej do łącznej szerokości 5 m;
- Wykonanie wzdłuż całego odcinka drogi obustronnych poboczy utwardzonych kruszywem łamanym o szerokości średnio 0,75 m;
- Wykonanie utwardzonej nawierzchni istniejącego zjazdu zwykłego;
- Wykonanie konstrukcji jezdni drogi
- Profilowanie i odmulenie istniejących rowów drogowych (rowy trawiaste otwarte);
- Wykonanie odcinkowego umocnienia rowu elementami prefabrykowanymi
- Przebudowa i rozbiórka istniejących przepustów pod istniejącym zjazdem i koroną drogi;
- Przebudowa barier drogowych stalowych
- Rekultywacja terenu (humusowanie, obsiew skarp).

Zamierzenie budowlane określone przez Inwestora, dla którego opracowano dokumentację techniczną i niniejsze materiały brzmi: „**Przebudowa drogi gminnej nr 107736 R Brzeziny – Bukowina – Mała w km 0+865 – 1+000 na działce ewidencyjnej nr 831, w m. Brzeziny**” i obejmuje w swoim zakresie w/w roboty budowlane, które wynikły z potrzeby zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa użytkownikom drogi, a w tym przypadku pieszym poruszającym się poboczach drogowych oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej terenom już wykorzystywanym rolniczo, jak również ułatwienie dostępu mieszkańców do świadczonych przez instytucje usług, poprawa połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań w zakresie transportu.

1.3. Jednostka projektowa

Zespół projektowy w składzie:

Opracowujący - branża drogowa: mgr inż. Roman Charchut,

1.4. Podstawa opracowania

Podstawą formalną niniejszego opracowania są następujące dokumenty, opracowania oraz literatura techniczna, normy i instrukcje:

a) Dokumenty formalne

Umowa zawarta pomiędzy Zleceniodawcą a Zespołem Projektowym.

b) Normy, wytyczne, warunki techniczne, katalogi branżowe

- Kopia mapy zasadniczej w skali 1:500, wydanej przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Ropczycach,
- Prawo budowlane – ustawa z 7 lipca 1994r.,

c) Opracowania pomocnicze

- Pomiar terenowy,
- Kopia mapy zasadniczej w skali 1:500,
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych – „Transprojekt”, Warszawa.

1.5. Zawartość opracowania

Materiały do zgłoszenia robót budowlanych składają się z następujących części:

Część I. Opis techniczny,

Część II. Rysunki,

Część III. Dokumenty formalno-prawne,

1.6. Cel opracowania

Niniejsze opracowanie stanowi dokumentację techniczną będącą załącznikiem do procedury zlecenia wykonania robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę.

Całość robót objętych przedmiotową inwestycją zostaje niniejszym zgłoszona do Starosty Ropczycy – Sędziszowskiego. Przed dokonaniem niniejszego zgłoszenia Wójt Gminy Wielopole Skrzyńskie przeprowadził postępowanie dotyczące konieczności oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

1.7. Cel inwestycji

Głównym celem planowanej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa i dostępności komunikacyjnej mieszkańców z istniejącą infrastrukturą.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

2.1. Położenie geograficzne i lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w północno - zachodniej części Gminy Wielopole Skrzyńskie, na działce nr ewid.: 831, położonej w ciągu drogi gminnej nr 107736R Brzeziny – Bukowina - Mała.

Zakres robót będzie obejmował wyłącznie drogę Brzeziny – Bukowina – Mała wraz ze zjazdem do granicy pasa drogowego.

2.2. Istniejąca sieć komunikacyjna

Ruch pieszy na przedmiotowym odcinku drogi odbywa się nawierzchnią bitumiczną o szerokości średniej 5,0 m, posiadającą obustronne pobocza utwardzone z kruszywa. Na odcinku przebudowywanej drogi w km 0+865 - 0+1000 istniejąca nawierzchnia bitumiczna posiada liczne spękania i nierówności oraz ubytki w konstrukcji podbudowy.. Niniejszym zgłoszeniem objęte jest odcinek o długości 135 mb. Ruch kołowy po drodze gminnej odbywa się jako dwukierunkowy. Projektowana przebudowa, nie zmieni istniejącego układu komunikacyjnego. Wprowadzane rozwiązania techniczne na odcinku drogi w znaczny sposób usprawnią komunikację (zwiększy się płynność w ruchu) oraz obniżą ryzyko wystąpienia kolizji z udziałem pieszych.

2.3. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

• Powiązanie z istniejącą siecią dróg publicznych

Po zrealizowaniu inwestycji układ komunikacyjny – powiązanie przedmiotowej drogi z innymi drogami publicznymi pozostanie bez zmian. Polepszone zostaną natomiast warunki użytkowe na przebudowywanym odcinku drogi. Do działek przyległych zapewniono dostępność komunikacyjną poprzez utwardzenie zjazdów indywidualnych.

• Droga gminna w planie sytuacyjnym i profilu podłużnym

Analizowany odcinek drogi przebiega w terenie pagórkowatym zabudowanym z przeważającym pochyleniem w kierunku południowym. Teren przyległy do pasa drogowego to tereny rolnicze i zabudowane przez domy jednorodzinne.

W układzie sytuacyjnym odcinek przebudowywanej drogi przebiega w większości w odcinkach prostych zachowując płynność jazdy. W profilu podłużnym niweleta drogi jest dostosowana do istniejącego ukształtowania terenu tzn. korona drogi została wpisana w przyległego do niej terenu. Natomiast spadki podłużne drogi są bardzo zróżnicowane. Najwyższa rzędna wysokościowa jest na końcu odcinka, a najniższa na początku przebudowywanego odcinka drogi.

W ramach przedmiotowej inwestycji odcinkowej utwardzeniu podlegać będzie zjazd indywidualny w postaci nawierzchni bitumicznej. Utwardzenie zjazdów wykonywane będzie tylko i wyłącznie do granicy pasa drogowego.

• Przekrój poprzeczny i odwodnienie

Przekrój poprzeczny:

Istniejąca droga, jest drogą jednojezdniową o szerokości jezdni w granicach 5,0 m. Szerokość istniejących poboczy wynosi średnio od 0,75 m. Przekrój poprzeczny jezdni typu szlakowego. Odwodnienie korony i terenu przyległego rowami drogowymi otwartymi, trawiastymi oraz po istniejącym terenie w przypadku braku ukształtowanych rowów (droga na nasypie i na odcinkach stokowych).

Odwodnienie:

Na przedmiotowym odcinku odwodnienie jezdni odbywa się przy pomocy rowów przydrożnych otwartych i umocnionych. W przypadku braku rowu występuje wododział. Po zjazdami i skrzyżowaniach zlokalizowane są przepusty drogowe betonowe. Odwodnienie jezdni i poboczy powierzchniowe (grawitacyjne), spadkami podłużnymi i poprzecznymi.

• **Nawierzchnia drogi**

Nawierzchnia jezdni posiada liczne i typowe uszkodzenia, które powstały na skutek intensywnych opadów oraz roztopów, w skutek ruchu pojazdów o znacznym tonażu na nawierzchni jezdni zinwentaryzowano deformacje, ubytki, rozmycia i wypłukania oraz pęknięcia.

• **Obiekty inżynierskie**

W ciągu drogi nie zinwentaryzowano obiektów inżynierskich w postaci mostów.

Pod zjazdem i koroną drogi znajdują się następujące drogowe rurowe przepusty pcv:

- fi 800 o dł. 9,0m w km 0+893 – pod koroną drogi -przewidziany do rozbiórki
- fi 400 o dł. 6 m pod zjazdem zwykłym

Zadrzewienie

Projektowane roboty nie kolidują z istniejącym drzewostanem.

2.4. Inwentaryzacja urządzeń obcych

Na trasie planowanych robót budowlanych znajduje się sieć teletechniczna.

2.5. Istniejące uwarunkowania realizacyjne obiektu

• **Warunki środowiskowe terenu**

Teren przyległy do planowanej inwestycji stanowią głównie tereny rolnicze, leśne oraz zabudowania jednorodzinne. W granicach istniejącego pasa drogowego (działki drogowe) zinwentaryzowano pojedyncze i skupiska krzewów i drzew. Inwestycja nie będzie zlokalizowana w obrębie obszaru specjalnej ochrony Natura 2000. Na terenie planowanej inwestycji nie znajdują się również pomniki przyrody w rozumieniu Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o

ochronie przyrody.

Planowana inwestycja przebiega w całości północną częścią otuliny Czarnorzecko - Strzyżowskiego Parku Krajobrazowego, jednakże projektowana przebudowa drogi w zakresie objętym niniejszym zgłoszeniem nie będzie powodowała zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i nie wpłynie negatywnie na utworzone na tym terenie formy ochrony przyrody

- **Warunki wynikające z ochrony archeologicznej i konserwatorskiej terenu**

Teren, na którym zlokalizowano inwestycję nie podlega ochronie archeologicznej i konserwatorskiej.

- **Warunki górnicze terenu**

Teren, na którym lokalizuje się inwestycję nie znajduje się na terenach eksploatacji górniczej.

2.6. Podstawowe założenia projektowe

- **Główne parametry techniczne**

- Jezdnia: jednojezdniowa, dwupasmowa,
- Przekrój poprzeczny: drogowy,
- Szerokość jezdni: 2x2,5 m,
- Szerokość pobocza: 2x 0,75 m

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Na terenie objętym wnioskiem nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Projektowana inwestycja nie spowoduje żadnych negatywnych zmian w istniejącym zagospodarowaniu terenu, gdyż będzie właściwie wpisana w krajobraz oraz dostosowana do istniejącego terenu.

Przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

Na terenie przedmiotowej inwestycji nie występują gatunki roślin, zwierząt i grzybów chronione ścisłą lub częściową ochroną gatunkową.

Poprawne zaprojektowanie i wykonanie inwestycji, zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym z normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej i budowlanej nie wpłynie negatywnie na jakość powietrza, klimat akustyczny, nie będzie powodować zanieczyszczenia wody podziemnej i powierzchni ziemi łącznie z glebą. Tym samym nie będzie oddziaływać na pozostałe komponenty środowiska (szata roślinna, świat zwierzęcy, krajobraz, przyroda, środowisko człowieka i inne).

Rozwiązania sytuacyjno - wysokościowe oraz konstrukcja i parametry techniczne przyjęto w oparciu o wymagania Zarządcy Drogi.

4. UKSZTAŁTOWANIE TRASY I CHARAKTERYSTYKA ZAPROJEKTOWANYCH

ROZWIĄZAŃ

Ukształtowanie i dostępność terenu wymusiły przyjęcie takich rozwiązań technicznych, które pozwolą ograniczyć konieczność ingerowania w obręb działek przyległych.

4.1. Ukształtowanie trasy

Zaprojektowany układ sytuacyjny powstał w oparciu o istniejący stan sytuacyjny jezdni drogi Brzeziny - Bukowina - Mała oraz zjazdów, określony na podstawie inwentaryzacji w terenie i zawarty na mapie zasadniczej. Geometria budowli (jezdni i zjazdów) stworzona została w nawiązaniu do istniejącego układu przestrzennego. Lokalizacja zjazdów indywidualnych oraz skrzyżowań pozostaje bez zmian w stosunku do stanu istniejącego.

4.2. Odwodnienie

Dla prawidłowego zebrania i odprowadzenia wód opadowo - roztopowych z korpusu drogi i przyległego terenu projektuje się odmulenie (odtworzenie kształtu) istniejących rowów oraz ich umocnienie elementami prefabrykowanymi.

4.3. Przekroje typowe - parametry techniczne

• Przekrój typowy dla jezdni drogi Brzeziny – Bukowina – Mała

W przekroju poprzecznym jezdni na odcinkach prostych posiada przekrój dwustronny daszkowy o pochyleniu 2%. Przekrój typowy drogi z jezdnią dwukierunkową.

4.4. Projektowane konstrukcje

a) Jezdnia drogi Brzeziny - Bukowina - Mała

• Konstrukcja jezdni na odcinkach występowania przełomów oraz poszerzeniach istnawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S – gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W – gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabil. mech. – gr. 15 cm,
- warstwa z kruszywa stabilizowanego cementem min. $R_m=2,5\text{MPa}$ – gr 30 cm
- warstwa z kruszywa 31/063 gr. 50 cm półmateracu z geowłókniny
- Pobocza utwardzone z kruszywa gr. 10cm.

5. URZĄDZENIA OBCE

W ramach przedmiotowej inwestycji zinventaryzowano:

- Światłowód telekomunikacyjny biegnący rowem wzdłuż przebudowywanej drogi,

6. OCHRONA ŚRODOWISKA

6.1. Oddziaływanie inwestycji w czasie realizacji robót

W trakcie robót stosowane będą materiały i technologie wykluczające możliwość skażenia wody i powietrza. W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu inwestycji w czasie realizacji należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- prace budowlane prowadzić w porze dziennej;
- stosować maszyny i środki transportu wyłącznie w dobrym stanie technicznym;
- transport materiałów i sprzętu zorganizować w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu;
- unikać koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń;
- ograniczyć jałową pracę silników spalinowych;

Ścieki sanitarno – bytowe gromadzone będą w zbiornikach kabin sanitarnych, które po napełnieniu opróżnione będą przez specjalistyczną firmę.

Po zakończeniu robót wykonane zostanie:

- usunięcie użytych materiałów,
- rekultywacja terenu w obrębie placu budowy,
- humusowanie skarp i obsianie mieszankami traw.

6.2. Przewidywane ilości wykorzystywanych surowców

- | | |
|-----------------------------|--|
| - woda | - Wykonawca robót zapewni zbiorniki z wodą |
| - energia elektryczna | - Wykonawca robót zapewni agregaty i przyłącza |
| - gaz | - Nie wymaga |
| - odprowadzenie ścieków | - Wykonawca robót środkami własnymi |
| - usuwanie odpadów z budowy | - Wykonawca robót środkami własnymi |

6.3. Przedsięwzięcia chroniące środowisko

Podczas realizacji przedsięwzięcia:

- prace 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;
- unikane będzie koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń;
- ograniczona będzie jałowa praca silników spalinowych;
- ścieki sanitarne odprowadzane będą do kontenerowych sanitariatów.

Podczas eksploatacji:

- przeprowadzenie właściwych zabiegów utrzymaniowych.

Po zakończeniu budowy wykonane będą:

- usunięcie materiałów użytych do robót;
- uporządkowanie terenu.

6.4. Wpływ inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne

Przebudowa drogi nie będzie w żaden sposób negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe i podziemne. W wyniku wykonanych robót nastąpi podwyższenie jakości odprowadzanych wód opadowych/roztopowych z drogi co spowoduje zmniejszenie negatywnego jej wpływu na środowisko.

6.5. Formy ochrony przyrody występujące w zasięgu oddziaływania inwestycji

Zakres i charakter robót sprawia, że inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogąym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wg Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), co potwierdziło przeprowadzone przez Wójta Gminy Wielopole Skrzyńskie postępowanie o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia, zakończone decyzją administracyjną

7. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU

Lp.	Element	Długość [m]	Powierzchnia [m²]
1	Jezdnia DG i pobocza	135 m	675,00
2.	Zjazdy	--	1,00

8. INNE DANE

Dopuszcza się nieistotne odstępstwa od projektu technicznego w zakresie zmiany wymiarów oraz parametrów o ile nie naruszają warunków technicznych i innych przepisów. Muszą one zostać każdorazowo zaakceptowane przez Projektanta.

9. PRZEZNACZENIE OBIEKTU BUDOWLANEGO

Projektowane roboty mają na celu poprawę bezpieczeństwa oraz komfortu ruchu pieszych i pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi gminnej.

10. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA ZASADNICZYCH URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH

Na czas prowadzenia robót Wykonawca jest zobowiązany do opracowania i uzgodnienia zgodnie z obowiązującymi przepisami projekt organizacji ruchu.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|----------------------------|--------|
| 1. Rys. 2 Plan sytuacyjny | 1 :500 |
| 2. Rys. 3 Przekroje typowe | 1 : 50 |