

OPIS TECHNICZNY

1. NAZWA ZADANIA:

Przebudowa Drogi Gminnej nr K 470 106 "Draboż" w km 0+003,0 - 1+170,0 w zakresie: przebudowy i remontu jezdni, przebudowy poboczy, budowy chodnika, remontu zjazdów, remontu i montażu urządzeń odwadniających drogę, remontu przepustu drogowego, budowy zatoki mijankowej oraz przebudowy skrzyżowania z Drogą Powiatową nr 1784K"Wysoka Przytkowice".

2. PODSTAWA OPRACOWANIA:

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 sierpnia 2019 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Mapy sytuacyjno - wysokościowej w skali 1:500,
- Umowa zawarta z Inwestorem – Gminą Kalwaria Zebrzydowska - znak DR.7031.5.2022 z dnia 28.03.2022r.
- Wizje w terenie

3. INWESTOR:

**Gmina Kalwaria Zebrzydowska
ul. Mickiewicza 7
34 - 130 Kalwaria Zebrzydowska**

4. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje przebudowę drogi gminnej nr K 470 106 "Draboż" w km 0+003,0 -1+170,0 w miejscowości Stanisław Dolny i Przytkowice.

W związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania, nośności konstrukcji nawierzchni jezdni, poprawienia parametrów technicznych i użytkowych oraz zapewnienia prawidłowego odwodnienia drogi gminnej zachodzi konieczność przebudowy drogi gminnej „Draboż” w miejscowości Stanisław Dolny i Przytkowice. Zakres opracowania obejmuje

przebudowę drogi gminnej nr K 470 106 "Draboż" w km 0+003,0 -1+170,0 w zakresie: przebudowy i remontu jezdni, przebudowy poboczy, budowy chodnika, remontu zjazdów, remontu i montażu urządzeń odwadniających drogę, remontu przepustu drogowego, budowy zatoki mijankowej oraz przebudowy skrzyżowania z Drogą Powiatową nr 1784K "Wysoka Przytkowice". Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach o nr ewid. : 3757, 2525/25, 2525/19, 2525/24, 2525/8, 2525/9, 2525/26, 2524/1, 2523/1, 2521/4, 3668/1, 3668/2, 2521/9, 2521/6, 2522/5, 3669/5, 2517/3, 3669/4, 2521/7, 2518/1, 2508/3, 2508/1, 2508/2, 2512/2, 2509/1, 2511, 2510/2, 2549/1, 2338, 3702, 2552/2, 2551/2, 2551/1, 2583/1, 2584, 2585, 2586, 2587/3, 2587/5, 2587/4 położonych w miejscowości Stanisław Dolny i 1151/1, 1222/42, 1528 w miejscowości Przytkowice, Gmina Kalwaria Zebrzydowska, powiat wadowicki.

5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

W stanie istniejącym droga gminna, przebiega przez teren niezabudowany. Przedmiotowy odcinek drogi gminnej w obrębie opracowania posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od ok. 3,5 m do ok. 4,5 m przekrój jednojezdniowy 1 x 2 - drogowy, spadek poprzeczny jezdni dwustronny. Nawierzchnia jezdni drogi gminnej posiada liczne spękania i ubytki. Droga posiada obustronne pobocza gruntowe o szerokości zmiennej od 0,5-1,0 m. Odwodnienie jezdni drogi gminnej odbywa się poprzez spływ powierzchniowy wód do istniejących rowów przydrożnych, istniejących ścieków korytkowych oraz częściowo na przyległe do drogi tereny zielone.

6. ZAMIERZENIA PROJEKTOWE

- **przebudowa nawierzchni jezdni drogi gminnej na długości 584 mb w km 0+003 – 0+587** w zakresie wzmocnienia konstrukcji nawierzchni i dostosowania do założonego obciążenia ruchem oraz poszerzenia do normatywnej szerokości tj. 3,5 m+ poszerzenie w obrębie łuków poziomych oraz w obrębie skrzyżowania z Drogą Powiatową.
- **remont nawierzchni jezdni drogi gminnej na długości 583 mb w km 0+587 – 1+170** polegający na wymianie zniszczonych i wyeksploatowanych warstw konstrukcji jezdni tj. warstw bitumicznych oraz podbudów na nowe z zachowaniem ich charakterystycznych parametrów tj. szerokości, rzędnych i spadków przy częściowym użyciu materiałów innych niż w stanie pierwotnym tj. (w km 0+587 – 0+618 nawierzchnię projektuje się z kostki brukowej)

- **przebudowa pobocza gruntowego** na pobocze o nawierzchni z kostki brukowej o szerokości 1,5 m **na długości 949,5 mb w km 0+220,5 – 1+170 str. lewa**
- **budowę chodnika** o nawierzchni z kostki brukowej betonowej o szerokości 2,0m **na długości 211,5 mb w km 0+009 – 0+220,5**
- **remont zjazdów**, zakres remontu obejmuje remont istniejących zjazdów do posesji, bez zmian ich charakterystycznych parametrów przy użyciu materiałów innych niż w stanie pierwotnym (kostka brukowa betonowa gr. 8cm)
- **budowa zatoki mijankowej o długości 25mb w km 0+003,0 – 0+028,0**
- **remont urządzeń odwadniających drogę tj.**
ścieku z korytek betonowych trapezowych 50x30cm na długości w km 0+039 – 0+146,5 str. lewa, w km 0+222 – 0+384,5 str. lewa,
ścieku z korytek betonowych kolejowych 59x69,5cm w km 0+398 – 0+485.
 Zakres remontu obejmuje wymianę zniszczonych korytek betonowych na nowe o tych samych parametrach techniczno użytkowych.
- **montaż urządzeń odwadniających drogę tj. ścieku trójkątnego, stanowiącego obramowanie jezdni w km 0+485 – 0+587, wpustów ulicznych, oraz studzienek kanalizacyjnych.**
- **przebudowa skrzyżowania z Droga Powiatową nr 1784 K „Wysoka Przytkowice”.**
 Zakres przebudowy obejmuje włączenie przebudowywanego układu drogowego drogi gminnej do drogi powiatowej. Zaprojektowano połączenie jezdni łukiem kołowym o promieniu R=8,0m dla relacji skrętu w prawo z jezdni drogi powiatowej w jezdnię drogi gminnej i o promieniu R=6,0 m dla relacji skrętu w prawo z jezdni drogi gminnej na jezdnię drogi powiatowej. Zaprojektowano remont ist. chodnika oraz korektę lokalizacji studzienki sciekowej.
- **remont przepustu drogowego w km 0+385,5 z prefabrykatów betonowych, oraz remont przepustów pod zjazdami.** Zakres remontu przepustów pod zjazdami obejmuje wymianę wyeksploatowanych rur przepustowych na nowe o tych samych parametrach technicznych oraz rzędnych montażu przy użyciu materiałów innych niż w stanie pierwotnym – rur z tworzywa sztucznego. Remont przepustu drogowego polega na wymianie istniejącego wyeksploatowanego przepustu z prefabrykatów betonowych na nowe przy użyciu materiałów innych niż w stanie pierwotnym – prefabrykowane elementy żelbetowe skrzynkowe.
- **Montażu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego**
- **Odmulenie i oczyszczenie istniejących rowów drogowych**

- **Remont poprzez uzupełnienie i odtworzenie ist. pobocza gruntowego po stronie prawej na całej długości.**

7. RODZAJ ROBÓT, ZAKRES ROBÓT, SPOSÓB WYKONYWANIA ROBÓT:

Roboty budowlane będą obejmowały roboty przygotowawcze, roboty ziemne, roboty związane z wykonaniem podbudów, roboty kanalizacyjne, roboty brukarskie, roboty asfaltowe, roboty wykończeniowe. Roboty przygotowawcze polegać będą na wytyczeniu trasy, ściągnięciu humusu w potrzebnym zakresie, oraz niezbędnych robotach rozbiórkowych. Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu wykopów pod przepusty, studnie rewizyjne, studzienki ściekowe itp. wykonaniu koryta pod konstrukcję jezdni, wykonaniu wykopów pod konstrukcję poboczy oraz wykonaniu nasypów. W rejonach zbliżenia do istniejących sieci infrastruktury technicznej, roboty ziemne planuje się wykonać ręcznie. Użycie sprzętu mechanicznego musi być poprzedzone dokładnym zlokalizowaniem istniejącego uzbrojenia. Roboty związane z wykonaniem podbudów i warstw mrozoochronnych, polegać będą na wykonaniu poszczególnych warstw z kruszywa stabilizowanego mechanicznie oraz mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym. Roboty brukarskie polegać będą na wykonaniu nawierzchni chodnika, zjazdów jezdni z kostki brukowej na podsypce cementowej. Roboty asfaltowe, polegać będą na wykonaniu poszczególnych warstw asfaltowych wraz z zagęszczeniem. Roboty kanalizacyjne obejmować będą posadowienie rur kanalizacyjnych i osłonowych na ławach, wykonaniu studni rewizyjnych, wpustów deszczowych. Roboty wykończeniowe obejmować będą plantowanie skarp i przeciwskaup, ułożenie korytek trapezowych i trójkątnych, odtworzenie zieleńców, roboty porządkowe. Wszystkie roboty prowadzone będą przy pomocy sprzętu mechanicznego w granicach istniejącego pasa drogowego.

8. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Parametry projektowe:

- teren niezabudowany;
- klasa techniczna drogi "L" - lokalna;
- prędkość projektowa $V_p=30$ km/h;
- kategoria obciążenia ruchem KR2;
- grupa nośności podłoża G4.

8.1. Rozwiązania sytuacyjne

Zaprojektowano przebudowę jezdni drogi gminnej w km 0+003 – 0+587 na jezdnię o nawierzchni bitumicznej i szerokości na odcinku prostym 3,5 m oraz poszerzenia w obrębie łuków poziomych oraz mijanki. Zastosowano przekrój jednojezdniowy, jednopasowy, dwukierunkowy

z mijankami. Zaprojektowano remont jezdni w km 0+587 – 0+618 w obrębie zjazdu do drogi wewnętrznej, o szerokości 3,5m o nawierzchni z kostki brukowej, remont jezdni w km 0+618 – 1+170 o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3,5m. Jezdnię obramowano krawężnikami betonowymi 15x22 na ławie betonowej z oporem. Zaprojektowano budowę chodnika o nawierzchni z kostki brukowej betonowej i szerokości 2,0m w km 0+009 – 0+220,5. Zaprojektowano przebudowę pobocza lewego na odcinku w km 0+220,5 – 1+170 str. lewa na pobocze z kostki brukowej betonowej gr. 8cm o szerokości typowej 1,50 m obramowane od strony jezdni krawężnikiem betonowym 15x22 na ławie betonowej z oporem, a od strony zieleńca krawężnikiem betonowym 15x30 na ławie betonowej z oporem. Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania z drogą powiatową w km 0+000, zastosowano promienie łuków $R=6$ m dla relacji prawoskrętu na jezdnię DP i $R=8,0$ m dla relacji prawoskrętu zjazdu z DP na DG. Zaprojektowano remonty zjazdów. Zaprojektowano zatokę mijankową w km 0+003 – 0+028 o długości 25,0 m. Szerokość jezdni na długości zatoki – 5,0 m.

8.2. Rozwiązania wysokościowe

Rozwiązanie wysokościowe przebudowywanego odcinka drogi gminnej zasadniczo nie ulega zmianom. Zaprojektowano pochylenia niwelety nawierzchni jezdni drogi gminnej dowiązujące się w większości do istniejących pochyłości drogi gminnej z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenów przyległych do pasa drogowego. Pochylenie poprzeczne jezdni zaprojektowano jako daszkowe 2%.

8.2. Odwodnienie

W celu zapewnienia poprawnego odwodnienia przebudowywanej drogi gminnej zaprojektowano budowę i remont urządzeń odwadniających drogę tj, studnie, studzienki, korytka ściekowe.

Odwodnienie powierzchniowe drogi gminnej zostaje zapewnione poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych jezdni, poboczy, chodnika i urządzeń odwadniających. Wody opadowe z powierzchni projektowanych elementów pasa drogowego drogi gminnej spływają częściowo poprzez wpusty deszczowe do istniejących urządzeń odwadniających drogę tj. korytek ściekowych, rowów, rurociągów i dalej do istniejących odbiorników – rowów. W ramach zadania nie zaplanowano do wykonania nowych wylotów urządzeń kanalizacyjnych.

8.4. Warunki geologiczne i rozwiązania konstrukcyjne

Na podstawie wizji w terenie oraz w oparciu o:

a) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 sierpnia 2019 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

b) Opinię geotechniczną oraz dokumentację badań podłoża gruntowego

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni jezdni:

– **KR2** - grupa nośności podłoża – **G4**

Wymaganą grubość konstrukcji nawierzchni z uwzględnieniem warunku na mrozoodporność przyjęto dla KR2 i G4 tj.: $H_{wym} > 0.65 \cdot H_{zam}$. $H_{zam}=1.00\text{ m}$

$H_{wym} > 0.65 \cdot 1.00\text{ m}$ **$H_{wym} > 0.65\text{ m}$**

1. Konstrukcja bitumiczna nawierzchni jezdni drogi gminnej KR2, G4:

- Warstwa ścieralna - Beton asfaltowy AC11S wg PN-EN 13108 4 cm
- Warstwa wiążąca - Beton asfaltowy AC16W wg PN-EN 13108 8 cm
- Podbudowa zasadnicza - Mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3
(uziarnienie 0/31,5 mm; CBR \geq 80%; UF9;
mrozoodporność F4), ($E2 \geq 130\text{MPa}$) 25 cm
- Warstwa mrozochronna - mieszanka związana spoiwem hydraulicznym
o klasie wytrzymałości C1,5/2 wg PN-EN 14227-1 ($E2 \geq 80\text{MPa}$) 30 cm
- Wyrównane i zagęszczone podłoże gruntowe wg PN-S-02205, ($E2 \geq 25\text{MPa}$)

Razem: 67cm

2. Konstrukcja nawierzchni pobocza drogi gminnej i remontowanej nawierzchni jezdni w km 0+587 – 0+618

- Warstwa ścieralna - kostka brukowa betonowa wibroprasowana 8 cm
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:4 3 cm
- Podbudowa zasadnicza - Mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3
(uziarnienie 0/31,5 mm; CBR \geq 80%; UF9;
mrozoodporność F4), ($E2 \geq 130\text{MPa}$) 25 cm
- Warstwa mrozochronna - mieszanka związana spoiwem hydraulicznym
o klasie wytrzymałości C1,5/2 wg PN-EN 14227-1 ($E2 \geq 80\text{MPa}$) 30 cm
- Wyrównane i zagęszczone podłoże gruntowe wg PN-S-02205, ($E2 \geq 25\text{MPa}$)

Razem: 66 cm

3. Konstrukcja nawierzchni zjazdu indywidualnego

z kostki brukowej betonowej KR1, G4:

- Warstwa ścieralna - kostka brukowa betonowa wibroprasowana 8 cm
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:4 3 cm
- Podbudowa zasadnicza - Mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 (uziarnienie 0/31,5 mm; CBR \geq 80%; UF9; mrozoodporność F4), (E2 \geq 130MPa) 25 cm
- Warstwa wzmacniająca - mieszanka związana spoiwem hydraulicznym o klasie wytrzymałości C1,5/2 wg PN-EN 14227-1 (E2 \geq 80MPa) 25 cm
- Wyrównane i zagęszczone podłoże gruntowe wg PN-S-02205, (E2 \geq 25MPa)

Razem: 61 cm

4. Konstrukcja krawężnika betonowego 15/30:

- Krawężnik betonowy wibroprasowany 15/30 cm 30 cm
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:4 3 cm
- Ława z betonu C12/15 z oporem 15 cm

Razem: 48 cm

5. Konstrukcja krawężnika betonowego 15/22:

- Krawężnik betonowy 15/22 cm 22 cm
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:4 3 cm
- Ława z betonu C12/15 z oporem 10 cm

Razem: 35 cm

6. Konstrukcja korytka ściekowego trapezowego:

- Korytko ściekowe trapezowe betonowe 30x50 30cm -
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:4 5 cm
- Ława z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie 20 cm

Razem: 55 cm

7. Konstrukcja korytka ściekowego trójkątnego:

- Korytko ściekowe trójkątne 18x50 18 cm
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:4 5 cm
- Ława z betonu C12/15 z oporem 15 cm

Razem: 38 cm

8. Konstrukcja korytka ściekowego kolejowego:

- | | |
|--|-------|
| – Korytko ściekowe kolejowe 59x69,5 | 59 cm |
| – Ława z betonu C12/15 | 10 cm |
| – Ława z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie | 15 cm |

Razem: 38 cm

Podłoże bezpośrednio pod:

- konstrukcją nawierzchni jezdni, należy doprowadzić do parametru E2 min. 80 MPa.
- konstrukcją nawierzchni pobocza z kostki, zjazdów, należy doprowadzić do parametru E2 min. 80 MPa.

W przypadku nie uzyskania powyższych wyników, należy wykonać dodatkowe wzmocnienia podłoża.

- konstrukcją nawierzchni jezdni, należy wykonać zgodnie z PN-S-02205: styczeń 1998 Drogi samochodowe, Roboty ziemne, Wymagania i badania.

Roboty budowlane objęte niniejszym opracowaniem, należy wykonać zgodnie z obowiązującymi wymaganiami technicznymi: WT-1 do WT-5. Występujące w istniejącym podłożu humus, glebę, pył brunatny z humusem (plastyczny), nasyp niekontrolowany oraz napotkane podczas wykonywania przedmiotowych robót budowlanych grunty nienośne (w miejscu ich występowania), należy usunąć w całości przed rozpoczęciem wykonywania warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni. Różnicę pomiędzy powstałym poziomem terenu a poziomem spodu najniższej położonej warstwy konstrukcyjnej nawierzchni jezdni, należy wykonać jako nasyp zgodnie z PN-S-02205: styczeń 1998 - Drogi samochodowe, Roboty ziemne, Wymagania i badania. W celu ochrony skarp przed erozją oraz zwiększenia ich stabilności, należy dla skarp o nachyleniu 1:1,5 oraz bardziej stromych, wykonać ich darniowanie. Na skarpach o nachyleniu mniejszym niż 1:1,5, należy ułożyć warstwę ziemi urodzajnej o grubości po zagęszczeniu minimum 10 cm. Powyższe roboty należy wykonać zgodnie z PN-S-02205: styczeń 1998 - Drogi samochodowe, Roboty ziemne, Wymagania i badania. W czasie robót budowlanych, bezpośrednio po odsłonięciu podłoża gruntowego nawierzchni w wykopach lub po uformowaniu nasypów, przed wykonaniem warstwy mrozoochronnej lub pierwszej warstwy konstrukcji nawierzchni, należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające założenia dotyczące nośności podłoża. Ocenę nośności podłoża należy przeprowadzić poprzez określenie wtórnego modułu odkształcenia E2 na powierzchni podłoża gruntowego i porównanie, czy wyznaczona wartość odpowiada założonej grupie nośności podłoża ($E2 \geq 25 \text{ MPa}$). Wartość wtórnego modułu odkształcenia E2 należy określić z badań płytą pod naciskiem statycznym. Jeżeli badania kontrolne wykażą, że grupa nośności podłoża gruntowego określona w czasie robót jest gorsza od przyjętej do projektowania konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszanego podłoża to należy przeprojektować dolne warstwy konstrukcji nawierzchni i warstwę ulepszanego podłoża z uwzględnieniem niższej nośności podłoża gruntowego nawierzchni. W czasie wykonywania robót budowlanych oraz po ich wykonaniu należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające uzyskanie zakładanych nośności. Należy określić wartość wtórnego modułu odkształcenia E2 na wskazanych w projekcie poziomach i sprawdzić czy uzyskano te wartości. Warunki powyższych badań należy wykonać wg normy PN-S-02205. W przypadku warstwy ulepszanego podłoża, akceptacja pod

względem nośności odbywa się na podstawie wyników badań, potwierdzających spełnienie wymagań materiałowych, najważniejszymi kryteriami oceny, jest w tym przypadku zgodność wytrzymałości warstwy na ściskanie i grubość warstwy, z wartościami określonymi w projekcie. W przypadku warstwy ulepszonego podłoża związanej spoiwami, akceptacja pod względem nośności odbywa się na podstawie indywidualnego programu badań potwierdzającego spełnienie wymagań materiałowych (m.in. badanie wskaźnika zagęszczenia, badanie wskaźnika odkształcenia, ocena zgodności składu wykonanej warstwy z receptą, kontrola wilgotności optymalnej i grubości warstwy). Istniejące podłoże gruntowe należy dogłębić podczas wykonywania robót budowlanych. Wykopy należy wykonać w taki sposób, aby nie nastąpiło naruszenie naturalnej struktury gruntu rodzimego. Grunty o zbyt małej nośności lub uszkodzone (np. przez naruszenie naturalnej struktury wskutek "przekopania" albo przez nawodnienie wskutek braku urządzeń odwadniających lub ich niewłaściwego działania), zalegające w dnie wykopu, powinny być częściowo lub całkowicie wymienione albo wzmocnione.

9. USTALENIA ZAWARTE W MPZP

Planowane zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest w następujących jednostkach MPZP – KDL.2, KDL.1 (drogi publiczne Lokalne), KDW.9 (drogi wewnętrzne), KDZ.1 (drogi publiczne Zbiorcze) w obrębie skrzyżowania z DP 1784 K. Zakres planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie narusza ustaleń MPZP.

10. ROBOTY ZIEMNE

Przed przystąpieniem do wykonywania robót ziemnych należy zdjąć warstwę gleby urodzajnej (humusu) na pełną grubość jej zalegania ok. 30 cm i ułożyć ją w pryzmy poza granicą robót. W wyniku planowanych robót budowlanych obejmujących m.in. roboty ziemne, powstają masy ziemne które mogą posłużyć do prac inżynierskich na przedmiotowym terenie. W przypadku braku możliwości ich pełnego wykorzystania na terenie robót, inwestor uzgodni z wykonawcą robót ich wykorzystanie na terenie innej budowy. Ponadto w trakcie realizacji planowanych robót budowlanych prowadzone będą roboty nawierzchniowe, w wyniku tych prac powstaną odpady które będą przekazywane do transportu, unieszkodliwienia lub odzysku firmom posiadającym stosowne zezwolenia.

11. ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA TECHNICZNA DROGI

Zakres przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego nie powoduje kolizji z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej. Zbliżenie do istniejących sieci, z uwagi na głębokość ich posadowienia oraz planowaną głębokość wykopów pod przebudowywane elementy pasa drogowego gwarantuje brak niekorzystnego oddziaływania oraz wyklucza możliwość naruszenia/odkrycia istniejących elementów uzbrojenia terenu.

12. ZAGOSPODAROWANIE ODPADÓW

Odpady powstałe podczas wykonywania przedmiotowych robót budowlanych należy zagospodarować zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. - o odpadach (Dz. U. 2018. 21 z późniejszymi zmianami).

13. KANAŁ TECHNOLOGICZNY W PASIE DROGOWYM

Zgodnie z art. 39 ust. 6 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 645,760) Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg publicznych. Pod dokonaniu szczegółowej analizy możliwości lokalizacji kanału technologicznego w obrębie istniejącego pasa drogowego, stwierdzono brak możliwości lokalizacji kanału technologicznego z uwagi na brak miejsca umożliwiającego zachowanie zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Powyższe zostało potwierdzone poprzez oświadczenie inwestora w przedmiotowym zakresie.

14. PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO

Stosownie do § 2. art. 1a Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.2017.784 t.j.), przed przystąpieniem do niniejszego zgłoszenia robót sporządzono projekt stałej organizacji ruchu, który jest w posiadaniu inwestora i zgodnie z § 2. art. 1,2 zostanie przedłożony do zatwierdzenia celem wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na nowo przebudowanym odcinku drogi i wraz z projektem tymczasowej organizacji ruchu stanowić będzie integralną część dokumentacji budowy.

15. WNIOSKI I UWAGI

Planowana inwestycja nie leży w obszarze ochronnym Natura 2000 oraz nie oddziałuje na ten obszar i jest oddalona o ponad 1km od najbliższego obszaru Cedron PLH120060.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. Nr 463), projektowany obiekt zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej przy prostych warunkach gruntowych.

Przedmiotowa przebudowa drogi nie narusza ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Teren, na którym prowadzone będą roboty budowlane związane z zamierzeniem inwestycyjnym, nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W ramach realizacji zadania wobec występowania w granicach istniejącego pasa drogowego drogi gminnej użytków gruntowych wymagających wyłączenia z produkcji rolniczej, inwestor uzyskał stosowne decyzji zezwalające na przedmiotowe wyłączenie.

W ramach zadania wystąpiono do Burmistrz Miasta Kalwarii Zebrzydowskiej o przeprowadzenie postępowania decyzji środowiskowej(znak OS.6220.1.2023). W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ustalił, że przedmiotowe zadanie nie jest zaliczone do przedsięwzięć mogących potencjalnie ani zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których wymagane jest wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co wyraził w piśmie znak RDOŚ w Krakowie znak OO.4220.1.36.2023.ASu.

Zakres przedmiotowego zadania nie powoduje zmian w istniejących stosunkach wodnych. W ramach zadania nie wprowadza się zmian w istniejącym sposobie odwodnienia pasa drogowego, wody opadowe zostają odprowadzane do istniejących urządzeń odwadniających drogę tj. rowów, korytek ściekowych i kanalizacji. W wyniku planowanych prac nie powstaje urządzenie wodne w myśl Ustawy Prawo Wodne.

Wszystkie prace należy wykonać zgodnie z warunkami technicznymi wykonania robót budowlano - montażowych oraz zasadami sztuki budowlanej. Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem osoby uprawnionej. Podczas prowadzenia robót budowlanych należy przestrzegać przepisów BHP. W stanie istniejącym w bliskim otoczeniu obszaru przyszłych robót budowlanych, znajdują się sieci uzbrojenia terenu. Przed rozpoczęciem wykonywania robót budowlanych przy przedmiotowej inwestycji, należy zweryfikować poprawność przyjętych do projektowania (na podstawie aktualnej mapy sytuacyjno - wysokościowej) rzędnych wysokościowych stanu istniejącego, w przypadku wystąpienia rozbieżności, należy powiadomić o tym Projektanta. W przypadku natrafienia podczas wykonywania robót budowlanych przy przedmiotowej inwestycji na grunty nienośne tj. np. namuły, torfy, humus, nasypy niebudowlane itp. należy je wymienić na zagęszczony grunt piaszczysty zgodnie z PN-88/B-04481. W trakcie wykonywania przedmiotowych robót budowlanych należy przestrzegać wytycznych ochrony podłoża gruntowego zgodnie z PN-81/B-03020 nie dopuszczając do naruszenia jego struktury, nadmiernego nawilgocenia lub przemarznięcia. Miejsca sytuacyjnych oraz wysokościowych dowiązań projektowanych elementów układu drogowego należy ściśle dopasować do elementów stanu istniejącego oraz projektowanego zachowując odpowiednie spadki podłużne

i poprzeczne i poprawne odwodnienie. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 03.177.1729), organ zarządzający ruchem zatwierdza organizację ruchu na podstawie projektu organizacji ruchu. Z chwilą zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem ponosi za nią całkowitą odpowiedzialność. Jeżeli projektowana grubość warstwy konstrukcyjnej nawierzchni jest większa niż największa dopuszczalna grubość warstwy technologicznej to należy ją układać w kilku warstwach technologicznych. Wszystkie naziemne elementy uzbrojenia podziemnego (włazy, klapy, studnie, zasuwy, zawory, itp.), muszą być ściśle wypoziomowane do powierzchni jezdni, utwardzenia powierzchni, chodników itp. Biorąc pod uwagę warunki wodne i możliwość wahań lustra wody, roboty ziemne należy wykonywać w porze suchej, nie należy dopuszczać do zalania wykopów wodami opadowymi lub gruntowymi. Podczas wykonywania wykopów, podłoże należy chronić przed zawilgoceniem. W przypadku stwierdzenia w dnie wykopów gruntów niejednorodnych lub słabonośnych należy te grunty zastąpić odpowiednio zagęszczonym nasypem kontrolowanym złożonym z piasków różnoziarnistych. Należy wykonać niwelację terenu tj. na szerokości od tylnej krawędzi projektowanego utwardzenia powierzchni, chodnika do granicy pasa drogowego. Należy zachować szczególną ostrożność przy zastosowaniu ciężkiego sprzętu budowlanego w miejscach skrzyżowań oraz zbliżeń z sieciami uzbrojenia terenu w czasie zagęszczania terenu oraz zagęszczania poszczególnych warstw nawierzchni jezdni. Prace budowlane należy tak prowadzić aby zapewnić bezpieczeństwo mienia.