



BIURO USŁUG TECHNICZNYCH "DROGTOM"
45-409 Opole ul. Jesionowa 15 / 8 , NIP 991-002-30-89

tel. 608 498 304 , 660 789 123
www.drogtom.com.pl, drogtom@op.pl , sokulski@op.pl

PROJEKT TECHNICZNY

ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1810 O NA ODCINKU WALCE- DOBIESZOWICE

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO – XXV - DROGI
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO – XXVI - SIECI

ADRES INWESTYCJI: **Walce – Dobieszowice – droga powiatowa 1810 O**
nazwa jednostka ewidencyjnej: 160504_2 Walce
numer obrębu ewidencyjnego : 0008/0003 Walce / Dobieszowice

NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH:

działki bez zmian 1188;

*działki do podziału: 941/1 – po podziale 941/3(droga) , 941/4 (prywatna)
940 – po podziale 940/1(droga) , 940/2 (prywatna)
939 – po podziale 939/1(droga) , 939/2 (prywatna)*

*-działki będące poza liniami rozgraniczającymi teren pasa drogowego ale niezbędne do realizacji zadania:
924; 928; 957;*

Dane i adres inwestora : **ZARZĄD POWIATU KRAPKOWICKIEGO**

JEDNOSTKA PROJEKTOWA : BIURO USŁUG TECHNICZNYCH „DROGTOM” , UL. JESIONOWA 15/8 45-409 OPOLE

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIEN BUDOWLANYCH	ZAKRES OPRACOWANIA	DATA	PODPIS
PROJEKTANT (OBIEKTU)	mgr inż. TOMASZ SOKULSKI	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej nr ewid. OPL/0243/PWOD/06	BRANŻA DROGOWA	03/2022	PODPIS
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Grzegorz Kaczmarek	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej nr ewid. OPL/0042/PWOD/12	BRANŻA DROGOWA	03/2022	PODPIS
OSOBY WSPÓŁPRACUJĄCE: PROJEKTANT BRANŻA ELEKTRYCZNA	mgr inż. Piotr Spalek	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej nr ewid. OPL/1196/PWBE/15	BRANŻA ELEKTRYCZNA	03/2022	PODPIS
PROJEKTANT BRANŻA TELETECHNICZNA	mgr inż. Damian Florek	Uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych nr ewid:OPL/1145/POOT/15	BRANŻA TELETECHNICZNA	03/2022	PODPIS

14 marzec 2022r.

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU BUDOWLANEGO - ELEMENTY SKŁADOWE:

- 1. Projekt zagospodarowania terenu**
- 2. Projekt architektoniczno- budowlany**
- 3. Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty, o których mowa w art. 33
ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo budowlane**

1. Określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego

Celem niniejszego opracowania jest zamierzenie budowlane polegające na rozbudowie drogi powiatowej nr 1810 O na odcinku Walce - Dobieszowice. Zakres rozbudowy drogi obejmuje odcinek o długości 477mb. Rozbudowa drogi ma za zadanie poprawienie parametrów technicznych oraz użytkowych oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego poprzez budowę jednostronnego ciągu pieszo –rowerowego. W ramach zadania projektuje się budowę oświetlenia ulicznego, przebudowę sieci teletechnicznej oraz budowę kanału technologicznego wg. opracowania branży elektrycznej i teletechnicznej.

Podział nieruchomości

Lokalizację inwestycji przedstawiono na załącznikach graficznych (Projekt zagospodarowania terenu) w skali 1:500. W ramach zadania dokonano nowego podziału nieruchomości (wynikającego z założeń projektowych) opracowanego w trybie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r., o szczególnych zasadach przygotowania realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2003r. Nr.80 poz. 721). Projekt podziału nieruchomości stanowi załącznik do wniosku o wydanie decyzji ZRID.

2. Określenie istniejącego stanu zagospodarowania terenu

Powyższa droga stanowi ciąg drogi powiatowej nr 1810 O klasy Z. Początek opracowania km 0+000 rozpoczyna się w miejscowości Walce ul. Opolska za obiektem mostowym. Obiekt mostowy nie wchodzi

w zakres zadania. Koniec opracowania km 0+477 zlokalizowany jest w miejscowości Dobieszowice ul. Kozielska przed obiektem mostowym (obiekt mostowy nie wchodzi w zakres zadania).

Konstrukcja drogi – parametry istniejące

Droga powiatowa 1810 O w stanie istniejącym posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 5,50m z gruntowymi pobocznymi o zmiennej szerokości. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna, której grubość waha się od 7 do 9cm jest w bardzo złym stanie technicznym. Na całym odcinku jezdni występują ubytki, skruszenia. Droga wymaga corocznych zabiegów konserwacyjnych. Droga nie posiada odpowiedniej nośności dla wymaganej klasy drogi, dlatego też powstają koleiny oraz lokalne zapadnięcia. Droga wyniesiona jest poza teren i biegnie w nasypie drogowym.

Warunki gruntowo – wodne

W wyniku wykonanych badań geotechnicznych w podłożu gruntowym stwierdzono, że bezpośrednio pod jezdnią asfaltową występuje w-wa gruntu nasypowego grubości 15-20cm składająca się z tłucznia, piasku, otoczków, żwiru. Grunty rodzime stanowią grunty spoiste, przeciętne i złe zaliczane do grupy gruntów bardzo wysadzinowych „G4”.

Kategoria geotechniczna

Przeprowadzane badanie geotechniczne kwalifikuje podłoże jako złożone zaliczane do drugiej kategorii geotechnicznej.

Istniejący stan zagospodarowania działki lub terenu z opisem projektowanych zmian, w tym rozbiórki obiektów i obiektów przeznaczonych do dalszego użytkowania:

Jezdnia drogi posiada nawierzchnię bitumiczną szer. 5,50 z pobocznymi gruntowymi szer. 0,75m. Jezdnia drogi biegnie w nasypie drogowym w otoczeniu pól uprawnych, łąk.

Informacja o obiektach przeznaczonych do rozbiórki:

Do rozbiórki przewidziano całą konstrukcję jezdni oraz istn. infrastrukturę kolidującą z zadaniem. Powstałe kolizje z infrastrukturą podziemną zostaną przebudowane w uzgodnieniu z jego administratorami na podstawie opracowań branżowych.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

Przebieg zagospodarowania terenu dla inwestycji drogowej przedstawiono na kopii mapy do celów projektowych na planie w skali 1: 500. Droga od km 0+000 do km 0+050 przebiega w terenie zabudowanym w nasypie drogowym w obrębie zabudowy mieszkaniowej. Na dalszym odcinku od km 0+050 do końca opracowania w km 0+477 droga przebiega poza terenem zabudowanym w otoczeniu pól uprawnych, łąk.

Urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi

W ramach zadania projektuje się rozbudowę drogi – obiektu liniowego docelowo o nawierzchni twardej ulepszonej z betonu asfaltowego wraz infrastrukturą towarzyszącą zgodnie z odrębnymi przepisami, mającej na celu poprawę warunków użytkowania i bezpieczeństwa.

Sposób odprowadzania ścieków

Wody opadowe z jezdni odprowadzane są w sposób powierzchniowy na teren pasa drogowego. Inwestycja nie wpłynie na zmianę odwodnienia terenu przyległego.

Układ komunikacyjny

Odcinek projektowanej drogi stanowi ciąg drogi powiatowej nr 1810 O relacji Walce – Dobieszowice klasy Z(Zbiorczej).

Sposób dostępu do drogi publicznej

W istniejącym układzie drogowym w granicach inwestycji droga powiatowa 1810 O nie posiada skrzyżowania z drogami publicznymi. Na odcinku drogi występują zjazdy na drogi wew. i działki rolne.

Parametry techniczne sieci i uzbrojenia terenu

W obszarze inwestycji znajdują się następujące uzbrojenie terenu:

- sieć podziemna kanalizacji sanitarnej KS90
- sieć podziemna teletechniczna

Ukształtowanie terenu, układ zieleni

Teren jest terenem płaskim, pokrytym roślinnością niską w otoczeniu pól. Realizacja inwestycji nie wpłynie na zmianę ukształtowania terenu. Budowa drogi będzie realizowana po rzędnych terenu /jezdni istniejącej +20cm w celu wyprofilowania nierówności. Teren w otoczeniu drogi, układ zieleni w zakresie niezbędnym zostanie uporządkowany oraz zagospodarowany w sposób nie gorszy niż jest to w stanie istniejącym.

4. Podstawowe parametry techniczne – zestawienie

• klasa drogi	Z - Zbiorcza
• długość drogi	477m
• kategoria ruchu	KR3
• obciążenie	100kn/os
• szerokość jezdni -wjazdu	6,00 (2x3,00m)
• spadki poprzeczne jezdni	2,0%
• szerokość poboczy gruntowych	1,00m
• spadki poprzeczne pobocza	6,0%
• rodzaj nawierzchni jezdni	beton asfaltowy
• odwodnienie	powierzchniowe
• nawierzchnia nawierzchni ścieżki pieszo –rowerowej	kostka betonowa, beton asfaltowy
• szerokość ścieżki poza terenem zabudowanym	2,50m
• szer. ścieżki przy krawędzi jezdni	3,00m
• pow. drogi o naw. bitum	2800m ²
• pow. chodników	945m ²

5. Wykonanie konstrukcji drogi

Rozbiórki i wyburzenia

Przewiduje się rozbiórkę istniejącej konstrukcji jezdni bitumicznej, przepustów, elementów kolidujących z zadaniem. Gruz powstały z wyżej wymienionych rozbiórek należy odwieźć na specjalnie przewidziane do tego celu miejsca – składowiska w celu utylizacji, przetworzenia. Część materiału z rozbiórek o odpowiednich parametrach zostanie wykorzystany i wbudowany na miejscu na potrzeby budowy.

Istniejący drzewostan

Na odcinku inwestycji nie występują drzewa kolidujące z zadaniem, koniecznym będzie jedynie przecinka drzew i wycinka krzewów w obrębie pasa drogowego.

Roboty ziemne i przygotowanie terenu.

W ramach zadania przewiduje się wykonanie nasypu zgodnie z profilem podłużnym drogi. Roboty ziemne prowadzić do głębokości zgodnej dokumentacją projektową i projektowaną niweletą.

W ramach zadania projektuje się wykonanie robót ziemnych w zakresie wykonania kanału technologicznego, sieci energetycznej oświetlenia ulicznego, sieci teletechnicznej oraz przebudowy elementów przepustów. Roboty ziemne w obrębie istniejącej infrastruktury podziemnej wykonywać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz w uzgodnieniu z ich zarządcą. Wszelkie kolizje powstałe podczas prowadzonych robót należy uzgadniać z przedstawicielem danej sieci.

Krawężniki/oporniki/obrzeża

W ramach zadania projektuje się ograniczanie jezdni nowym opornikiem betonowym 12x25x100 wtopionym. Wzdłuż wyniesionego chodnika zlokalizowanego przy jezdni należy zastosować krawężnik betonowy 15x30x100 lub 15x22x100. Krawężnik od strony chodnika należy wynieść w stosunku do jezdni bitumicznej +12cm. Na zjazdach należy zastosować krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 wyniesiony +2cm. Ścieżkę pieszo-rowerową należy ograniczyć obustronnie obrzeżem bet. 8x30x100 wtopionym do poziomu jezdni.

Wykonanie nowej konstrukcji drogi

Wykonanie wzmocnienia konstrukcji drogi

Projekt zakłada wykonanie drogi do parametrów drogi klasy Z o szerokości jezdni bitumicznej 6,00m (2x3,00m) Po rozbiórce istniejącej jezdni oraz wykonaniu koryta należy wykonać w-wę ulepszanego podłoża z pospółki w zakresie całego korpusu drogowego do projektowanych przekrojów oraz rzędnych projektowanych. W-wę ulepszanego podłoża wykonać z materiału niewysadzinowego (z mieszanki niezwiązanej o CBR >35% i $k > 0.0093 \text{ cm/s}$). Założono nasyp z nowego materiału (pospółki) gr. 35cm. Po wykonaniu tej w-wy jej górną część (25 cm) należy zastabilizować cementem do $R_m 5 \text{ MPa}$. Stabilizację wykonać metodą na miejscu.

Podbudowa zasadnicza

Po wzmocnieniu podłoża i uzyskaniu wymaganej nośności na powierzchni dolnych warstw konstrukcyjnych $E2 > 100 \text{ MPa}$ należy przystąpić do wykonania podbudowy zasadniczej z kamienia łamanego o uziarnieniu kruszywa 0-31.5mm o łącznej gr. 20 cm. Po wykonaniu i wyprofilowaniu i zagęszczeniu podbudowy należy uzyskać nośność w-wy podbudowy zasadniczej $E2 > 130 \text{ MPa}$.

Wykonanie nawierzchni twardej ulepszonej z betonu asfaltowego

Przed przystąpieniem do układania warstw bitumicznych, należy przygotować podłoże. Podłoże należy ustabilizować oczyścić z zanieczyszczeń, błota kurzu oraz wyprofilować by było równe, bez kolein. Następnie skropić podbudowę lepiszczem asfaltowym. Po skropieniu należy przystąpić do układania poszczególnych warstw asfaltowych. Grubość zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi.

Konstrukcja nawierzchni jezdni KR3

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16 W gr. 5cm
- górna w-wa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P gr. 7cm
- dolna w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki z kamienia łamanego 0-31.5mm gr. 20cm nośność $E2 > 130 \text{ MPa}$

[dolne w-wy konstrukcji - nośność $E2 > 100 \text{ MPa}$] wzmocnienie z G4 [gr. w-wy z dowozu 35cm]:

- w-wa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym $R_m = 5 \text{ MPa}$ gr. 25cm
(stabilizacja na miejscu materiał z dowozu (pospółka cement))
- w-wa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego o CBR >35% (pospółka) gr. 10cm
- Suma = 71cm

Ścieżka pieszo-rowerowa

Wzdłuż drogi km 0+000 do km 0+050 zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy usytuowany bezpośrednio przy jezdni szerokości 3.00 (lokalnie do szer. murku oporowego). Na odcinku tym zaprojektowano ścieżkę o nawierzchni rozbieralnej z kostki betonowej. Na dalszym odcinku od km 0+050 do końca opracowania zaprojektowano ścieżkę biegnącą poza jezdnią o szerokości 2,50m. Nawierzchnię

ścieżki należy na tym odcinku wykonać z masy bitumicznej gr. 8cm (w 2 warstwach). Ścieżkę należy ograniczyć obrzeżem bet. 8x30x100 wtopionym do poziomu kostki betonowej.

Konstrukcja ścieżki pieszorowerowej poza jezdnią

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8 S – grub. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W -grub. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego 0-31,5 mm stabilizowanego mech. gr.15cm
- w-wa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym $R_m > 5\text{MPa}$ gr.20cm (stabilizacja na miejscu materiał z dowozu (pospółka - cement)
- w-wa ulepszona podłoża z gruntu niewysadzinowego naturalnego o $\text{CBR} > 35\%$ gr.30cm (pospółka)
- **Suma = 73cm**

Konstrukcja ścieżki pieszorowerowej przy jezdni

- nawierzchnia ścieżki pieszorowerowej z kostki betonowej grafit gładki gr.8cm
- podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego 0-31,5 mm stabilizowanego mech. gr.15cm
- w-wa nasypowa z pospółki

Pobocza

Po zakończonych pracach bitumicznych należy uzupełnić warstwę kamienia na poboczach do poziomu wykonanych warstw bitumicznych zgodnie z przekrojami. Pobocza należy wykonać z mieszanki kamienia łamanego 0-31,5mm gr.20cm o szer. 1,0m. Pozostałą część pasa drogowego należy uporządkować, wyprofilować i zahumusować (wcześniej dowożąc ziemię urodzajną).

Skarpy

Wzdłuż odcinka drogi należy dokonać korekty nasypów korpusu drogowego. Skarpy oczyścić należy z porostów, krzaków. Następnie należy je wyprofilować ze spadkiem min 1:1,5, zahumusować i obsiać trawą.

Mur oporowy

Na wysokości działki 941/1 zaprojektowano od strony posesji mur oporowy z elementów prefabrykowanych samonośnych o minimalnych parametrach systemu Dermat, ViaBlock / Błoczki połączone z geostatyką jednokierunkową HDPE. Wysokość murku należy dostosować do rzędnej terenu oraz rzędnej ścieżki pieszorowerowej. Murek należy wynieść poza rzędną ścieżki min 20cm. Ściana zakończona zwieńczeniem, gzymsiem prefabrykowanym. Wzdłuż ściany należy wykonać barierkę U11a. Murek oporowy należy posadowić na fundamencie betonowy pod murkiem z betonu C25/30 o min wymiarach 50x25cm. Dopuszcza się modyfikacje tego umocnienia zgodnie z zaleceniami wybranego dostawcy systemu.

Przepust pod ścieżką pieszorowerową

Zaprojektowano nowy przepust żelbetowy fi 800 o długości 7,0 mb. Przepust należy zakończyć prefabrykowanymi ściankami betonowymi dedykowanymi dla przepustów fi 800.

Przepust pod jezdnią drogi powiatowej km 0+220

Zaprojektowano wymianę istniejącego przepustu na nowy żelbetowy o średnicy fi 800mm $L=12.0\text{m}$. Przepust należy zakończyć prefabrykowanymi ściankami betonowymi dedykowanymi dla przepustów fi 800.

Rury przepustów należy ułożyć na warstwie kruszywa łamanego 0-63mm gr.30 cm

Osypek przepustu wykonać gruntem niewysadzonym pospółką, piaskiem. W obrębie wlotu i wylotu przepustu należy dokonać korekty istniejących rowów melioracyjnych naprowadzając ich wlot wylot w kierunku projektowanego przepustu. Należy dokonać korekt istniejących skarp, korpusu drogowego. Po dokonaniu korekty należy umocnić skarpy poprzez brukowanie kostką kamienną / otaczkami 15cm na podbudowie betonowej. spoinowanie kostki wykonać za fugi cementowej. Na etapie robót należy zwrócić uwagę na przebiegający odcinek kanalizacji sanitarnej oraz uzbrojenie podziemne. Należy sprawdzić jego lokalizację, poprzez lokalną odkrywkę oraz odpowiednio zabezpieczyć przed ewentualnym uszkodzeniem. Istniejący row w obrębie przepustu należy umocnić kostką kamienną lub starobrukiem.

Zjazdy z kamienia łamanego

Zaprojektowano wykonanie nawierzchni zjazdów indywidualnych na działki rolne. Zjazdy na działki rolne utwardzić kamieniem łamanym 0-31.5mm. gr.25cm. Zjazdy zaznaczono na Projekcie zagospodarowania.

Dopuszcza się utwardzenie zjazdów destruktem bitumicznym.

Zjazdy z bitumiczne – wjazdy na drogi wewnętrzne

W ramach zadania zaprojektowano utwardzenie zjazdów na drogi wewnętrzne (zjazdy zgodnie z Projektem zagospodarowania) należy wykonać jako bitumiczne.

Konstrukcja zjazdów bitumicznych

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S – grub. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W -grub. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kamienia łamanego 0-31,5 mm stabilizowanego mech. gr.15cm
- w-wa mrozoodporna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym $R_m > 5\text{MPa}$ gr.20cm (stabilizacja na miejscu materiał z dowozu(pospółka - cement).

Rozwiązania wysokościowe i odwodnienie

Profil podłużny drogi zaprojektowano w nawiązaniu do terenu otaczającego oraz do nowej projektowanej niwelety. Początek i koniec opracowania należy powiązać ze jezdnią istniejącą. Niweletę ścieżki pieszo-rowerową została zaprojektowana w nawiązaniu do terenu pol. Rzędne ścieżki zostały wyniesione ponad teren +20-40cm. W miejscu ścieżki pieszo-rowerowej planowana jest wymiana humusu na nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Odwodnienie

Woda opadowa z powierzchni drogi, ścieżki pieszo-rowerowej odprowadzona będzie na teren pasa drogowego a następnie do istn. rowów przydrożnych. Rozbudowa drogi oraz ścieżki nie zmieni sposobu odwodniania terenu oraz drogi.

Oświetlenie drogi.

W ramach zadania projektuje się wykonie nowego oświetlenia drogi. Nowe lampy oświetleniowe zostaną dostosowane do nowego układu drogowego. Projekt oświetlenia ujęty jest w opracowaniu branżowym - branży elektrycznej.

Przebudowa sieci teletechnicznej

W ramach zadania projektuje się przebudowę oraz zabezpieczenie sieci teletechnicznej. Projekt przebudowy sieci teletechnicznej , zabezpieczenia infrastruktury jest w opracowaniu branżowym - branży elektrycznej.

Kanały technologiczne.

W ramach zadania projektuje się wykonie kanału technologicznego. Projekt kanału ujęty jest w opracowaniu branżowym - branży teletechnicznej.

Docelowe oznakowanie

Projekt docelowego oznakowania stanowi odrębne opracowanie.

Postanowienia końcowe.

Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia kontroli jakości robót określonych w SST. Roboty w obrębie istniejącego uzbrojenia prowadzić należy ręcznie ze szczególną ostrożnością. Przed oddaniem drogi do ruchu wyregulować należy wszelkie istniejące studnie, zasuw i inne elementy uzbrojenia. Na wykonawcy spoczywa również obowiązek wykonania oznakowania obrębu prowadzenia robót. Wszelkie zmiany (dotyczące wykonania robót , doboru rodzaju i ilości materiałów oraz obmiaru robót), które mają znaczący wpływ na jakość wykonanej nawierzchni i na wartość kosztorysową , należy przed przystąpieniem do robót uzgodnić z Inspektorem Nadzoru.

Roboty towarzyszące związane z infrastrukturą podziemną

Przed rozpoczęciem robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne celem zlokalizowania

istniejących kabli elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych. Wszystkie napotkane przewody podziemne na trasie wykonywanych wykopów, krzyżujące się lub biegnące równolegle z wykopem należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, a w razie potrzeby podwiesić w sposób zapewniający ich eksploatację. W miejscach kolizji z rurami wodociągowymi, kablami energetycznymi i przewodami telefonicznymi oraz w ich pobliżu wykopy należy wykonywać ręcznie z zachowaniem należytego bezpieczeństwa. W miejscach skrzyżowań kanalizacji z kablami energetycznymi i telekomunikacyjnymi na kable należy nałożyć przepusty dwudzielne z rur PVC (AROT). Przy zasypywaniu wykopów, na trasie przebiegu kabla należy ułożyć folię ostrzegawczą.

Informacje i dane

Ustalenie o rodzaju ograniczeń wynikająca z miejscowego planu lub decyzji o warunkach zabudowy

- nie dotyczy. Inwestycja realizowana jest w trybie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r., o szczególnych zasadach przygotowania realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2003r. Nr.80 poz. 721).

Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy zamierzenie budowlane zlokalizowane jest na obszarze objętym ochroną konserwatorską.

Teren, na którym projektowana jest droga nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego

- nie dotyczy. Teren zamierzenia występuje poza wpływem eksploatacji górniczej.

Dane o charakterze, cechach istniejących i przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi.

a) zapotrzebowania i jakości wody -nie dotyczy

oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków-wody opadowe tak jak w chwili obecnej będą powierzchniowo spływać na teren pasa drogowego, do rowów przydrożnych,

b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się- Planowane przedsięwzięcie nie stanowi źródła zanieczyszczeń wydzielanych do atmosfery, nie powoduje wzrostu uciążliwości ani ograniczeń na terenach otaczających i nie posiada negatywnego wpływu na środowisko, a w szczególności na powietrze atmosferyczne, glebę, wody podziemne i powierzchniowe oraz zielen, a zatem nie jest zaliczane do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,

c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów-odpady (masy ziemne) powstaną wyłącznie w czasie budowy drogi i zostaną wywiezione i zutylizowane przez specjalistyczne przedsiębiorstwa – w czasie eksploatacji – odpadów brak,

d) właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się-Na etapie realizacji inwestycji uciążliwość stanowić będzie głównie praca sprzętu mechanicznego. Może dojść do krótkotrwałego wzrostu hałasu i emisji spalin uciążliwych dla mieszkańców, jednak nie spowoduje to przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto prawidłowa organizacja robót ograniczy negatywne skutki na etapie realizacji zadania. Wszystkie niekorzystne oddziaływania na etapie realizacji zadania będą tymczasowe, a ujemny wpływ na środowisko ustanie po zakończeniu robót drogowych.

Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne-Roboty będą prowadzone na niewielkiej głębokości i w oddaleniu od ujęć wodnych, dlatego nie nastąpi odsłonięcie warstw wodonośnych. Zadrzewienie istniejące w liniach rozgraniczających inwestycji – do usunięcia.

Przyjęte rozwiązania mają służyć ograniczeniu uciążliwości związanych z ruchem komunikacyjnym i zapewnić prawidłowe i bezpieczne funkcjonowanie wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej w szczególności o drogach pożarowych oraz przeciwpożarowych zaopatrzeniu w wodę wraz z parametrami technicznymi

- projektowana droga może stanowić dojazd przeciwpożarowy

Inne niezbędne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu lub robót budowlanych

- projektowany droga jest obiektem o prostej konstrukcji.

6. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu znajduje się na działkach na których został zaprojektowany. Obszar ten został określony na podstawie Art. 3 punkt 20 Ustawy Prawo Budowlane jako teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zabudowie tego terenu.

Dodatkowo § 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, który mówi, że szerokość drogi w liniach rozgraniczających (w tym przypadku obszarze oddziaływania) powinna zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych – co w tym przypadku jest zapewnione.

Reasumując - określony obszar oddziaływania obiektu na działkach na których został zaprojektowany nie ogranicza zabudowy i zagospodarowania terenów sąsiednich.

Projektant obiektu: **mgr inż. Tomasz Sokulski**

Sprawdził: **mgr inż. Grzegorz Kaczmarek**



BIURO USŁUG TECHNICZNYCH "DROGTOM"
45-409 Opole ul. Jesionowa 15 / 8 , NIP 991-002-30-89

tel. 608 498 304 , 660 789 123
www.drogtom.com.pl, drogtom@op.pl , sokulski@op.pl

PROJEKT TECHNICZNY

ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1810 O NA ODCINKU WALCE- DOBIESZOWICE **BRANŻA DROGOWA**

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO – XXV - DROGI
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO – XXVI - SIECI

ADRES INWESTYCJI: **Walce – Dobieszowice – droga powiatowa 1810 O**

nazwa jednostka ewidencyjnej: 160504_2 Walce

numer obrębu ewidencyjnego : 0008/0003 Walce / Dobieszowice

NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH:

działki bez zmian 1188;

działki do podziału: 941/1 – po podziale 941/3(droga) , 941/4 (prywatna)

940 – po podziale 940/1(droga) , 940/2 (prywatna)

939 – po podziale 939/1(droga) , 939/2 (prywatna)

*-działki będące poza liniami rozgraniczającymi teren pasa drogowego ale niezbędne do realizacji zadania:
924; 928; 957;*

Dane i adres inwestora : **ZARZĄD POWIATU KRAPKOWICKIEGO**

JEDNOSTKA PROJEKTOWA : BIURO USŁUG TECHNICZNYCH „DROGTOM” , UL. JESIONOWA 15/8 45-409 OPOLE

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIEN BUDOWLANYCH	ZAKRES OPRACOWANIA	DATA	PODPIS
PROJEKTANT (OBIEKTU)	mgr inż. TOMASZ SOKULSKI	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej nr ewid. OPL/0243/PWOD/06	BRANŻA DROGOWA	03/2022	PODPIS
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Grzegorz Kaczmarek	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej nr ewid. OPL/0042/PWOD/12	BRANŻA DROGOWA	03/2022	PODPIS

14 marzec 2022r.