

# PROJEKT WYKONAWCZY

**„Przebudowa drogi powiatowej Nr 1 204R Majdan Królewski –  
Kopcie – Raniżów – Głogów Młp. w km 18+868 do km 21+978  
wraz z budową chodnika dla pieszych w km 19+648  
do km 21+174 w miejscowości Wola Raniżowska”  
zlokalizowanej na działce o nr ewid. 6599/1, 4024, 6599/2  
Obręb: Wola Raniżowska; jednostka ewidencyjna: Raniżów**

## INWESTOR:

**ZDP w Kolbuszowej  
ul. 11 Listopada 10  
36-100 Kolbuszowa**

## JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA:

**Tadeusz Żak  
39-400 Tarnobrzeg; ul. H. Sienkiewicza 231B**

## Zespół projektowy:

<i>Lp.</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Funkcja</i>	<i>Branża</i>	<i>Nr uprawnień</i>	<i>Data</i>	<i>Podpis</i>
1	mgr inż. Tadeusz Żak	Projektant	Drogowa	167A/Tbg/93	V.2017	

## **SPIS TREŚCI**

- CZĘŚĆ OPISOWA:

OPIS TECHNICZNY

INFORMACJA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

- CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1. Plan orientacyjny	1:10 000	– rys. nr 1
2. Projekt zagospodarowania terenu	1:1000	– rys. nr 2.1 – 2.3
3. Przekroje konstrukcyjne	1:20	– rys. nr 3
4. Przekroje poprzeczne	1:100	– rys. nr 4.1-4.2
5. Profil podłużny prawy	1:100/1:1000	– rys. nr 5.1-5.2
6. Profil podłużny lewy	1:100/1:1000	– rys. nr 6.1-6.2
7. Profil podłużny rowu krytego	1:100/1:1000	– rys. nr 7
8. Szczegół studni	1:20	– rys. nr 8
9. Szczegół wpustu ulicznego	1:20	– rys. nr 9
10. Szczegół zjazdu z przepustem	1:100/1:150	– rys. nr 10

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1.PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej Nr 1 204R Majdan Królewski – Kopcie – Lipica – Raniżów – Głógów Młp w km 18+868 do km 21+978 wraz z budową chodnika dla pieszych w km 19+648 do km 21+174 w miejscowości Wola Raniżowska.

## **2.PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Umowa zawarta pomiędzy Wykonawcą a Inwestorem.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego, Dz.U. Nr 202, poz.2072,
- Mapa zasadnicza pozyskana z zasobów geodezyjnych Starostwa Powiatowego w Kolbuszowej,
- Ustalenia z Inwestorem,
- Wizje lokalne w terenie (pomiary uzupełniające).

## **3.ZAKRES I CEL OPRACOWANIA**

Niniejsze opracowanie dotyczy przebudowy drogi powiatowej Nr 1 204R Majdan Królewski – Kopcie – Lipica – Raniżów – Głógów Młp w km 18+868 do km 21+978 wraz z budową chodnika dla pieszych w km 19+648 do km 21+174 w miejscowości Wola Raniżowska. Opracowanie swym zakresem obejmuje teren pasa drogowego zlokalizowanego na działce o nr ewid. 6599/1, 4024, 6599/2 Województwo: podkarpackie; Powiat: kolbuszowski; Obręb: Wola Raniżowska; Jednostka ewidencyjna: Raniżów.

## **4.OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

Pas drogowy ograniczony jest działkami budowlanymi i rolnymi, przedmiotowa droga jest zlokalizowana na terenie Gminy Raniżów w powiecie Kolbuszowskim. Droga posiada nawierzchnię asfaltową o szer. 5,5m o przekroju daszkowym na odcinkach prostych

i jednostronnym na łukach. Droga posiada obustronne pobocza gruntowe szer. ok. 1,0m oraz obustronne rowy przydrożne.

## **5.DOCELOWE PARAMETRY TECHNICZNE**

Przedmiotowa inwestycja polegała będzie na:

- przebudowie jezdni wraz z poszerzeniem o nawierzchni asfaltowej,
- budowie nowego chodnika
- przebudowie istniejących zjazdów,
- wykonaniu poboczy z kruszywa łamanego,
- przebudowie istniejących przepustów wraz z wykonaniem ścianek czołowych,
- wykonaniu rowu krytego o długości 96m,
- umocnieniu rowu otwartego płytami ażurowymi,
- przebudowie istniejącego chodnika.

## **6.UKSZTAŁTOWANIE SYTUACYJNE**

### **6.1.OPIS TRASY**

Istniejąca oś drogi powiatowej składa się z odcinków prostych i krzywoliniowych.

## **7.UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE**

Projektowaną niweletę drogi wyniesiono o 4cm (warstwa ścieralna, wyrównawcza po uprzednim frezowaniu) w górę w stosunku do niwelety istniejącej. Jezdnia posiada przekrój daszkowy o spadku 2% na odcinku prostym, oraz jednostronny 2-6% na łuku. Pobocza posiadają spadek 8% od jezdni na odcinku prostym i 8% po wewnętrznej stronie łuku oraz pochylenie takie jak na jezdni po zewnętrznej stronie łuku.

## **8.ODWODNIENIE**

Odwodnienie jezdni odbywało się będzie w sposób powierzchniowy poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni jezdni oraz poboczy do istniejących rowów przydrożnych. Na długości chodnika zaprojektowano wpusty deszczowe z

przykanalikami celem odprowadzenia wód do istniejących rowów przydrożnych. Projekt przewiduje umocnienie istniejących rowów przydrożnych płytami ażurowymi w km 19+425 – 19+545 strona prawa, km 19+660 – 21+890 strona lewa, km 19+810-21+964 strona prawa. Zaprojektowano przepusty DN400, 500 pod zjazdami. Od km 19+722,40 do km 19+810,10 strona prawa, projekt przewiduje budowę rowu krytego z rur PP DN500 SN8 o długości 96m.

## **9. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE**

Przekroje konstrukcyjne pokazano na rys. nr 3.

Szerokość jezdni – 6,0m,

Szerokość poboczy – 2 x 1,0m,

Konstrukcje poszczególnych elementów pasa drogowego przedstawiają się następująco:

### Konstrukcja wzmocnienia jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm,
- warstwa wyrównawcza z AC11W – śr. 100kg/m,
- istniejąca konstrukcja jezdni po frezowaniu profilującym.

### Konstrukcja poszerzenia jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z AC11W gr. 8cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łam. stabilizowanego mechanicznie 0-63mm gr 20cm
- piasek lub grunt stabilizowany cementem, klasa  $C_{1,5/2} \leq 4,0$  MPa gr. 15cm

### Konstrukcja chodnika:

- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej gr. 6cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łam. stabilizowanego mechanicznie 0-31,5mm gr 10cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15cm

### Konstrukcja zjazdu (z kostki betonowej):

- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łam. stabilizowanego mechanicznie 0-63mm gr 20cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15cm

#### Konstrukcja zjazdu (bitumicznego):

- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11S gr. 5cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łam. stabilizowanego mechanicznie 0-63mm gr 20cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15cm

#### Konstrukcja poboczy:

- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5mm gr. 10cm,

### **10. URZADZENIA OCZYSZCZAJĄCE**

Zgodnie z §21 ust.1 rozporządzenia Ministra Środowiska z 18 listopada 2014r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U.2014, poz. 1800) dla planowanej inwestycji nie jest konieczne wykonanie urządzenia oczyszczającego odprowadzania wodę deszczową ze względu na klasę drogi (Z).

### **11. ROBOTY ROZBIÓRKOWE**

Przewiduje się wykonanie robót rozbiórkowych – rozbiórka przepustów.

### **12. ROBOTY ZIEMNE**

Przewiduje się wykonywanie robót ziemnych związanych z wykonywaniem nasypów i wykopów w miejscu projektowanych elementów drogowych i odwodnienia.

### **13. ZIELEŃ**

W ramach przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się wycinki istniejącego drzewostanu.

### **14. OCHRONA ŚRODOWISKA**

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenach objętych formą ochrony przyrody, są to:

Obszary specjalnej ochrony Natura 2000:

- Obszary ptasie Natura 2000 Puszcza Sandomierska

Obszary Chronionego Krajobrazu:

- Sokołowsko-Wilczowolski Obszar Chronionego Krajobrazu

### **Obszary ptasie Natura 2000**

Dominującym typem użytkowania ziemi są lasy i tereny rolnicze. Obszar stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków. Stwierdzono tu występowanie 43 gat. ptaków z zał. I Dyrektywy Ptasiej. Obszar cenny z punktu widzenia liczebności bociana czarnego, bociana białego, ptaków drapieżnych i derkacza (powyżej 1% populacji polskiej). W przypadku kraski, podgorzałki i czapli białej obszar stanowi miejsce gniazdowania ponad 10% populacji gatunków w Polsce, jest więc jedną z kluczowych ostoi dla ich zachowania. Ponadto, obszar jest miejscem liczego występowania w okresie lęgowym świergotka polnego, lelka, dudka, dzięciołów (średniego, czarnego, białoszyjego, zielonosiwego i zielonego), gąsiorka, skowronka borowego, trzmielojada, jarzębatki, ortolana).

### **Sokołowsko-Wilczowolski Obszar Chronionego Krajobrazu (SWOChK)**

Obszar ten rozciąga się na powierzchni 24 276 ha i położony jest w części województwa podkarpackiego, na terenie gmin: Cmolas, Kolbuszowa, Raniżów i Dzikowiec w powiecie kolbuszowskim, gmin: Głogów Małopolski, Kamień, Sokołów Małopolski i Miasta Sokołów Małopolski w powiecie rzeszowskim. Występują tu bory mieszane, fragmenty grądów i buczyna karpacza. W zagłębieniach spotyka się olsy i torfowiska wysokie nad potokami łągi i szuwały oczeretowo-trzcinowe. Z roślin chronionych występują tu: wawrzynek wilcze łyko, widłak jałowcowaty, splaszczony, goździsty, rosziczka okrągłolistna, podkolan biały, cis pospolity, barwinek pospolity.

### **Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na Sokołowsko-Wilczowolski Obszar Chronionego Krajobrazu (SWOChK) oraz na obszary ptasie Natura 2000.**

— Etap realizacji

Przewiduje się, że potencjalne negatywne oddziaływanie na obszar (SWOChK) może być

następstwem:

- ponadnormatywnej emisji hałasu pochodzącego od pracy sprzętu budowlanego, jednak będzie to oddziaływanie krótkotrwale niepowodujące nieodwracalnych zmian w środowisku i ustąpi wraz z zakończeniem robót budowlanych.

Nie przewiduje się negatywnego wpływu prac ziemnych na stosunki wodne panujące na omawianym obszarze. Głębokość wykopów pod budowę chodnika, zjazdów i kanału retencyjno-rozsączającego będzie niewielka i nie naruszy naturalnych przepływów wód powierzchniowych oraz nie osiągnie poziomu zwierciadła wód gruntowych. Zaplanowany przebieg inwestycji nie koliduje z naturalnymi zbiornikami wodnymi, starorzeczami i obszarami wodno-błotnymi. Ponadto omawiana inwestycja nie będzie kolidować ze śródpolnymi zadrzewieniami. Terminy prowadzenia robót zostaną dostosowane tak, by nie powodować zaburzeń w warunkach bytowania fauny, szczególnie okresów lęgowych ptaków.

W celu zminimalizowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, zastosowane zostaną następujące rozwiązania:

- przy rozwiązaniach technicznych obowiązywać będzie zasada maksymalnej ochrony elementów środowiska naturalnego i nie powodowania w nim niekorzystnych zmian,
- roboty budowlane związane z likwidacją urządzeń prowadzone będą w pasie ograniczonym do minimum w celu maksymalnego zmniejszenia czasowej ingerencji w środowisko,
- teren pod zaplecze budowy oraz bazę materiałową wyznaczy poza obszarami leśnymi.
- prace budowlane prowadzone będą zgodnie z obowiązującymi przepisami bhp, prawa budowlanego i ochrony środowiska,
- organizacja prac będzie zmierzać do minimalizacji wpływu na wody powierzchniowe i podziemne, uwzględniając wymagania pozostałych użytkowników wód,
- tankowanie sprzętu mechanicznego przeprowadzone będzie poza obszarami cennymi pod względem przyrodniczym, z zabezpieczeniem przed przypadkowym rozlaniem,
- roboty ziemne prowadzone będą w sposób, który nie spowoduje nadmiernej emisji pyłów



- i uciążliwych substancji złoonych do powietrza, głównie ropopochodnych,
- roboty ziemne prowadzone będą w taki sposób, aby unikać tworzenia pułapek dla zwierząt,
  - wszystkie prace ziemne wykonywane będą sprzętem sprawnym technicznie, co wykluczy możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi,
  - w celu ograniczenia emisji hałasu, czas pracy maszyn oraz transportu ograniczony zostanie wyłącznie do godzin dziennych,
  - powstałe w trakcie realizacji odpady zagospodarowywane będą zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami,
  - straty w zieleni uzupełnione zostaną poprzez przywrócenie terenów zielonych do stanu pierwotnego, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe i techniczne oraz architekturę krajobrazu,
  - po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

Przy wprowadzeniu ww. rozwiązań przewiduje się, że przedmiotowa inwestycja na etapie realizacji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze Sokołowsko-Wilczowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

#### – Etap eksploatacji

Przewiduje się, że przedmiotowa inwestycja, polegająca na budowie chodnika i zjazdów, oraz kanału retencyjno-rozsączającego, na etapie eksploatacji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze omawianego obszaru chronionego krajobrazu.

Przedsięwzięcie nie będzie kolidować z obszarami: parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych, użytków ekologicznych, pomników przyrody, utworzonych i podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz.U. z 2009 r. Nr 92, poz. 1220 z późn. zm.). Ponadto ww. obszary i

formy ochrony nie występują w bezpośrednim sąsiedztwie, tj. w strefie potencjalnego znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia. Ponadto w sąsiedztwie drogi nie występują drzewa, ustanowione, jako pomniki przyrody.

**Inwestycja nie znajduje się na obszarze wpisanym do rejestru zabytków.**

## **INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

Strona tytułowa projektu wykonawczego zawiera informacje wymienione w § 2.2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

### **1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów**

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego podany jest w opisie technicznym. Kolejność realizacji poszczególnych obiektów zostanie określona przez Wykonawcę robót. Generalnie w pierwszej kolejności należy wykonać poszerzenie istniejącej jezdni do 6,0m, przebudowę rowów otwartych poprzez umocnienie ich płytami ażurowymi, przebudowę przepustów wraz z zjazdami, następnie wzmocnienie nawierzchni jezdni i wykonanie poboczy z kruszywa.

### **2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych**

Istniejące obiekty budowlane to: droga powiatowa.

### **3. Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi**

Elementem zagospodarowania działki lub terenu, który może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi jest ruch drogowy odbywający się po drodze powiatowej nr 1 204 R.

### **4. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót**

**budowlanych, określające ich skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia**

Podczas realizacji robót budowlanych będą występowały typowe dla wielobranżowych inwestycji drogowych rodzaje zagrożeń wynikające min. z wykonywania robót ziemnych. Skala zagrożeń jest ograniczona do placu budowy (zagrożenie lokalne).

Miejsce i czas wystąpienia zagrożeń: każdorazowo podczas wykonywania robót budowlanych w obszarze i w czasie wykonywania.

**5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.**

Przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych należy przeprowadzić instruktaż pracowników w sposób zgodny z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlanych. Instruktaż powinien określać: zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia, konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczającej przed skutkami zagrożeń, zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby.

**6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.**

Nie przewiduje się wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie.

Opracował:

.....  
mgr inż. Tadeusz Żak

