

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt zagospodarowania terenu dla inwestycji pn.: „PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR K580303 KLASY L W BORKU POLEGAJĄCA NA BUDOWIE CHODNIKA , KANALIZACJI DESZCZOWEJ, KANAŁU TECHNOLOGICZNEGO ORAZ ROZBIÓRKA ISTNIAJĄCEJ KANALIZACJI DESZCZOWEJ OD KM 0+196 DO KM 1+195,99 NA DZIAŁCE NR 1335 OBR. 120107_2.0001 BOREK, GMINA RZEZAWA”.

CAŁOŚĆ ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO ZAKŁADA WYKONANIE NASTĘPUJĄCYCH ROBÓT ZWIĄZANYCH Z PRZEBUDOWĄ DROGI GMINNEJ KLASY L NA DŁUGOSCI 999,99m :

- a) Rozbiórka istniejących przepustów;
- b) Demontaż nawierzchni zjazdów;
- c) Rozbiórka istniejącej kanalizacji deszczowej
- d) Rozbiórka istniejących warstw nawierzchni drogi gminnej (nawierzchnia bitumiczna z podbudowami);
- e) Wyprofilowanie koryta drogowego;
- f) Wykonanie nowych warstw podbudowy;
- g) Wykonanie warstw nawierzchni bitumicznych 2x2,50=5,0m;
- h) Wykonanie chodnika lewostronnego o szerokości 2,0m – nawierzchnia utwardzona z kostki brukowej;
- i) Wykonanie pobocza gruntowego ulepszanego, nawierzchnia z kruszywa, jednostronnego o szerokości 0,75m;
- j) Wykonanie kanalizacji deszczowej o długości 977,55m odwadniającej projektowaną inwestycję na całym przebudowywanym odcinku;
- k) Budowa konstrukcji nawierzchni zjazdów indywidualnych w zakresie pasa drogowego;
- l) Wykonanie progów zwalniających, przejścia wyniesionego;
- m) Montaż oznakowania pionowego;
- n) Budowa kanału technologicznego będącego częścią infrastruktury drogi.
- o) Budowa konstrukcji oporowej elementu drogi

1.1. Podstawy prawne

- Zlecenie inwestora
- Wizja w terenie
- Aktualne normy i przepisy budowlane
- Mapa z zaktualizowanym uzbrojeniem
- Decyzje od organów administracyjnych
- MPZP

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1 Charakterystyka terenu

Obszar przebudowywanego odcinka (999,99m) stanowi istniejąca droga gminna 580303K klasy L o nawierzchni bitumicznej. Istniejąca droga posiada szerokość jezdni zmienną w ok. 3,50m. Brak chodników, krawężników, posiada pobocza utwardzone. Występują rowy przydrożne. Droga pełni funkcję dostępności. Ze względu na zły stan techniczny istniejącej nawierzchni oraz poprawę warunków komunikacyjnych na danym obszarze występuje konieczność wymiany całej konstrukcji. Teren objęty jest MPZP.



Fot.1 Początkowy przebudowywany odcinek drogi gminnej.



Fot.2 Środkowy przebudowywany odcinek drogi gminnej.



Fot.3 Końcowy przebudowywany odcinek drogi gminnej.

2.2 Komunikacja

Obszar przebudowywanego odcinka stanowi istniejąca droga gminna 580303K klasy L w Borku. Istniejąca droga posiada szerokość jezdni ok. 3,50m. Droga pełni funkcję dostępności. Ze względu na zły stan techniczny istniejącej nawierzchni oraz poprawę warunków komunikacyjnych na danym obszarze występuje konieczność wymiany całej konstrukcji.

2.3 Istniejąca zabudowa

Przebudowywany odcinek drogi gminnej 580303K przebiega przez teren zabudowany. Brak obiektów kubaturowych kolidujących z przebudowywaną drogą.

2.4 Istniejące zadrzewienie

Teren objęty opracowaniem jest częściowo porośnięty roślinnością niską (w obrębie pasa drogowego poza nawierzchnią jezdni): trawą, krzewami oraz drzewami. Nie przewiduje się żadnych wycinek drzew.

2.5 Istniejące uzbrojenie techniczne

Obecnie na terenie objętym opracowaniem występują sieć wodociągowa, gazowa, kanalizacja sanitarna, deszczowa, naziemna sieć energetyczna oraz teletechniczna, podziemna sieć energetyczna. Sieci przebiegające pod korpusem drogi, wymagające zabezpieczenia zostaną zabezpieczone zgodnie z warunkami wydanymi przez właściwych zarządców.

2.6 Rozbiórki

W ramach inwestycji przewiduje się następujące rozbiórki i demontaże:

- rozbiórka nawierzchni drogi gminnej 580303K wraz z podbudowami;
- rozbiórka istniejących zjazdów oraz przepustów;
- rozbiórka istniejącej kanalizacji deszczowej.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1 Parametry techniczne

Droga gminna 580303K odc. 999,99 m

Prędkość projektowa	40 km/h
Obciążenie nawierzchni	115 KN/oś
Kategoria ruchu	KR3
Klasa drogi	droga gminna klasy L
Ilość jezdni i pasów ruchu	1 x 2 pasy ruchu
Szerokość pasa ruchu	2,50 m
Szerokość jezdni	2x2,5m=5,0m

Skrajnia pionowa	4,50 m
Przekrój jezdni daszkowy	
Pochylenie poprzeczne na odcinkach prostych	2,0%
Chodnik jednostronny (z lokalnymi zwężeniami do szer. 1,25m)	1,25-2,00 m
Jednostronne pobocze gruntowe ulepszone	0,75 m
Całkowita szerokość drogi – jezdnia + pobocze + chodnik	7,75 m
Brak zatok i przystanków	
Brak ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych	

3.2 Charakterystyka obiektów

Na całym odcinku objętym opracowaniem projektuje się wymianę warstw konstrukcji nawierzchni na bitumiczną. Projektowana nowa jezdnia o nawierzchni bitumicznej, szerokości 5,0m (2x2,5m) w celu uspokojenia ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających, przejścia wyniesionego oraz pobocze gruntowe ulepszone z kruszywa szerokości 0,75m ze spadkiem 8%. Droga jednojezdniowa dwukierunkowa ze spadkiem daszkowym 2%. Projektuje się również chodnik o szerokości 2,0m (z lokalnymi zwężeniami do szer. 1,25m) o nawierzchni z kostki brukowej ze spadkiem 2% w kierunku jezdni. Nawierzchnia chodnika obramowana krawężnikiem od strony jezdni oraz obrzeżem od strony przeciwnej. Konstrukcja nawierzchni została przyjęta na podstawie obliczeń wykonanych metodą mechanistyczno-empiryczną, przedstawioną w dalszej części opracowania. Ze względu na zły stan techniczny istniejącej nawierzchni oraz poprawę warunków komunikacyjnych na danym obszarze występuje konieczność wymiany całej konstrukcji.

Konstrukcja nawierzchni została przyjęta na podstawie obliczeń wykonanych metodą mechanistyczno-empiryczną.

Niweleta projektowanej jezdni została zaprojektowana w taki sposób, aby jak najbardziej odwzorować istniejący teren oraz zapewnić lepszą widoczność w połączeniu, jednocześnie zapewniając odpowiednie spadki w celu odwodnienia pasa drogowego oraz zapewniając odpowiednie powiązanie z istniejącymi terenami przyległymi.

Projektuje się zjazdy indywidualne w granicach pasa drogowego do prywatnych posesji. Zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej w kolorze czerwonym. Połączenie zjazdów za pomocą skosów 1:1 w chodniku. Pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane jest do terenu istniejącego oraz krawędzi jezdni, na długości nie mniejszej niż 5,0m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne jest nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku nie większe niż 15%.

Projektuje się 2 progi zwalniające, oznakowanie pionowe oraz przejście wyniesione.

Konstrukcje nawierzchni przyjęto następująco:

Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi – (Typ „N1’)

- warstwa ścieralna - AC S11 PMB 45 – 4cm
- warstwa wiążąca - AC 16 W 35/50 – 5cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5mm – 15cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego 31,5-63mm – 20cm,

Konstrukcja nawierzchni poboczy gruntowych ulepszonych – (Typ „N2’)

- kruszywo łamanego 0/31,5mm gr. 20cm

Konstrukcja nawierzchni chodników – (Typ „N3’)

- Kostka brukowa betonowa - gr. 6cm
- Podsyпка cementowo-piaskowa - gr. 3cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm - gr. 20cm,

Konstrukcja zjazdów – (Typ „N4’)

- Kostka brukowa betonowa - gr. 6cm
- Podsyпка cementowo-piaskowa - gr. 3cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm - gr. 20cm,
- Podbudowa z kruszywa łamanego 31,5/63mm - gr. 20cm,

3.3 Zjazdy

Projektuje się zjazdy indywidualne w granicach pasa drogowego do prywatnych posesji. Zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej w kolorze czerwonym. Połączenie zjazdów za pomocą skosów 1:1 w chodniku. Pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane jest do terenu istniejącego oraz krawędzi jezdni, na długości nie mniejszej niż 5,0m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne jest nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku nie większe niż 15%.

3.4 Chodnik

Projektuje się również chodnik o szerokości 2,0m o nawierzchni z kostki brukowej ze spadkiem poprzecznym jednostronnym 2% w kierunku jezdni. Lokalnie na długości 299,63m (30% długości całego przebudowywanego odcinka drogi) projektuje się lokalne zwężenie chodnika , maksymalnie do 1,25m, ze względu na istniejącą szerokość pasa drogowego. Projektowany spadek podłużny chodnika mieści się w zakresie 1,00%-3,50%. Projektowany spadek podłużny nie przekracza 6%. Nawierzchnia chodnika obramowana krawężnikiem od strony jezdni oraz obrzeżem od strony przeciwnej. W części chodnika projektuje się kanał technologiczny zgodnie z częścią dokumentacji – projekt kanału technologicznego.

3.5 Połączenie warstw konstrukcji nawierzchni

W celu połączenia warstw projektowanych z istniejącą konstrukcją jezdni projektowane jest połączenie wykonane na odcinku 0,5m na całej szerokości jezdni.

- warstwa ścierna – AC S11 PMB 45 – 4cm
- warstwa wiążąca - AC 16 W 35/50 – 5cm

Wymagana kolejność wykonywanych robót:

1. usunięcie łąt z asfaltu

2. ewentualne usunięcie oznakowania poziomego
 3. oczyszczenie powierzchni z resztek wody, zabrudzeń, plam oleju itp. Z zastosowaniem szczotek mechanicznych i kompresorów
 4. frezowanie istniejącej nawierzchni na głębokość projektowanej wymiany warstw bitumicznych.
 5. zapewnienie przyczepności do nawierzchni urządzeń obcych – kratki ściekowe, studzienki, krawężniki, ścieki poprzez: posmarowanie ich preparatem gruntującym, asfaltem na gorąco, wklejenie taśm topliwych.
 - skropienie powierzchni emulsją asfaltową i odczekanie na jej rozpad
- Zalecenia dotyczące wykonania skropienia międzywarstwowego:
- Skrapianie podłoża należy wykonać równomiernie za pomocą np. skrapiaarki do lepiszczy asfaltowych. Skropione podłoże należy wyłączyć z ruchu publicznego poprzez zmianę organizacji ruchu. Należy zastosować emulsję asfaltową w ilości $0,7\text{kg/m}^2$.
- Po skropieniu nawierzchni emulsją asfaltową należy odczekać 1h w celu odparowania wody i dopiero rozpocząć układanie warstwy ścieralnej nawierzchni.
6. Wykonanie nakładki
- Wymagania dla warunków przy układaniu MMA:
- podłoże musi być czyste, nie może być na nim śniegu lub lodu.
 - MMA należy wbudować przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, Nie dopuszcza się wbudowania MMA na mokrym podłożu.
 - temperatura otoczenia w ciągu doby nie powinna być niższa od temperatury określonej w poniższej tablicy.
 - temperatura podłoża pod rozkładaną warstwę nie może być niższa niż $+5\text{ st. C}$

3.6 Zjazdy, skrzyżowania

Projektuje się zjazdy do posesji. Przecięcie osi zjazdów z osią drogi gminnej pod kątem zbliżonym do 90° . W połączeniu z drogą gminną stosuje się krawężnik obniżony, wystający 2cm ponad krawędź drogi. Krawędzie zjazdów wykonane w postaci skosów 1:1, zastosowano pogrubienie warstw pod nawierzchnią oraz kostkę koloru czerwonego. Pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane jest do chodnika (2%), na długości nie mniejszej niż 5,0m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne jest nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku nie większe niż 15%.

Krawędź w połączeniu drogi klasy L oraz D wyokrąglono krawężnikami, łukami o $R=6,0\text{m}$.

3.7 Zieleń

Nie projektuje się żadnych nasadzeń drzew i krzewów, jedynie w ramach porządkowania terenu przewiduje się ewentualnie prace związane z wykonaniem i pielęgnacją trawy:

- Splantowanie i przygotowanie terenu
- Wysiew nasion metodą ręczną, rzutową
- Lekkie grabienie i wyrównanie powierzchni

- Usuwanie chwastów przy użyciu herbicydów kontaktowych (w przypadku oprysku 2 – 3 dni przed koszeniem)
- Wertykulacja (cięcie darni – zapobieganie filcowaniu)
- Areacja (napowietrzanie)
- Nawożenie – dawka nawozu średnio ok 20 – 30 g/m², należy ściśle przestrzegać wskazań producenta
- Koszenie

3.8 Uzbrojenie techniczne projektowane

Projektuje się kanalizację deszczową o długości 977,55m wraz z wpustami. Odwodnienie drogi będzie możliwe poprzez wykonanie odpowiednich spadków podłużnych oraz poprzecznych. Odbiornikami wód deszczowych będzie projektowana kanalizacja deszczowa, projektowane wpusty oraz studnie deszczowe. W związku z projektowaną przebudową nie zostaną zalane działki sąsiednie. W związku z przebudowywaniem drogi projektowany jest kanał technologiczny zgodnie z wymaganiami technicznymi. Szczegółowe informacje odnośnie kanału znajdują się w dokumentacji projektowej w części – projekt kanału technologicznego.

3.9 Stała organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu z elementami BRD, obejmujący odcinek projektowanej drogi został wykonany jako odrębne opracowanie. Projektowane oznakowanie należy wykonać zgodnie z załącznikiem nr 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Wymiary znaków wykonanych w związku z planowaną stałą organizacją ruchu muszą być tej samej wielkości co stosowane na analizowanym odcinku. Ponadto oznakowanie poziome winno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w dzień i w nocy a także podczas opadów deszczu,
- dobrą i jednoznaczną czytelnością znaków,
- zachowaniem prawidłowości wymiarów geometrycznych,
- odpowiednią szorstkością, zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone,
- wysoką trwałością i odpornością na ścieranie

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

PROJEKTOWANE POWIERZCHNIE:

Nawierzchnia bitumiczna: 5046m²,
Chodnik: 1552 m²,

Pobocza gruntowe ulepszone z kruszywa: 712,16m²,
Zjazdy: 367,85m².

5. DANE INFORMUJĄCE, CZY DZIAŁKA LUB TEREN, NA KTÓRYM JEST PROJEKTOWANY OBIEKT BUDOWLANY, SĄ WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW

Planowana inwestycja nie znajduje się na terenie ochrony konserwatorskiej.

6. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Działka nie znajduje się w obszarze eksploatacji górniczej i nie podlega szkodom górniczym.

7. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA

Zakres projektowanych prac nie zmienia warunków oddziaływania istniejącego obiektu na środowisko, budynki sąsiednie i zdrowie ludzi. Teren przewidziany pod przedmiotową inwestycję **nie** jest położony w granicach obszarów chronionych NATURA 2000.

Rodzaj prac budowlanych przewidzianych w trakcie realizacji obiektu nie figuruje w wykazie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (ustawa z dn. 27.04.2001 r. - prawo ochrony środowiska – dz. u. nr 62 poz. 627 z późniejszymi zmianami z 2001 r. oraz rozporządzenia rady ministrów z dn. 09.11.2004 r. w sprawie określania rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko – dz. u. nr 257 poz. 2573 z 2004 r.).

Najbliżej leżące obszary ochrony NATURA 2000:

- Dolina rzeki Gróbki PLH120067 **6,32km;**
- Nowy Wiśnicz PLH120048 **10,99km.**

Inne obszary ochrony:

- Bratucicki Obszar Chronionego Krajobrazu **w obszarze;**
- Rezerwat Dębina **8,22km.**

Planowana inwestycja w fazie użytkowej nie będzie wywierać negatywnego wpływu na środowisko naturalne. W fazie budowy, wywierany będzie wpływ na środowisko poprzez prowadzone procesy budowlane w sposób krótkotrwały i nieprzekraczający dopuszczalnych norm.

8. INNE KONIECZNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

8.1 Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Nie dotyczy.

8.2 Warunki ochrony p.poż.

Nie dotyczy.

8.3 Kategoria geotechniczna obiektu

Zgodnie Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych na podstawie art. 34 ust. 6 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – prawo budowlane (dz. u. z 2010 r. nr 243, poz. 1623, z późn. zm.2)) należy przyjąć, że w podłożu projektowanego obiektu panują proste warunki gruntowo - wodne, a projektowane obiekty należy zaliczyć do I kategorii geotechnicznej.

8.4 Zgodność zamierzonej inwestycji z podstawowymi wymaganiami technicznymi

Projektowana inwestycja spełnia podstawowe wymagania dotyczące warunków technicznych i nie narusza obowiązujących przepisów a projektowany obiekt budowlany spełnia wymagania podstawowe określone w art. 5 ustawy Prawo budowlane:

- Bezpieczeństwo pożarowe – nie dotyczy.
- Odpowiednie warunki higieniczne i zdrowotne oraz ochrony środowiska – Zakres projektowanych prac nie zmienia warunków oddziaływania istniejącego obiektu na środowisko, budynki sąsiednie i zdrowie ludzi. Warunki ochrony przyrody - spełnione.
- Ochrona przed hałasem i drganiami – nie dotyczy.

8.5 Masy ziemne, materiały z rozbiórki

Masy ziemne oraz materiały rozbiórkowe powstałe w trakcie wykonywania robót i prac budowlanych na terenie objętym zakresem opracowani zostaną przewiezione poza teren inwestycji na miejsce uzgodnione z inwestorem oraz odpowiednio zutylizowane zgodnie z przepisami prawnymi. Posiadacz odpadów powinien postępować z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami oraz wymogami ochrony środowiska. Materiały z rozbiórki obiektu powinny być segregowane i magazynowane selektywnie do czasu wywozu z placu rozbiórki. Z wytworzonych odpadów należy oddzielić te, które mogą stanowić zagrożenie dla ochrony środowiska.

8.6 Zgodność z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej

Istniejący pas drogowy w granicach opracowania średnio wynosi około 10,0m. Wielkość ta jest mniejsza od wymaganej w §7 ust. 1 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z d. 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. W Rozporządzeniu wymagana szerokość to 12m. W §7 ust. 2 ww. rozporządzenia dopuszcza się zmniejszenie wymaganej szerokości. Zaprojektowano zgodnie z wymaganiami niezbędne elementy oraz urządzenia drogi:

- Zastosowano szerokości pasa ruchu 2,50m (zgodnie z §15.1 dopuszcza się taką szerokość przy zabudowie jednorodzinnej), spadek 2% (zgodnie z §17.1);
- Szerokość chodnika dla ruchu pieszego – 2,0m (zgodnie z §44.1), lokalne zwężenie chodnika do 1,25m (zgodnie z §44.2) ;
- Pobocze gruntowe ulepszone – szerokość 0,75m (zgodnie z §37.1), spadek 8% (zgodnie z §37.2);
- Skrzyżowania z drogami dojazdowymi o promieniu $R=6m$ (zgodnie z §71).

9. POWIERZCHNIA ZABUDOWY OKREŚLANA ZGODNIE Z ZASADAMI ZAWARTYMI W POLSKIEJ NORMIE PN-ISO 9836:1997

- wielkość powierzchni zabudowy: nie występuje

10. ANALIZA W SPRAWIE SZEROKOŚCI PASA DROGOWEGO

Analiza wynikająca z § 6 i § 7 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Uzasadnienie przyjęcia mniejszej szerokości w liniach rozgraniczających.

Przebudowywana droga posiada klasę L –lokalną. Szerokość pasa drogowego wynosi ok.10m i jest mniejsza od wymaganej szer. 12m.

Zgodnie z §6 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 124) - szerokość drogi w liniach rozgraniczających powinna wynosić min. 12m oraz zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych. Zgodnie z § 7 ust. 2 ww. rozporządzenia - w wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, dopuszcza się przyjęcie mniejszych szerokości ulic niż podane w rozporządzeniu, jednak pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w § 6. Przyjęcie mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy obejmującej:

1. wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych – **istniejąca szerokość drogi pozwala na lokalizację urządzeń infrastruktury .**
2. sposób etapowego i docelowego odwodnienia – **droga odwadniana będzie za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej**
3. sposób wysokościowego rozwiązania ulicy – **nawierzchnia bitumiczna istniejąca, projektowana nawierzchnia bitumiczna jezdni, projektowany chodnik o nawierzchni z betonowej kostki brukowej, pobocze o nawierzchni z kruszywa naturalnego** nie zmienia się niweleta przebudowywanej drogi
4. wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia – **brak wartościowego zadrzewienia w pasie drogi,**
5. podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych – **położenie na ustabilizowanym zagęszczonym podłożu przepuszczającym wodę .**
6. podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza - **droga z racji swoich parametrów, a także ze względu na cel jakiemu ma służyć nie będzie kumulowała znacząco większego ruchu pojazdów niż jest on obecnie i tym samym nie będzie docelowo po wejściu w życie ustaleń planu stanowiła zagrożenia dla środowiska przyrodniczego (hałas, wibracje) i jakości powietrza.**

. Droga istniejąca o szerokości zmiennej ok. 5,00m, urządzona (nawierzchnia bitumiczna, pobocza nieutwardzone). Wyznaczenie drogi w tej szerokości ma uzasadnienie zarówno komunikacyjne jak i ekonomiczne.

Droga znajduje się w terenie zabudowanym.

11. OKREŚLENIE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Projektowane zagospodarowanie terenu nie wpływa na zacienianie działek sąsiednich. Ze względu na zakładane użytkowanie obiektu przedmiotowa inwestycja nie zakłada powstawania odpadów przemysłowych, mogących negatywnie oddziaływać na środowisko i działki sąsiednie. Przedmiotowa inwestycja nie zakłada powstawania ścieków technologicznych, mogących negatywnie oddziaływać na środowisko i działki sąsiednie, zdefiniowanych na podstawie Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne z póź.zm.. Rozwiązania techniczne, usytuowanie obiektu oraz sposób zagospodarowania terenu nie powodują uciążliwości związanych z wibracjami, zakłóceniami elektrycznymi i promieniowaniem, a także zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie powoduje ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności przez osoby trzecie w obszarze oddziaływania obiektu budowlanego.

Określenie obszaru oddziaływania: dz.1335 obr. 120107_2.0001, gmina Rzeszawa.

12. UWAGI KOŃCOWE

- Wszelkie zastosowane materiały i urządzenia powinny posiadać wymagane atesty, certyfikaty oraz dopuszczenia do użytkowania w Polsce, w szczególności winny spełniać wymogi określone przepisami przeciwpożarowymi i sanitarnymi
- Prace wykonywać zgodnie z WARUNKAMI TECHNICZNYMI WYKONANIA I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANYCH.
- Jakość oraz standard prac budowlanych i wykończeniowych musi odpowiadać Polskim Normom.
- Wszystkie wymiary sprawdzić na budowie
- W razie stwierdzenia niezgodności – skontaktować się z projektantem.
- Rysunki rozpatrywać łącznie z projektami branżowymi.
- Obowiązują uwagi zawarte na rysunkach.

II CZĘŚĆ GRAFICZNA

- PZ.01a, PZ.01b „Projekt zagospodarowania terenu” skala 1:500

mgr inż. Piotr Frosztęga
Uprawnienia budowlane
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej
Upr. Nr 1642010 P0000/16

Podpis i pieczęćka (projektant)

opracował
mgr inż. Piotr Frosztęga