

16.11.2015

# MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH

Temat:

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ UL. SZKOLNEJ W M. DZIKOWIEC

Inwestor: Gmina Dzikowiec  
Ul. Dworska 62  
36-122 Dzikowiec

Działki: 1755

Lokalizacja: Dzikowiec

ZADANIE	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ UL. SZKOLNEJ W M. DZIKOWIEC		Data 10.2015
Projektant	mgr inż. Rafał Dzedzic	PDK/0023/POOD/08	
Opracował	mgr inż. Leszek Magryś		

STAROSTWO POWIATOWE  
w Kolbuszowej  
ul. 11-go Listopada 10  
36-100 KOLBUSZOWA

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. OPIS TECHNICZNY

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. PLAN ORIENTACYJNY 1:10000

2. PLAN SYTAUCYJNY 1:1000

3. PRZEKRÓJ NORMALNY 1:50

III. UPRAWNIENIA

## OPIS TECHNICZNY

### 1. TEMAT OPRACOWANIA

Tematem opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej ul. Szkolnej w m. Dzikowiec

### 2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- zlecenie inwestora
- mapa zasadnicza w skali 1:1000
- rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 poz. 430)

### 3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej ul. Szkolna w m. Dzikowiec.

### 4. STAN ISTNIEJACY

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej ul. Szkolnej w pasie drogowym na działce nr 1755 na dł. 911m w m. Dzikowiec. Odcinek objęty zamówieniem zlokalizowany jest w granicach administracyjnych gminy Dzikowiec i administrowany jest przez tamtejszą Gminę. Przebudowywany odcinek komunikuje drogę wojewódzką nr 875 z droga powiatowa Cmolas – Lipnica.

### STAN PROJEKTOWANY

#### a) SYTUACJA

Projekt przebudowy istniejącej drogi polegać będzie na sfrezowaniu istniejącej jezdni na głębokość 3 cm i ułożeniu nowej warstwy ścieralnej gr 5cm. Na odcinku od km 0+000 do km 0+124 przewidziano poszerzenie jezdni o 1m (lewa strona) a co za tym idzie przesunięcie o tą odległość istniejącego chodnika. Ze względu na poszerzenie założono wykonanie nowej konstrukcji jezdni. Na tym odcinku występuje również przepust betonowy fi 500 pod droga

który należy przedłużyć o 3m i założyć ściankę czołową. Przesunięcie chodnika spowoduje likwidację rowu szczelnego otwartego. Dlatego też przewidziano jego zakrycie go za pomocą rury HDPE fi 400 na dł 50m i podłączenie go z istniejącym przepustem za pomocą studni rewizyjnej fi 1000mm.

Przebudowa drogi pozwoli na polepszenie warunków jej użytkowania.

#### b) KONSTRUKCJA JEZDNI

Na długości ul. Szkolnej przewidziano szereg zmian konstrukcyjnych:

od km 0+000 do km 0+030

- droga: wykonanie frezowania na głębokość 3cm wraz z ułożeniem 5 cm warstwy ścieralnej AC11S

- na poszerzeniu przewidziano wykonanie:

- 5cm w-wy ścieranej AC11 S
- 5 cm w-wy wiążącej AC16W
- 15 cm w-wy z kruszywa łamanego stab mech 0/31.5
- 20 cm w-wa kruszywa naturalnego

- chodnik :

- krawężnik 15x30 na ławie z betonu B-15
- kostka betonowa 8cm na podsypce cementowo piaskowej gr 3cm
- 15 cm w-wy z kruszywa łamanego stab mech 0/31.5
- 20 cm w-wa kruszywa naturalnego

od km 0+030 do km 0+124

- droga: wykonanie frezowania na głębokość 3cm wraz z ułożeniem 5 cm warstwy ścieralnej AC11S

- na poszerzeniu przewidziano wykonanie:

- 5cm w-wy ścieranej AC 11 S
- 5 cm w-wy wiążącej AC16W
- 15 cm w-wy z kruszywa łamanego stab mech 0/31.5
- 20 cm w-wa kruszywa naturalnego

- chodnik:

- krawężnik 15x30 na ławie z betonu B-15 na leżąco
- kostka betonowa 8cm na podsypce cementowo piaskowej gr 3cm
- 15 cm w-wy z kruszywa łamanego stab mech 0/31.5
- 20 cm w-wa kruszywa naturalnego

od km 0+124 do km 0+410

- droga: wykonanie frezowania na głębokość 3cm wraz z ułożeniem 5 cm warstwy ścieralnej AC11S

od km 0+410 do km 0+800

- droga: wykonanie frezowania na głębokość 3cm wraz z ułożeniem 5 cm warstwy ścieralnej AC11S
- ściek przykrawężnikowy do przebudowy:
  - kostka betonowa 8cm na podsypce cementowo piaskowej gr 3cm
  - 15 cm w-wy z kruszywa łamanego stab mech 0/31.5
  - 20 cm w-wa kruszywa naturalnego

Od km 0+800 do km 0+890

- droga: wykonanie frezowania na głębokość 3cm wraz z ułożeniem 5 cm warstwy ścieralnej AC11S
- na poszerzeniu przewidziano wykonanie:
  - 5cm w-wy ścieranej AC 11 S
  - 5 cm w-wy wiążącej AC16W

Od km 0+890 do km 0+911

- droga: wykonanie frezowania na głębokość 3cm wraz z ułożeniem 5 cm warstwy ścieralnej AC11S
- na poszerzeniu strona prawa przewidziano wykonanie:
  - 5cm w-wy ścieranej AC 11 S
  - 5 cm w-wy wiążącej AC16W
  - 15 cm w-wy z kruszywa łamanego stab mech 0/31.5
  - 20 cm w-wa kruszywa naturalnego
- na poszerzeniu strony lewej przewidziano wykonanie:
  - 5cm w-wy ścieranej AC 11 S
  - 5 cm w-wy wiążącej AC16W

#### c) ODWODNIENIE

W chwili obecnej odwodnienie odbywa się wzdłuż drogi istniejącymi rowami przydrożnymi i kanalizacją deszczową. Istniejące kratki ściekowe, w wyniku ułożenia na ok 2cm nawierzchni bitumicznej wyżej należy wyregulować wysokościowo.

#### 5. ISTNIEJĄCE URZĄDZENIA INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Nie przewiduje się zabezpieczenia sieci.

#### 6. OCHRONA ŚRODOWISKA

Planowana inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko, zlokalizowana będzie na obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Puszcza Sandomierska” (PLB 180005),

względem którego obowiązują zapisy art.33 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z póź. zm.)

Przebudowa ww. drogi w trakcie realizacji nie będzie miała znaczącego i długotrwałego oddziaływania na środowisko naturalne.

W trakcie trwania robót budowlanych mogą występować okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz sprzętu transportowego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i przemijający, będzie się cechował niskim poziomem uciążliwości. Dla zminimalizowania tego wpływu Wykonawca będzie wykonywał prace emitujące najwięcej hałasu w porach najmniej szkodliwych dla warunków środowiskowych. Może występować okresowe i krótkotrwałe zwiększenie emisji spalin w trakcie trwania prac budowlanych. Wpływ ten jednak nie będzie przekraczał emisji dopuszczalnych norm i ustanie po zakończeniu prac budowlanych. Do zminimalizowania tego wpływu Wykonawca będzie użytkował sprzęt zgodnie z przepisami BHP, warunkami technicznymi jakimi powinny odpowiadać pojazdy i maszyny dopuszczone do ruchu (ważne badania techniczne). Sprzęt i samochody przeznaczone do transportu będą zaopatrywane w paliwo w miejscach do tego przeznaczonych. Droga jest wyposażona w system kanalizacji deszczowej. Realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną okresowo na naruszenie terenu oraz szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji projektu. Wpływ ten będzie dotyczył pracy maszyn i będzie miał charakter krótkofalowy, ustanie po zakończeniu inwestycji. Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca zostanie zobowiązany do przywrócenia terenu w obrębie realizacji inwestycji do stanu pierwotnego. Roboty prowadzone będą w pasie drogowym. Realizacja wyszczególnionej wyżej inwestycji wykazuje jednoznacznie pozytywny wpływ powstałej infrastruktury na stan środowiska naturalnego w jej obrębie. Przebudowa drogi poprawi płynność ruchu pojazdów, co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu. Realizacja przedmiotowych robót ma charakter lokalny, zakres robót będzie krótkotrwały i nie wpłynie w znacznym stopniu na istniejący stan środowiska oraz nie naruszy stosunków wodnych. W związku z powyższym planowana inwestycja pozwala na wyciągnięcie następujących wniosków:

- Przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego (zmniejszenie emisji hałasu przenikającego do środowiska z ruchu pojazdów po równej nawierzchni),
- Zmniejszy się emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, która powstaje ze spalania paliw w silnikach (zmniejszenie zużycia paliw-płynna jazda),
- Nie zmienia stosunków międzyludzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych,
- Nie spowoduje potrzeby budowy objazdów i dodatkowych zabezpieczeń,
- Nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych,
- Nie spowoduje dodatkowej wycinki drzew i krzewów, wyeliminowane będą tylko krzewy porastające rowy i pobocze drogi ograniczające widoczność i tworzące zagrożenie dla poruszania się pieszych i pojazdów,
- Nie spowoduje zmian w stosunkach wodnych,
- Nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego,
- Nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych.

Wszystkie roboty przy przebudowie drogi będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. Biorąc pod uwagę całokształt oddziaływania należy wskazać, że realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na środowisko we wszystkich elementach wpływających obecnie na zanieczyszczenie środowiska.

mgr inż. Rafał Chojacki  
upr. budowlana nr 12345  
Wzrost  
Nr ewid. 1234567890123

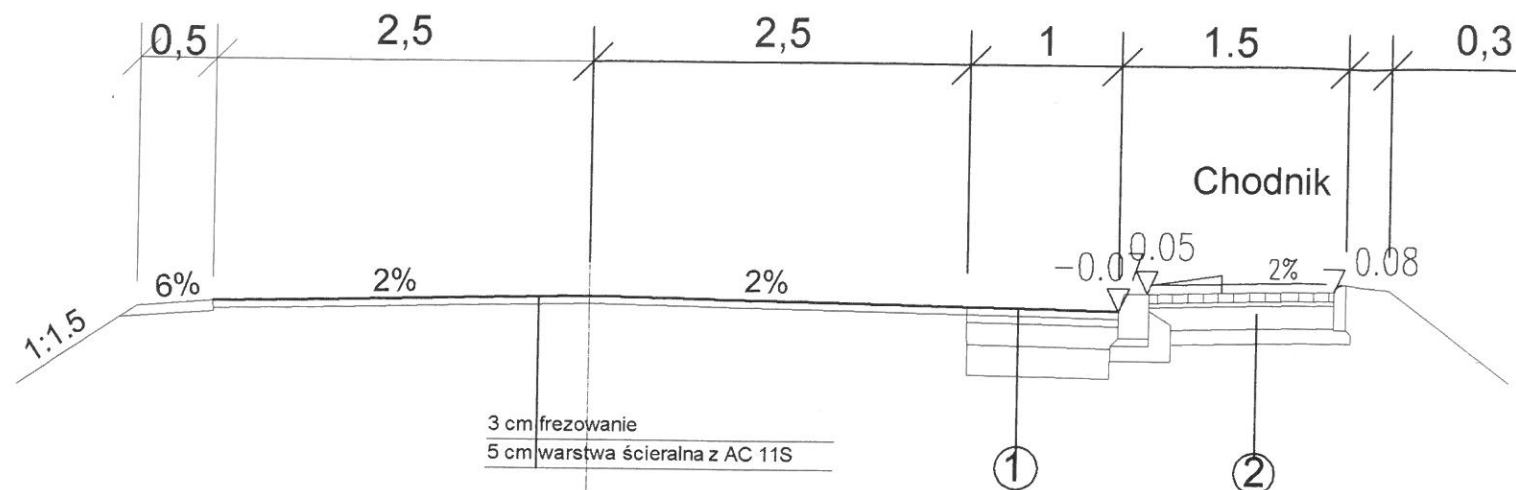
STAROSTWO POWIATOWE  
w Kolbuszowej  
ul. 11-go Listopada 10  
36-100 KOLBUSZOWA



NAZWA OBIEKTU	Przebudowa drogi gminnej ul. Szkolnej w Dzikowcu		
INWESTOR	Gmina Dzikowiec		
NAZWA OPRACOWANIA	MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH		
NAZWA RYSUNKU	plan orientacyjny		
PROJEKTANT	mgr inż Rafał Dziejic	NR UPR: PDK/0023/POOD/08	
OPRACOWAŁ	mgr inż Leszek Magryś		
SKALA 1:10000	DATA 10.2015	STANOWISKO POWIATOWE NR RYS buszowej 1 ul. 11-go Listopada 10 30-100 KOLBUSZÓWKA	NR EGZ



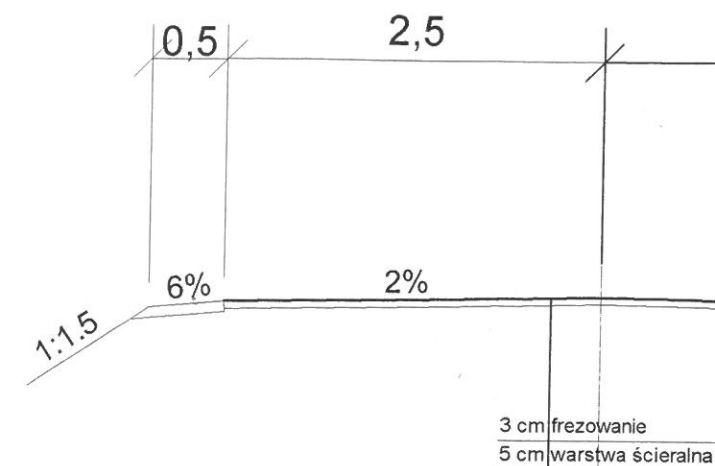
Od km 0+000 do km 0+030



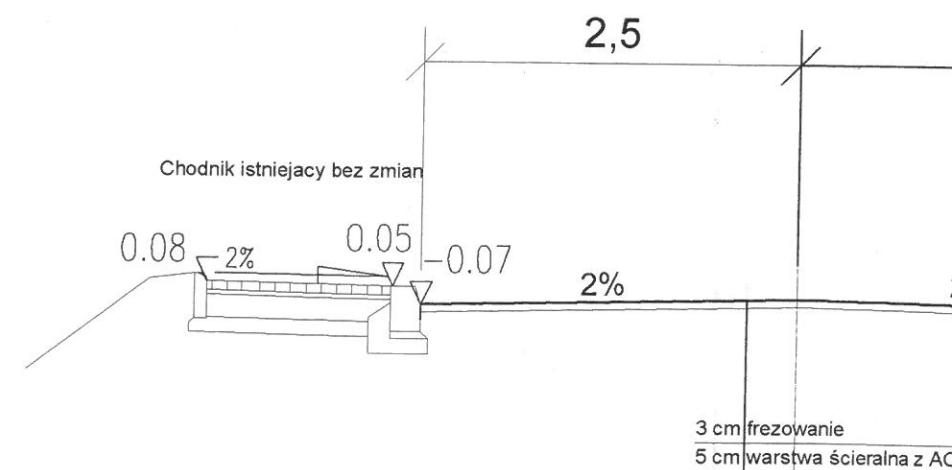
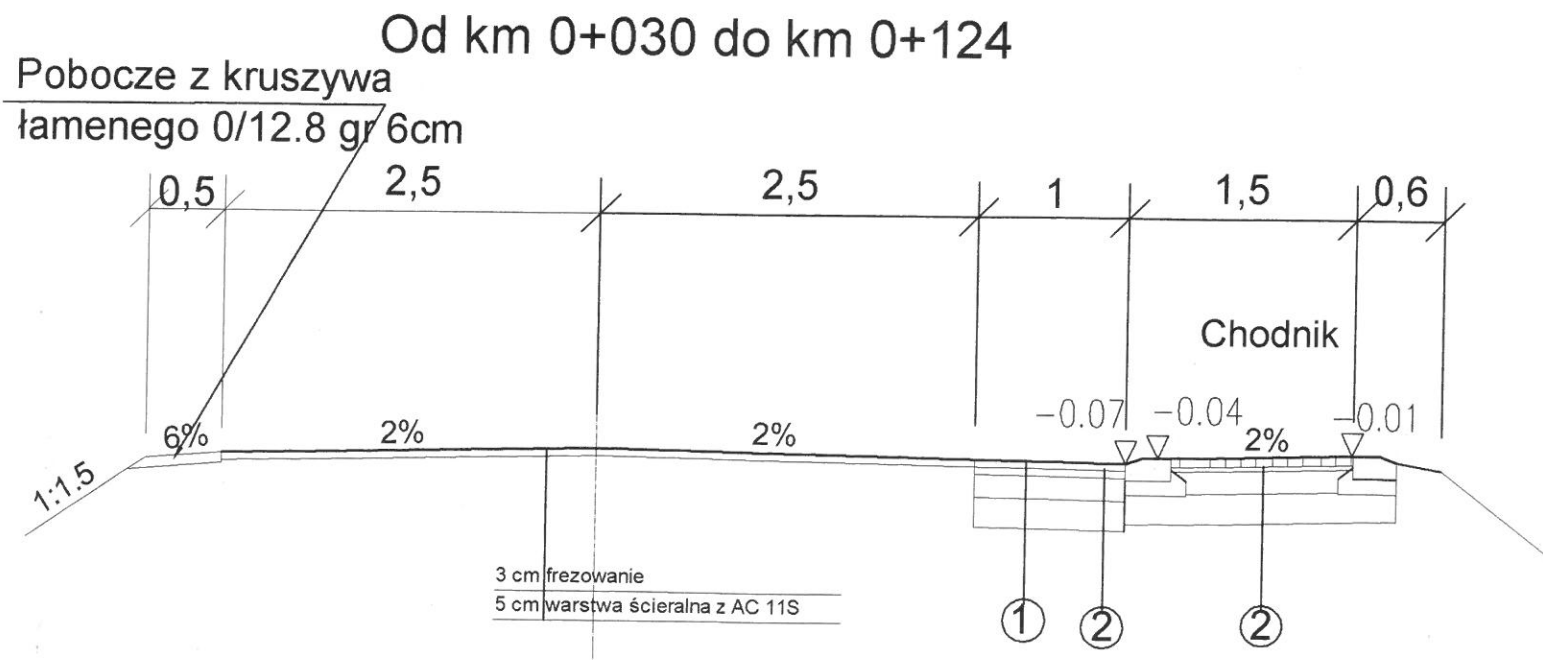
Przekrój normalny drogi

- ① 5 cm warstwa ścieralna z AC 11S  
5 cm w-wa wiążąca AC 16W  
15 cm w-wa kruszywa łamanego stan mech 0/31.5  
20 cm w-wa kruszywa naturalnego
- ② 8 cm kostka betonowa  
3 cm podsypka cementowo piaskowa  
15 cm w-wa kruszywa łamanego stan mech 0/31.5  
20 cm w-wa kruszywa naturalnego
- ③ 5 cm warstwa ścieralna z AC 11S  
5 cm w-wa wiążąca AC 16W

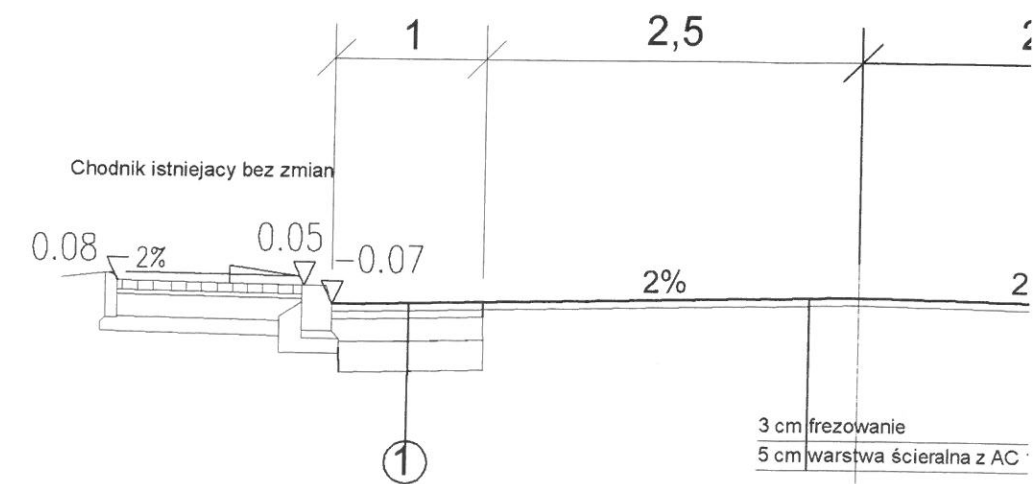
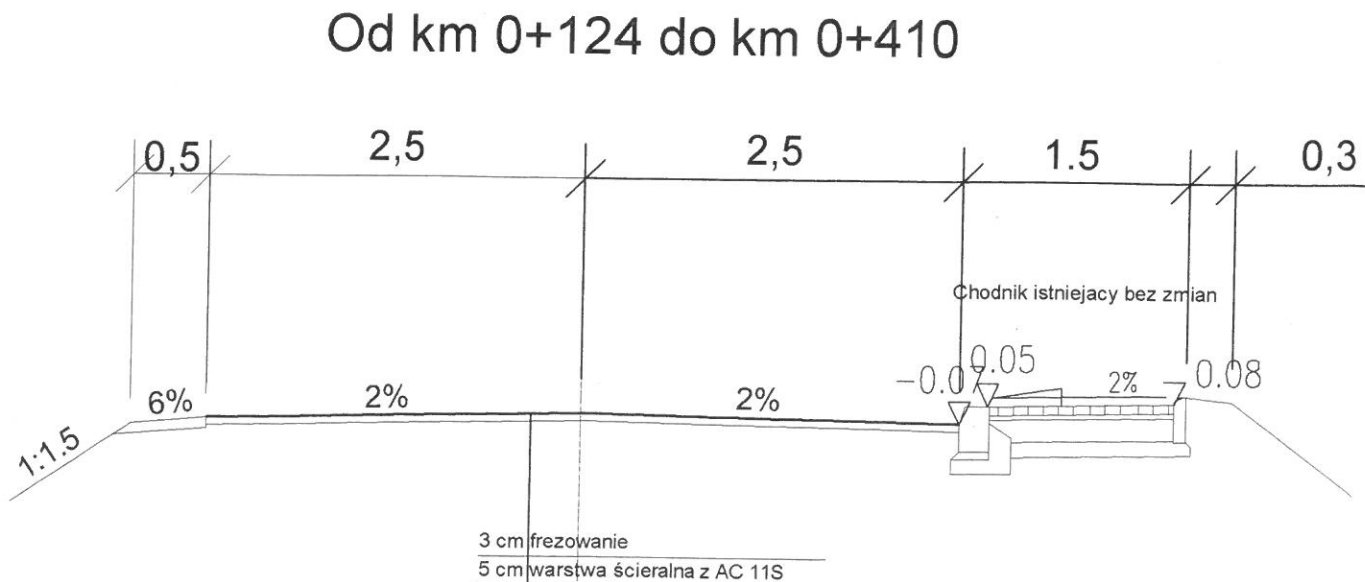
Od km 0+410 do



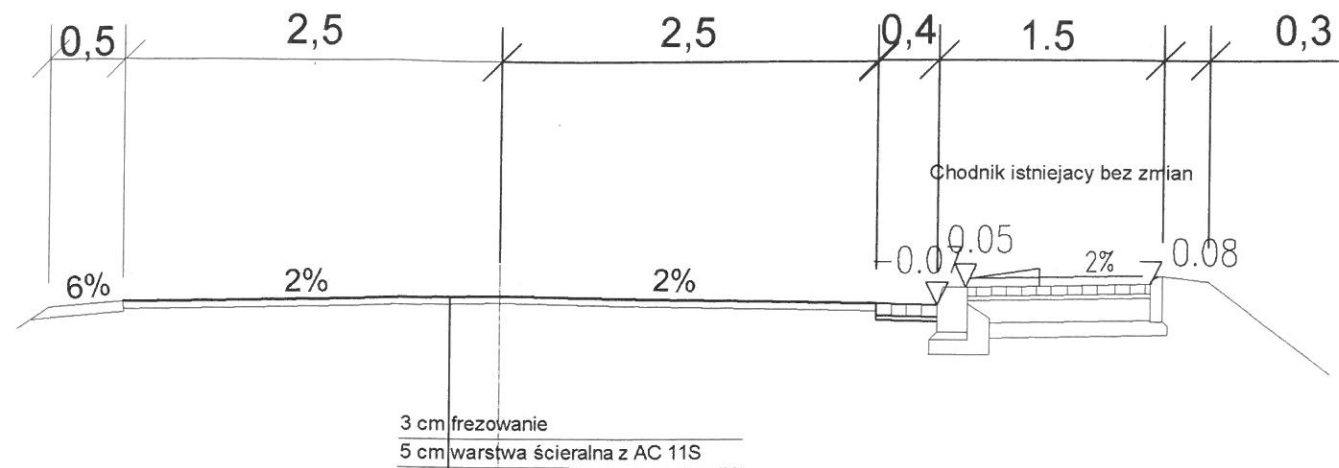
Od km 0+800 do k



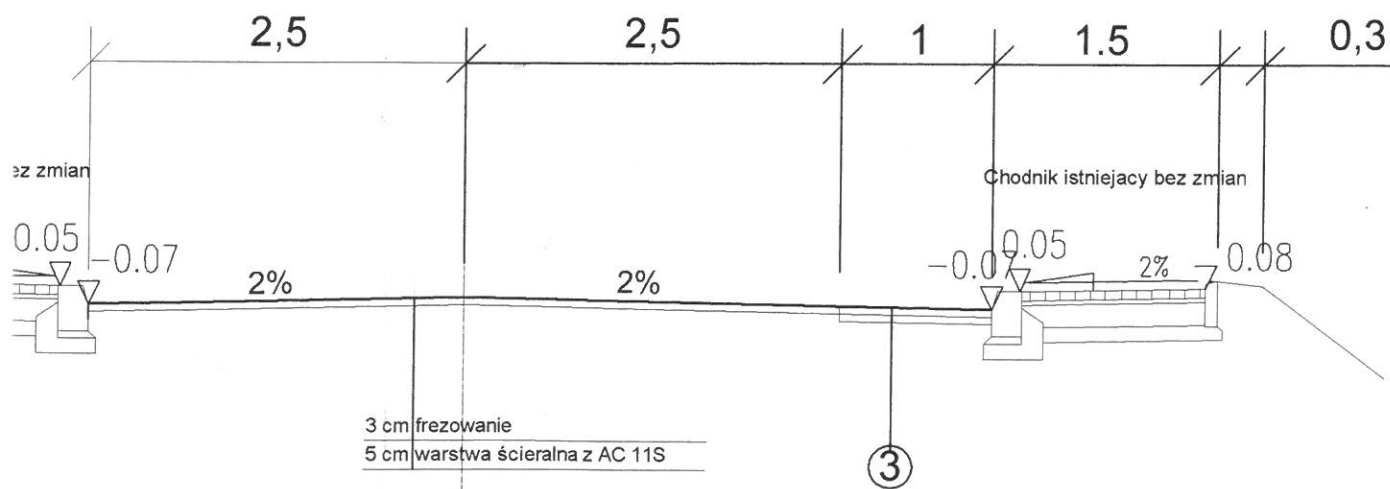
Od km 0+890 do k



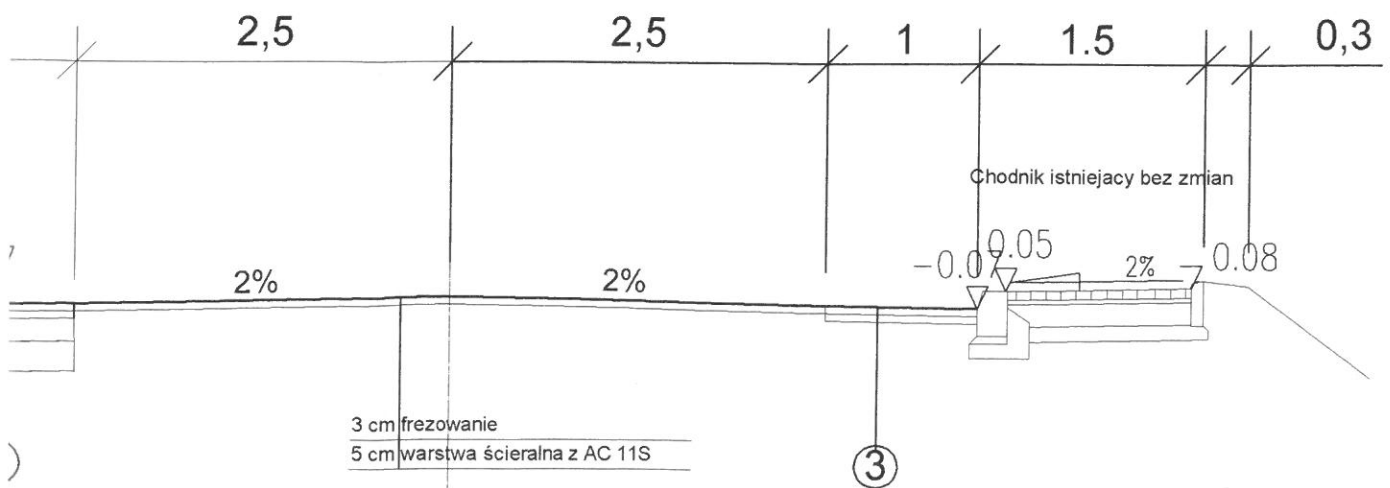
Od km 0+410 do km 0+800



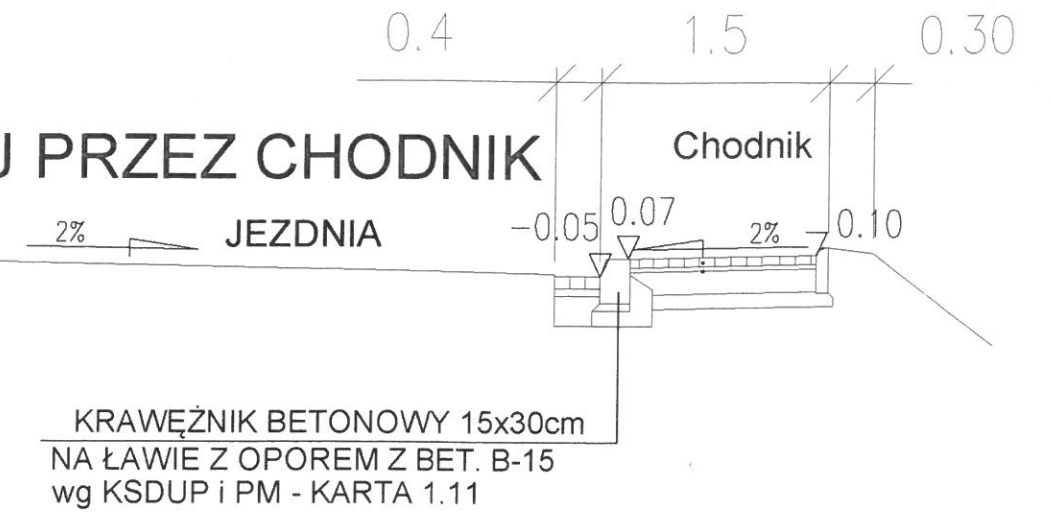
Od km 0+800 do km 0+890



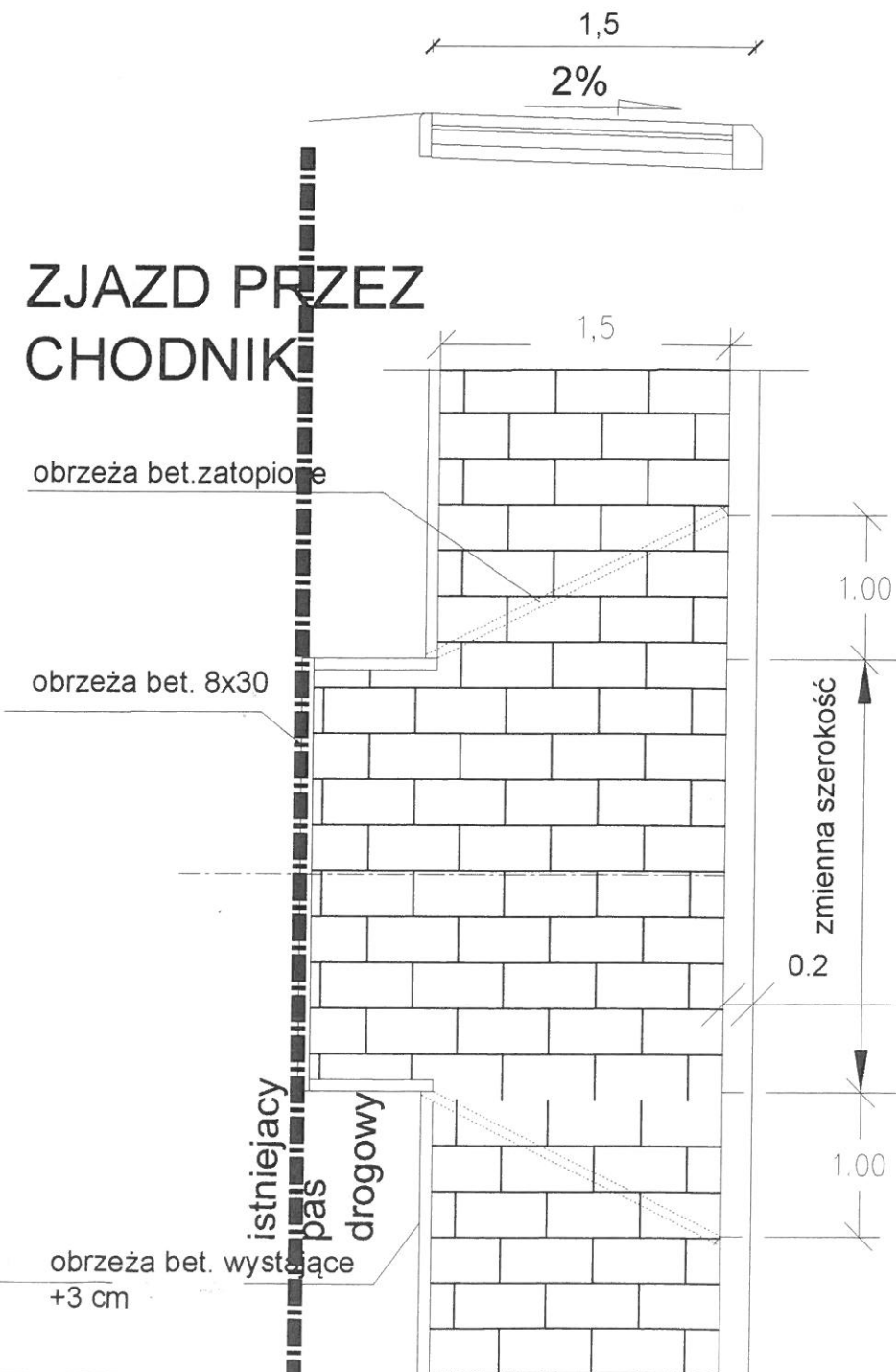
Od km 0+890 do km 0+911



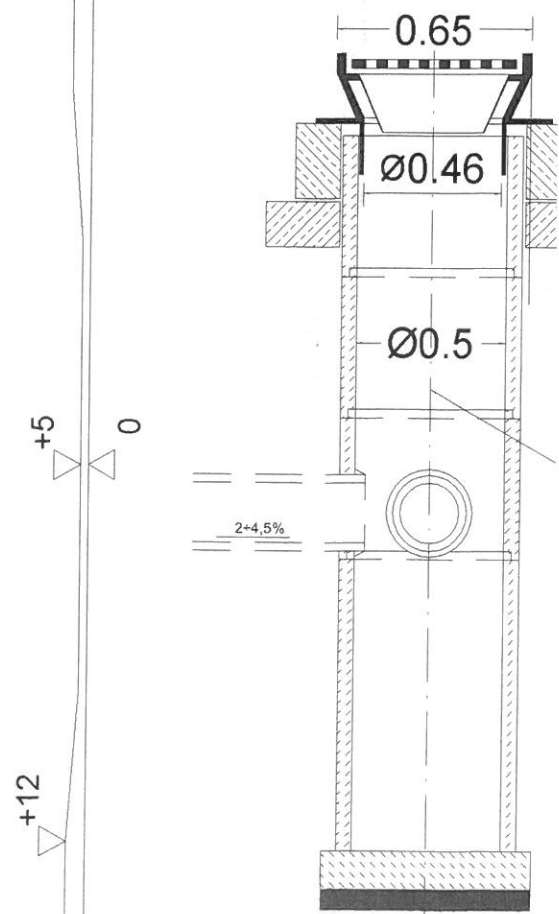
PRZEKRÓJ PRZEZ CHODNIK

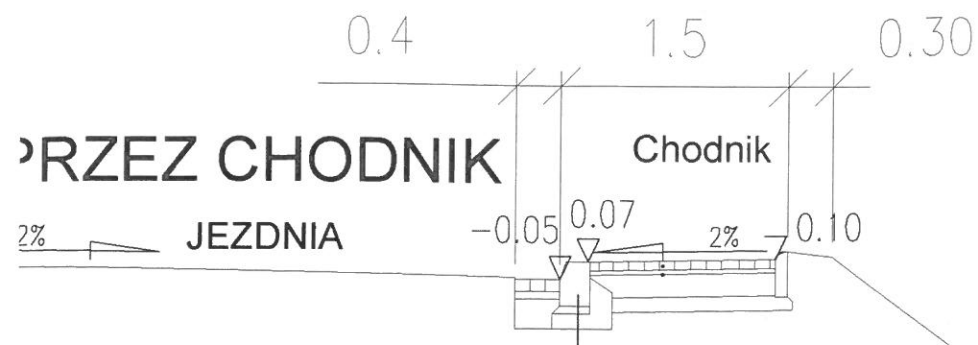


ZJAZD PRZEZ CHODNIK

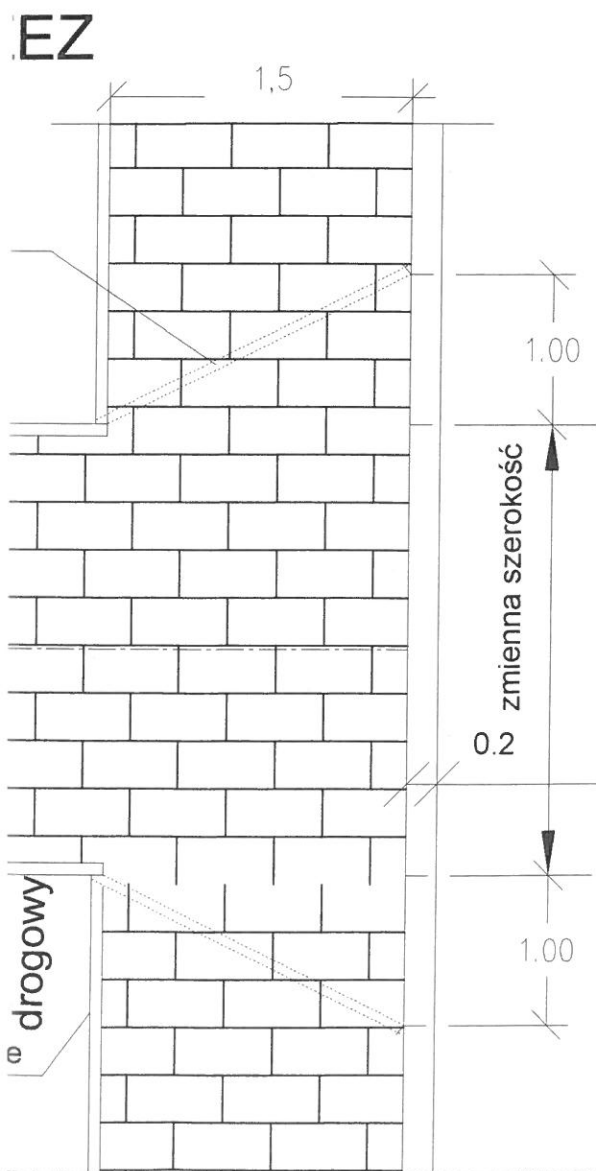
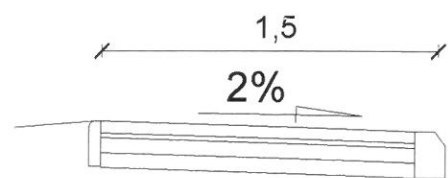


STUDIENKA Z KF

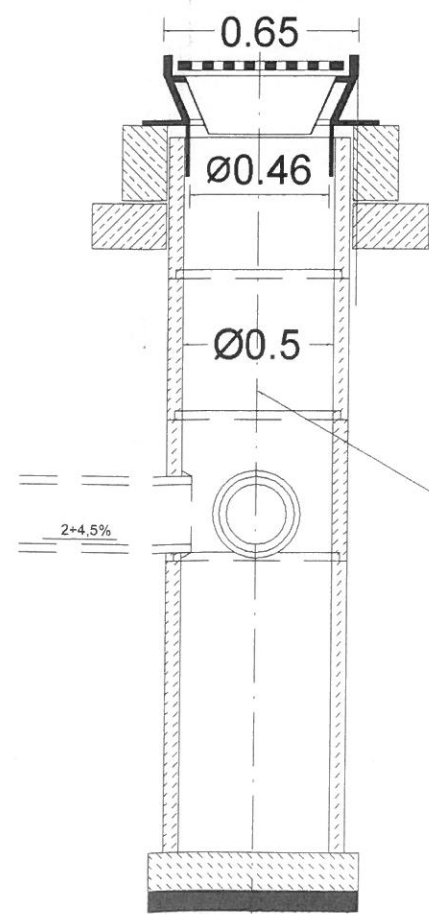




KRAWEŹNIK BETONOWY 15x30cm  
NA ŁAWIE Z OPOREM Z BET. B-15  
wg KSDUP i PM - KARTA 1.11

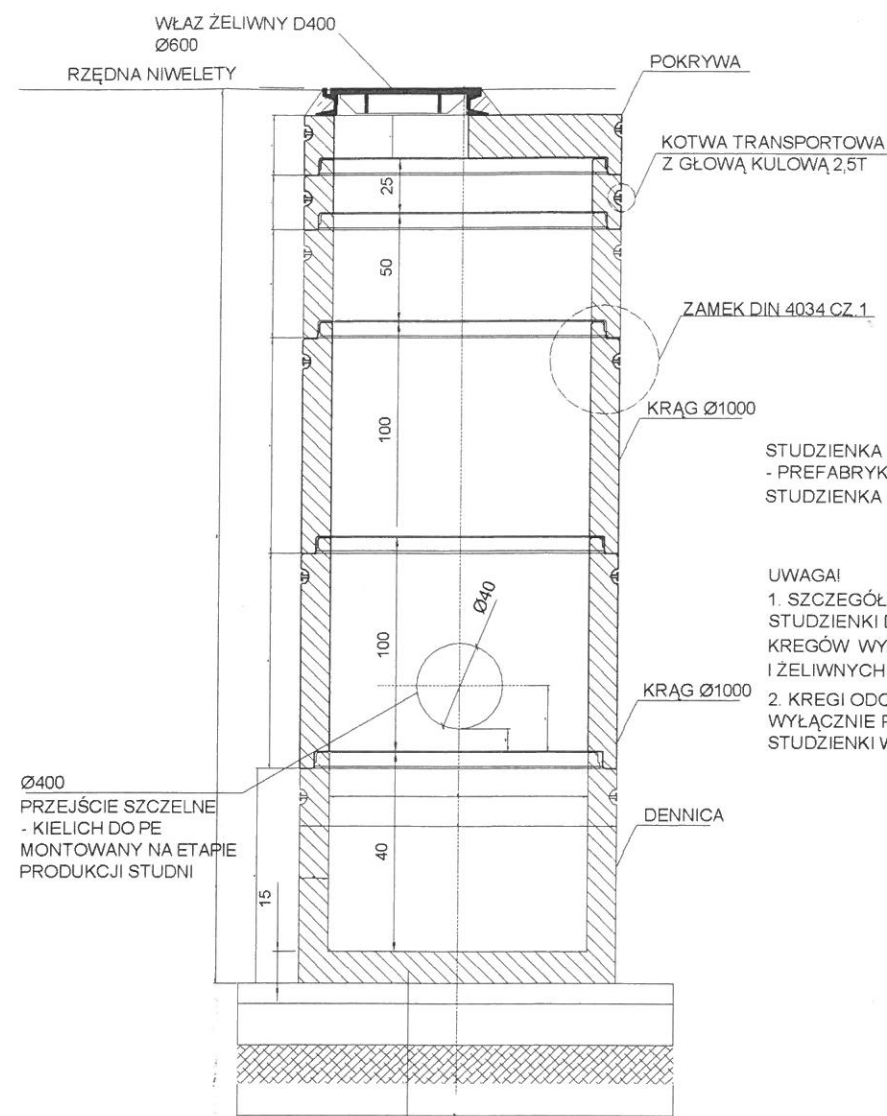


### STUDIENKA Z KRATKĄ ŚCIEKOWĄ



KRATKA ŚCIEKOWA  
Z OSADNIKIEM

### STUDIENKA REWIZYJNA Ø1000



STUDIENKA TYPOWA BETONOWA PREFABRYKOWANA Ø1000  
- PREFABRYKATY BETONOWE  
STUDIENKA Ø1000 DLA ŚREDNIC Ø300-Ø500

- UWAGI
- SZCZEGÓLNE DOPASOWANIE WYSOKOŚCI STUDIENKI DO NIWELETY ULICY POPRZECZ ZASTOSOWANIE KRĘGÓW WYRÓWNAWCZYCH BETONOWYCH I ŻELIWNYCH POD WŁAZ
  - KRĘGI ODCIĄŻAJĄCE STOSOWAĆ WYŁĄCZNIE PRZY LOKALIZACJI STUDIENKI W JEZDNI

Ø400  
PRZEJŚCIE SZCZELNE  
- KIELICH DO PE  
MONTOWANY NA ETAPIE  
PRODUKCJI STUDNI

DENNICA  
CHUDY BETON B7,5 GR. 10 cm  
PODSYPKA ŻWIROWA GR. 20 cm  
GRUNT RODZIMY

NAZWA OBIEKTU	Przebudowa drogi gminnej ul. Szkolnej w m. Dzikowiec		
INWESTOR	Gmina Dzikowiec		
ETAP OPRACOWANIA	Materiały do zgłoszenia robót budowlanych		
NAZWA RYSUNKU	PRZEKRÓJ NORMALNY		
PROJEKTANT	mgr inż Rafał Dziedzic	NR UPR: PDK/0023/POOD/08	<i>[Signature]</i>
OPRACOWAŁ	mgr inż Leszek Magryś		<i>[Signature]</i>
SKALA	1:50	ul. 11-go Listopada 10 36-100 DATA: 10.2015	NR RYS: 3 NR EDZ