

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. OPIS TECHNICZNY

II. RYSUNKI

1. Orientacja skala 1:10000
2. Sytuacja skala 1:500
3. Przekrój konstrukcyjny skala 1:50

OPIS TECHNICZNY

1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie jest załącznikiem do projektu przebudowy dla Inwestycji pod nazwą: „Przebudowa drogi powiatowej nr **K1938** Głogoczów – Bęczarka – Krzywaczka w km 1+070 – 1+700 w miejscowości Bęczarka polegająca na poszerzeniu jezdni, przebudowie jezdni, przebudowie pobocza na chodnik” na działce nr 379, Gmina Myślenice.

Opracowanie obejmuje odcinek drogi powiatowej w granicach istniejącego pasa drogowego, od km 1+070 do km 1+700.

W ramach opracowania przewidziano do wykonania:

- poszerzenie jezdni do szerokości 6,00m - bitumiczne,
- odcinkową przebudowę jezdni wraz z korektą niwelety od km 1+373 do km 1+533,
- korektę geometrii łuków poziomych,
- przebudowę istniejącego pobocza na chodnik z kostki brukowej o szerokości 1,78m = 1,50m kostka + 0,28m obramowanie,
- przebudowę wlotów skrzyżowań z drogą powiatową Nr **K1938** w granicach pasa drogowego,
- przebudowę istniejących zjazdów.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedmiotowy odcinek drogi zlokalizowany jest w miejscowości Bęczarka w gminie Myślenice. Droga przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej oraz obiekty użyteczności publicznej i handlowo-usługowe.

Droga posiada dwukierunkową jezdnię o szerokości 4,50-4,80m z lokalnymi poszerzeniami oraz ze zmiennym pochyleniem poprzecznym.

W ciągu drogi po obydwu jej stronach zlokalizowane są pobocza. Z drogi odbywa się obsługa komunikacyjna przyległej zabudowy, poprzez zjazdy indywidualne oraz publiczne, lewostronne i prawostronne. Wody opadowe z drogi odprowadzane są poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni do rowów przydrożnych i do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej.

3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Sytuacyjny przebieg projektowanego chodnika dostosowano do przebiegu drogi powiatowej w stanie istniejącym oraz do ukształtowania i zagospodarowania istniejącego terenu w granicach istniejącego pasa drogowego.

Szerokość jezdni drogi na odcinku objętym opracowaniem wraz z projektowanym poszerzeniem wynosi 6,00m.

Projektowane chodniki z kostki brukowej będą po stronie prawej w km 1+075 – 1+695. Nawierzchnię chodnika zaprojektowano z kostki brukowej betonowej w kolorze szarym o gr. 6cm, na zjazdach w kolorze czerwonym o gr. 8cm. Pochylenie podłużne przebudowywanych zjazdów nawiązano do istniejących bram wjazdowych. Odkrycie krawężnika ponad krawędź nawierzchni jezdni planuje się na 17cm. Zjazdy

po stronie chodnika zaprojektowano z obniżeniem krawężnika do 4cm. W miejscu przejścia dla pieszych planuje się obniżenie krawężnika do 2cm.

Wysokościowy przebieg jezdni i chodnika wynika z ukształtowania wysokościowego istniejącej drogi i możliwości odwodnienia. Droga będzie miała tak jak w stanie istniejącym przekrój jednojezdniowy, dwupasowy, dwukierunkowy, daszkowy z projektowaną szerokością jezdni 6,00m. Odwodnienie powierzchniowe odbywać się będzie przez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne jezdni i chodnika do rowów przydrożnych oraz istniejące wpusty kanalizacji deszczowej.

W rejonie szkoły podstawowej w miejscowości Bęczarka od km 1+373 do km 1+533 planuje się przebudowę jezdni wraz z korektą niwelety polegającą na przebudowie warstw konstrukcji nawierzchni (konstrukcja nawierzchni jak w załączniku „Przekroje konstrukcyjne”) z dostosowaniem przebiegu chodnika do nowych wysokości ze szczególnym uwzględnieniem rzędnych istniejących zjazdów i ukształtowania przyległej zabudowy w miejscu ich wzajemnego połączenia.

Projektuje się przebudowę wlotów skrzyżowań z drogą powiatową Nr **K1938** w granicach pasa drogowego poprzez korektę geometrii łuków włączeniowych i wyłączeniowych.

Na dużych spadkach podłużnych oraz w rejonie miejsc niebezpiecznych planuje się wykonanie: barieroporeczy U-12a w ciągu chodnika oraz barier sprężystych SP-09 typu II po zewnętrznej stronie łuku.

3.1 Przebudowa jezdni wraz z korektą niwelety od km 1+373 do km 1+533

Na całej długości i szerokości odcinka przebudowywanej jezdni planuje się frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni do głębokości 10cm wraz ze stopniowaniem jak w załączniku z „Profiłem podłużnym” w celu uszorstnienia istniejącego podłoża pod wykonanie konstrukcji nasypu pod nową konstrukcją nawierzchni jezdni.

Konstrukcja nasypu pod drogą ma zostać wykonana warstwami o gr. 20cm. W warstwach dolnych, do wysokości nasypu 1,20m, z kruszywa naturalnego łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/250 wraz ze stabilizacją mechaniczną każdej warstwy. Warstwy górne nasypu należy wykonać z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/63 wraz ze stabilizacją mechaniczną każdej warstwy. Zaleca się konstruowanie nasypu poprzez wzajemne klinowanie kruszywa kolejnymi frakcjami od największego do najmniejszego ziarna. Po wbudowaniu warstw konstrukcji nasypu na powierzchni nasypu wymagane są wartości poniższych parametrów:

- wtórny moduł odkształcenia: **$E_2 \geq 120\text{MPa}$,**
- wskaźnik zagęszczenia gruntu: **$I_s > 1,00$.**

Przed przystąpieniem do wykonania konstrukcji nawierzchni jezdni, należy zgłosić do ZDP Myślenice częściowy odbiór robót wraz z wykonaniem badań sprawdzających parametry nasypu.

Na tak przygotowanym nasypie należy wykonać podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 stabilizowaną mechanicznie. Przed wbudowaniem warstwy wiążącej z betonu asfaltowego należy wykonać skropienie emulsją asfaltową wolnorozpadową w ilości od 0,5 do 0,7 kg/m². Następnie

wbudować warstwę wiążącą z betonu asfaltowego AC 11 W o gr. 4cm. Zaleca się wykonać ją całą szerokością jezdni zgodnie z aktualnie obowiązującą sztuką i technologią rozkładania i zagęszczania warstw z mieszanek mineralno-asfaltowych przy użyciu sprzętu zapewniającego wysoką jakość wykonanych robót. Roboty bitumiczne należy prowadzić z zachowaniem minimalnych temperatur powietrza:

- na 24 godziny przed przystąpieniem do robót: +5°C,
- w czasie prowadzenia robót bitumicznych: +10°C.

Przed wykonaniem warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 12,8 S o gr. 5cm należy wykonać połączenia międzywarstwowe. Na rozłożoną wcześniej warstwę wiążącą z betonu asfaltowego należy, w razie zawilgocenia osuszyć, oczyścić i odpylić, skropić powierzchnię warstwy wyrównawczej emulsją szybkorozpadową w ilości od 0,1 do 0,3 kg/m². W przypadku zapewnienia ciągłości rozkładania warstw asfaltowych „jedna po drugiej” wykonanie połączenia międzywarstwowego należy rozpatrywać indywidualnie w zależności od potrzeb.

Warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC 12,8 S o gr. 5cm należy wykonać ją całą szerokością jezdni zgodnie z aktualnie obowiązującą sztuką i technologią rozkładania i zagęszczania warstw z mieszanek mineralno-asfaltowych przy użyciu sprzętu zapewniającego wysoką jakość wykonanych robót. Roboty bitumiczne należy prowadzić z zachowaniem minimalnych temperatur powietrza:

- na 24 godziny przed przystąpieniem do robót: +5°C,
- w czasie prowadzenia robót bitumicznych: +10°C.

W rejonie przebudowywanej jezdni wraz z korektą niwelety należy wykonać chodnik o szerokości 1,78m wraz z obramowaniem (1,78m = 1,50m kostka + 0,28m obramowanie) na w/w warunkach.

Pod krawężnikiem wg przebiegu jak w załączniku z „Profiłem podłużnym”, należy wykonać drenaż w geowłókninie z rurą typu PESZEL o średnicy Ø160 o wym. 50x30cm wypełniony kruszywem o uziarnieniu 31,5/63 z odprowadzeniem wód do studni rewizyjnych.

Nie przewiduje się zmiany ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii związanych z ruchem kołowym na przedmiotowej drodze powiatowej, a planowana przebudowa nie powoduje podniesienia klasy drogi, ani nie zwiększa natężenia ruchu drogowego, tym samym nie będzie zwiększenia drgań, hałasu, zanieczyszczeń, ani żadnych uciążliwości dla środowiska i zamieszkujących okolice mieszkańców domach jednorodzinnych na tym odcinku. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji powyżej 20% wzrostu zużycia surowców, materiałów, paliw, energii.

Niekorzystne oddziaływanie dla terenów sąsiednich, jakie mogą wystąpić w okresie realizacji przedsięwzięcia to hałas i zanieczyszczenia powietrza nieprzekraczające dopuszczalnych norm. Wszelkie prace prowadzone będą na terenie objętym niniejszym projektem przebudowy.

Projekt przedmiotowej Inwestycji nie zmienia sposobu wykorzystania terenu i w całości mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego, nie wystąpi również przekształcenie terenu wykorzystywanego aktualnie na cele komunikacji drogowej.

W związku z powyższymi zapisami, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r., w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573, z późniejszymi zmianami) nie jest wymagane sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko.

Ponadto przedmiotowa inwestycja nie spełnia kryteriów definicji przedsięwzięcia określonej w art. Nr 46, ust. 2 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r., Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami) tj. nie powoduje przekształcenia lub zmiany sposobu wykorzystania terenu i nie wymaga wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Zakres przedmiotowej inwestycji w żaden sposób nie narusza Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, ani też nie wpływa na warunki, o których mowa w art.30. ust. 7 punkt 1-4 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 (Prawo Budowlane):

- a) Nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ludzi lub mienia.
- b) Nie powoduje pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków.
- c) Nie powoduje pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych.
- d) Nie powoduje wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń lub uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Ponadto przebudowa ta jest zgodna z definicją określoną w art. 4 punkt 18 Ustawy z dnia 21 marca 1985r. o Drogach Publicznych (nie wymaga zmiany granicy pasa drogowego).

Opracował:
mgr inż. Paweł Pulchny