

39-200 Dębica , ul. Parkowa 1
adres e-mail : archikom@vp.pl

ARCHIKOM

BIURO PROJEKTOWE

tel./ fax. (0-14) 692 68 56

tel. kom. 0-608 385 193

TEMAT: **Przebudowa drogi powiatowej Nr 1182R**
 Brzeźnica - granica powiatu - Radomyśl Wlk. w miejscowości
 Nagoszyn w km 6+380 – 11+945

INWESTOR: **Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy**

ADRES INWESTYCJI :
Dz. nr ewid.: 2176, 1527/2, 1428, 1325/2, 997, 1/1, 5/1, 6/1 w m. Nagoszyn
Gmina Żyraków

BRANŻA: **DROGOWA**

PROJEKTOWAŁ: **mgr inż. Bogusław Czarnik**
 nr upr. 120/99

DATA OPRACOWANIA: **lipiec 2017r.**

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja przebudowy drogi powiatowej nr 1182R Brzeźnica-granica powiatu-Radomyśl Wielki w km 6+380 – 11+945 (km lokalny 0+000 - 5+565). Inwestycja w całości zlokalizowana jest na obszarze województwa podkarpackiego, w powiecie dębickim, na terenie gminy Żyraków na działkach nr ewid.: 2176, 1527/2, 1428, 1325/2, 997, 1/1, 5/1, 6/1 w miejscowości Nagoszyn. Przebudowywana droga zlokalizowana jest w terenie o charakterze pagórkowatym. Obszar, po którym przebiega droga to tereny z zabudową zagrodową, wraz z budynkami użyteczności publicznej i usługowo-handlowymi.

2. PODSTAWY OPRACOWANIA

2.1. Dokumenty formalne:

- Umowa zawarta pomiędzy ZDP w Dębicy, a Biurem Projektowym „ARCHIKOM” z Dębicy.
- mapa zasadnicza,
- Ustawa z dnia 07 lipca 1994r. „Prawo Budowlane” (Dz.U. Nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami).

2.2. Normy

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.) [1]
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 58 z dnia 26 czerwca 1999 r.) [2]
- „Komentarz do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”. Transprojekt–Warszawa Sp. z o.o., Warszawa 2000 [3]
- „Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych”. IBDiM Warszawa, Warszawa 2001 [4]
- „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”. IBDiM Warszawa, Warszawa 1997 [5]
- „Wytyczne Projektowania Dróg VI i VII klasy technicznej WPD-3”. TRANSPROJEKT–WARSZAWA, Warszawa 1995 [6]
- „Katalog powtarzalnych elementów drogowych”. TRANSPROJEKT–WARSZAWA, Warszawa 1979 i 1982 [7]Rzeszów 2009

2.3. Wytyczne

- Inwentaryzacja istniejącego zagospodarowania terenu pasa drogowego,
- Inwentaryzacja istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni,
- Wytyczne inwestora

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 1182R Brzeźnica-granica powiatu-Radomyśl Wielki w km 6+380 – 11+945, zlokalizowanej w miejscowości Nagoszyn, gmina Żyraków obejmujący pas drogowy znajdujący się w administracji Zarządu Dróg Powiatowych w Dębicy. Dokładną jego lokalizację pokazano na rysunku nr 0 - Orientacja.

4. CEL OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja techniczna przebudowy drogi powiatowej nr 1182R Brzeźnica-granica powiatu-Radomyśl Wielki w km 6+380 – 11+945, na terenie gminy Żyraków; w zakresie pozwalającym na dokonanie zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę.

Przebudowa drogi nie wymaga zmiany granic pasa drogowego. Dotyczy to przede wszystkim zaprojektowania wzmocnienia istniejącej nawierzchni bitumicznej, wykonania poszerzeń, budowy chodnika, remontu przepustów, uzupełnienia poboczy oraz uzyskania normatywnych parametrów geometrycznych.

Wykonanie nowej nawierzchni realizowane będzie na całym odcinku drogi tj. 5565,0mb poprzez ułożenie nowych warstw nawierzchni.

Budowa chodnika na odcinku 2960mb przewiduje wykonanie koryta i ułożeniu warstwy podbudowy z kruszywa łamanego 0-31,5mm o grubości 15cm oraz kostki brukowej na podsypce cem.-piaskowej o grubości 4cm.

Przewiduje się uzupełnienie poboczy z kamienia łamanego.

Na całej długości przedmiotowego odcinka oś drogi przewidziano poprowadzić po istniejącej osi z myślą o wykorzystaniu istniejącej nawierzchni i korpusu drogowego, w związku z tym przebudowa nie wymaga zmiany granic pasa drogowego.

5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Droga na omawianym odcinku posiada następujące parametry:

- klasa techniczna drogi – Z,
- nośność drogi <80 kN/oś,
- nawierzchnia bitumiczna,
- droga posiada przekrój szlakowy (jezdni z poboczami gruntowymi),
- szerokość jezdni – do 5,10÷5,50 m
- pobocze gruntowe 2x po 0,75 m,
- odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów otwartych.

5.1. Nawierzchnia

Droga nr 1182R na przebudowywanym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną w złym stanie technicznym posiadającą liczne spękania i ubytki, łaty po naprawach miejscowych, stanowiące znaczne utrudnienia w ruchu kołowym (tj. w km lokalnym 0+000 - 5+152) oraz nawierzchnię kamienną (tj. w km lokalnym 5+152 - 5+565).

5.2. Odwodnienie

Odwodnienie drogi na przedmiotowym odcinku następuje przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych jezdni do przydrożnych rowów ziemnych.

5.3. Pobocza

Omawiany odcinek drogi posiada słabo utwardzone pobocza z nawierzchni gruntowej o mocno zdeformowanej powierzchni, posiadające liczne zaniżenia, jak i zawyżenia, które uniemożliwiają odprowadzenie wód opadowych do rowów przydrożnych.

5.4. Obiekty inżynierskie

Obiekty inżynierskie – brak jest obiektów przeznaczonych do przebudowy.

5.5. Skrzyżowania

Większość skrzyżowań, zjazdów indywidualnych i publicznych zlokalizowanych w ciągu przebudowywanego odcinka drogi jest w dobrym stanie technicznym .

5.6. Zjazdy

W zakresie opracowania występują liczne zjazdy indywidualne i publiczne; do posesji oraz na

pola o zróżnicowanej nawierzchni.

5.7. Przepusty pod koroną drogi

Istniejące przepusty są zamulone i wymagają udroźnienia, część przepustów wymaga remontu, pozostałe są w dobrym stanie technicznym.

6. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Długość przebudowywanego odcinka drogi - 5,565km. Planowane roboty do wykonania: wykonanie nowej nawierzchni wraz ze wzmocnieniem podbudowy na długości **5565,0m** (w km 6+380 – 11+945) o powierzchni **32.015,40m²**, budowa chodników na długości **2.960,0m** o powierzchni **5876,88m²**, wykonanie nowych peronów przystankowych, przebudowa skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1183R Łączki Brzeskie - gr. powiatu - Nagoszyn, przebudowa skrzyżowań z drogami gminnymi, odwodnienie jezdni przez kratki ściekowe przykrawężnikowe, gdzie przykanaliki pod chodnikiem odprowadzone do rowu przydrożnego poza chodnikiem lub rowu po przeciwnej stronie drogi z umocnieniem skarp rowu przy wylocie przykanalika.

Na długości 2960 mb, na której projektuje się budowę chodnika, szerokość wynosi 5,75 , na pozostałym odcinku bez chodnika szerokość wyniesie 5,50m. Projektowana szerokość chodnika wynosi 2,0m (2,23m z krawężnikiem i obrzeżem). Przewidziano wykonanie i oznakowanie przejścia dla pieszych w km lokalnym 1+662.

Zgodnie z §4 pkt. 2 warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie przedmiotowa droga publiczna powinna spełniać wymagania techniczne i użytkowe określone dla drogi powiatowej klasy Z. Natomiast zgodnie z §4 pkt. 3 ww. warunków przebudowa drogi dopuszcza przyjęcie klasy o jeden poziom niższej (tj. klasy L).

6.1. Projektowe parametry techniczne drogi

Parametry projektowe drogi:

- klasa techniczna drogi – Z,
- nośność 80 kN,
- zdolność do przeniesienia ruchu KR3,
- szerokość pasa ruchu - 2,75m i 3,0m (pas przychodnikowy)
- szerokość jezdni - 5,75m (odcinek z chodnikiem) oraz 5,5 m (odcinek bez chodnika)
- liczba jezdni-1
- liczba pasów ruchu-2
- przekrój poprzeczny jezdni: szlakowy z jezdnią oraz półuliczny
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% daszkowe na odcinkach prostych, 4% jednostronne na łukach poziomych,
- pochylenie poprzeczne poboczy - 6% jednostronne
- szerokość pobocza- 0,80 m
- rowy ziemne trapezowe
- długość przebudowywanego odcinka 5565m

6.2. Zakres przebudowy drogi

Technologia robót obejmuje:

- wzmocnienie istniejącej nawierzchni poprzez wykonanie nakładki z mieszanki mineralno bitumicznej, po uprzednim ułożeniu warstwy wyrównawczej
 - wykonanie poszerzeń jezdni,
 - korektę przekroju poprzecznego na prostej i łukach, oczyszczenie, odmulenie rowów przydrożnych i odpływowych od przepustów, bez kopania nowych rowów
 - renowacja i utwardzenie poboczy kruszywem,
-

- udrożnienie przepustów pod zjazdami (oczyszczenie z namulów),
- udrożnienie przepustów pod koroną drogi (oczyszczenie z namulów),
- remont przepustów pod koroną drogi w km lokalnym 0+216, 1+315, 1+926, 2+628, 2+697, 3+081, 3+385, 4+684 (wymiana części przelotowych przepustów i remont ścianek czołowych
- roboty na skrzyżowaniach z drogami bocznymi w zakresie dowiązania poziomu nawierzchni do projektowanego poziomu na drodze powiatowej nr 1182R,
- roboty na zjazdach publicznych i indywidualnych w zakresie dowiązania poziomu nawierzchni do projektowanego poziomu na drodze powiatowej nr 1182R.

6.3. Nawierzchnia drogi i chodników:

Na długości drogi objętej robotami nie przewiduje się korekty niwelety z wyjątkiem spowodowanej profilowaniem i wzmocnieniem nawierzchni drogi w km lokalnym 0+000 – 5+565.

Przebieg drogi w planie pokazano na rysunku nr 1a-1m – Plan sytuacyjny.

W celu wzmocnienia konstrukcji istniejącej jezdni dla uzyskania nośności odpowiadającej kategorii ruchu KR 3 oraz nadania jej wymaganych spadków poprzecznych wg [1 i 4]

zaprojektowano konstrukcje nawierzchni w technologii (rysunki nr 2 „Przekroje poprzeczne”):

Na połączeniach międzywarstwowych poczynając od istniejącej nawierzchni należy stosować skropienie emulsją asfaltową. Połączenia pionowych krawędzi i boczne pionowe powierzchnie warstw bitumicznych powinny być posmarowane rozgrzanym asfaltem.

Zaprojektowano przebudowę drogi poprzez wykonanie elementów drogi o konstrukcji:

- jezdnia drogi na odcinku w km lokalnym 0+000,00 – 0+389,00:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 3,5 cm
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa drogi

- jezdnia drogi na odcinku w km lokalnym 0+389,00 – 5+152,00:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 5 cm
- warstwa wyrównawcza z mieszanki mineralno-bitumicznej AC16W - śr. gr. 4cm (100kg/m²)
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa drogi

- jezdnia drogi na odcinku w km lokalnym 5+152,00 - 5+565,00:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - 5 cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-bitumicznej AC16W - 4cm
- warstwa podbudowy z mieszanki mineralno-bitumicznej AC22P - 8 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabil. mechanicznie - 20 cm
- istniejąca nawierzchnia kamienna drogi

- poszerzenia w km lokalnym 0+000 - 0+389

- warstwa wiążąca z mieszanki min.-bitum. AC16W - 4 cm
 - podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P - 8 cm
-

- podbudowa z betonu C8/10 pielęgnowanego piaskiem i wodą - 20 cm

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie - 10 cm

- poszerzenia w km lokalnym 0+389 - 5+152

- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P - 8 cm

- podbudowa z betonu C8/10 pielęgnowanego piaskiem i wodą - 20 cm

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie - 10 cm

- zjazdy w chodniku.

- kostka brukowa - 8 cm

- podsypka cementowo-piaskowa - 4 cm

- warstwa górna podbudowy z kruszyw łamanymi 0-31,5mm - 16 cm

- warstwa dolna podbudowy z kruszywa naturalnego - 10 cm

- projektowany chodnik

- kostka brukowa - 6 cm

- podsypka cementowo-piaskowa - 4 cm

- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0+31,5mm - 15 cm

6.4. Odwodnienie jezdni

Odwodnienie jezdni pozostaje bez zmian tj. powierzchniowe do rowów istniejących otwartych.

Zaprojektowano renowację (oczyszczenie) rowów przydrożnych, szerokość dna rowu 0,40 m..

Nachylenie skarp 1:1,5 oraz 1:1.

6.5. Pobocza

Na całej długości przebudowywanej drogi po stronie lewej i prawej zaprojektowano wykonanie wzmocnienia poboczy na szerokościach po 80 cm od krawędzi jezdni o następującej konstrukcji (rysunek nr 2 – Przekroje poprzeczne):

- warstwy górna z kruszywa łamanego niesortowanego stabilizowanego mechanicznie, grubości po zagęszczeniu 10cm,
- na pozostałej szerokości poboczy w granicach przewidziano, plantowanie i formowanie (uzupełnienie) gruntem.

6.6. Skrzyżowania i zjazdy

Wykonanie niwelacji różnic wysokości kruszywem łamanym na zjazdach i skrzyżowaniach o nawierzchni nieulepszonej.

Wykonanie niwelacji różnic wysokości mieszanką mineralno-bitumiczną na zjazdach skrzyżowaniach o nawierzchni ulepszonej.

6.7. Przepusty z rur pod drogą

Przepusty pod koroną drogi znajdujące się w obrębie przebudowywanego odcinka są w dobrym stanie technicznym. Przepusty podlegają remontowi polegającemu na wymianie części przelotowej, tzn. w miejsce starego uszkodzonego przepustu rurowego ułożony zostanie nowy przepust o tej samej konstrukcji i przekroju.

Przewiduje się remont jedynie przepustów pod koroną drogi w km lokalnym 0+216, 1+315, 1+926, 2+628, 2+697, 3+081, 3+385, 4+684 polegający na wymianie części przelotowych przepustów wraz ze ściankami czołowymi.

6.8. Przepusty pod zjazdami

Przewiduje się remont lub odmulenie zamulonych przepustów pod zjazdami w ciągu przebudowywanego odcinka.

6.9. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

W projekcie przewidziano oświetlenie przejścia dla pieszych tj. zaprojektowano drogową lampę hybrydową spełniającą zalecenia Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Projekt przewiduje również zastosowanie oznakowania aktywnego i sygnalizacji ostrzegawczej na przejściu dla pieszych - zaprojektowano wykonanie linii wibracyjnych na dojazdach do przejścia dla pieszych oraz umieszczenie znaków pionowych na tle fluorescencyjnym; zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

7. KOLIZJE

Na przedmiotowym odcinku drogi, zarówno w pasie, jak i poza pasem drogowym występują urządzenia uzbrojenia terenu, takie jak:

- linie napowietrzne i kablowe energetyczne niskiego i średniego napięcia, w tym linie oświetlenia drogowego,
- linie napowietrzne i kablowe telekomunikacyjne
- sieci wodociągowe,
- sieci gazowe,
- kanalizacja deszczowa,

Urządzenia te pokazane są na planie sytuacyjnym, jako treść zaewidencjonowanej mapy .

W zakresie projektowanej przebudowy odcinka drogi nie występują kolizje z sieciami uzbrojenia podziemnego, które wymagałyby ich przebudowy.

Miejsca kolizji urządzeń technicznych z przebudowywaną drogą uzgodniono z właścicielami (zarządcami) poszczególnych sieci.

Warunki Polskiej Spółki Gazownictwa zawarte w piśmie znak: PSG6/OIU/18U/356178/17-180/1/17 są zachowane. Również warunki TAURON Dystrybucja zawarte w piśmie znak: TD/OTR/OMD/2017-07-19/0000001 w odniesieniu do istniejących linii napowietrznych i kabli energetycznych są dotrzymane.

8. URZĄDZENIA SYGNALIZACYJNE I ZABEZPIECZAJĄCE ORAZ PRZEPISY BHP

Na czas prowadzenia robót należy oznakować i zabezpieczyć teren budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami drogowymi w tej sprawie.

Organizacja robót – praca ludzi, sprzętu i rozładunek materiałów musi zapewnić wykonywanie robót bez zbędnego zajmowania jezdni drogi.

Robotnicy pracujący na budowie winni posiadać przeszkolenie ogólne w zakresie BHP oraz szczegółowe przeszkolenie na stanowisku roboczym.

9. TECHNOLOGIA WYKONANIA ROBÓT, WYMAGANIA I ODBIORY

Wymagania techniczne przy wykonywaniu robót i ich odbiorach wg obowiązujących norm i przepisów oraz Specyfikacji Technicznych.

10. WSKAZÓWKI WYKONAWCZE I FORMALNO – PRAWNE

- Roboty budowlane należy prowadzić zgodnie z postanowieniami Prawa Budowlanego (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku, Dz.U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późn. zm.).
- Przy skrzyżowaniach i zbliżeniach robót z istniejącym uzbrojeniem, prace ziemne wykonywać ręcznie i pod nadzorem pracownika użytkownika.
- W celu ograniczenia uciążliwości dla otoczenia (emisja hałasu i zanieczyszczeń) zaleca się aby prace budowlane i transport materiałów prowadzone były wyłącznie w porze dziennej (w godz. od 6:00 do 22:00).
- Zabrania się prowadzenia prac budowlanych powodujących przenoszenie drgań na budynki mieszkalne.
- Plac budowy i jego zaplecze oraz drogi techniczne zorganizować w sposób, zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócony zostanie do stanu pierwotnego.
- Zaplecze budowy, a w szczególności magazyny, składy i bazy transportowe w pierwszej kolejności winny być lokalizowane na terenach już zagospodarowanych, w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.
- Należy zapewnić, aby sprzęt budowlany oraz środki transportu wykorzystywane w trakcie budowy, były w należyтым stanie technicznym i nie powodowały zanieczyszczeń środowiska wyciekami paliw, olejów i smarów.
- Powstające w trakcie wykonywania robót odpady należy segregować, gromadzić i sukcesywnie wywozić z placu budowy.
- Należy zapewnić, aby realizacja przedsięwzięcia nie powodowała zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych oraz zmiany stanu wód w gruncie, ze szkodą dla nieruchomości sąsiednich

11. OCHRONA PUNKTÓW GEODEZYJNYCH

Wszystkie punkty geodezyjne, znajdujące się w rejonie inwestycji podlegają ochronie prawnej stosownie do przepisów ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U. z 2000 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 120, poz. 1268) oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 kwietnia 1999 r. a także rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 24 stycznia 2001 r. w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych (Dz.U. z 2001 r. Nr 11, poz. 89). Punkty te należy chronić a w przypadku konieczności ich likwidacji należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego ich przeniesienie.

12. INFORMACJA DO PLANU BEZPIECZENSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Do sporządzenia lub zapewnienia sporządzenia Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia podczas wykonywania robót zobowiązany jest kierownik robót zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26. 06. 2003 r. (Dz. U. z 10 .07. 2003 r.)

Projektowana przebudowa drogi powiatowej nie stwarza szczególnego zagrożenia dla pracowników wykonawcy i osób postronnych przy przestrzeganiu zasad ujętych w obowiązujących przepisach bhp przy wykonywaniu robót budowlanych.

Na czas wykonywania robót w pasie drogowym wykonawca powinien opracować Projekt Czasowej Organizacji Ruchu, który będzie podstawą oznakowania i zabezpieczenia odcinka drogi w czasie realizacji przebudowy.

13. OCHRONA REJESTREM ZABYTKÓW I PLANEM PRZESTRZENNYM ZAGOSPODAROWANIA

Teren, na którym projektuje się przedmiotową inwestycję nie jest wpisany do rejestru zabytków. Omawiany teren nie podlega także ustaleniom miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

14. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Na przedmiotowe działki i teren inwestycji nie wpływa eksploatacja górnicza – teren zamierzenia budowlanego znajduje się poza granicami terenu górniczego.

15. ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA

Przedmiotowa inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3.1 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397).

W związku z powyższym Inwestor zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Organ prowadzący postępowanie po otrzymaniu opinii od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego wydał decyzję stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zatem braku wymagań uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (decyzja w załączeniu do wniosku zgłoszenia).

Projektowane roboty budowlane w żadnym stopniu nie wpłyną negatywnie na stan zieleni, powierzchnię ziemi ani wody powierzchniowe i gruntowe.

Planowane obiekty nie będą źródłem emisji czynników szkodliwych dla otoczenia, a w szczególności: hałasu, drgań, wibracji, promieniowania radioaktywnego.

Wody opadowe i roztopowe z przebudowywanego odcinka drogi będą odprowadzane tak jak dotychczas do istniejącego systemu odwodnienia (rowy drogowe) lub na tereny zielone pasa drogowego. Teren inwestycji leży poza obszarem ochrony Natura 2000 jak również poza obszarem ochrony gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów.

Przebudowany odcinek drogi, przez wzmocnienie i ułożenie nowej nawierzchni bitumicznej, wybudowanie chodników, wyznaczenie nowych przejść dla pieszych oraz ich oznakowanie, będzie miał znaczący wpływ na poprawę bezpieczeństwa na drodze.

Przebudowany odcinek drogi będzie znacząco wpływał na szybszy dostęp jednostek straży pożarnej do ewentualnych zagrożeń pożarowych, szybszy i bezpieczniejszy dojazd jednostek ratownictwa medycznego.

Ułożenie nowej nawierzchni bitumicznej, wyprofilowanie do prawidłowych spadków poprzecznych zapewni płynność jazdy, a zatem emisji spalin.

16. WARUNKI DOSTĘPU DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH.

Rozwiązania techniczne pozwalają na korzystanie z projektowanej inwestycji przez osoby niepełnosprawne – w ciągu przebudowywanego odcinka drogi nie ma przeszkód architektonicznych uniemożliwiających komunikację osób niepełnosprawnych.

Projektowane zaniżenia chodnika na zjazdach, skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych pozwalają na komunikację osób niepełnosprawnych.

17. UWAGI KOŃCOWE.

Wszelkie roboty opisane w niniejszym opisie technicznym należy wykonać ściśle wg technologii podanych w odpowiednich Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych. Zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, wszelkie odstępstwa od rozwiązań przedstawionych w niniejszym projekcie wymagają zgody projektanta.

Opracował:

mgr inż. Bogusław Czarnik