

Opis do projektu zagospodarowania działki nr 129
w miejscowości Grabie, gmina Łapanów

PODSTAWA : ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY
w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego
(Dz.U.03.120.1133 z dnia 10 lipca 2003 r.)

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa chodnika prawostronnego szerokości 2,00 m wraz z kanalizacją deszczową wzdłuż DP Nr 2071 K Łąka Górna - Łapanów w km rob. 0+000,00 - km 0+031,50 (km 13+862,00 - km 13+893,50,00) oraz budowa chodnika lewostronnego szerokości 2,00 wraz z kanalizacją deszczową wzdłuż DP Nr 1961 K Łapanów - Kępanów - Komorniki w km rob 0+031,50 - km 0+386,00 (km 2+738,00 - km 2+383,50) i budowa zatoki autobusowej w km rob. 0+141,68 oraz przebudowa zjazdów w miejscowości Grabie.

Projektowana kanalizacja deszczowa będzie odprowadzać wody opadowe projektowanym wylotem W1 do potoku „Beczka” oraz za pośrednictwem istniejącego przepustu, wylotem W2 do rzeki Stradomki. Włączenie do istniejącego przepustu nastąpi w projektowanej komorze żelbetowej.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzaju przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko Dz. U. nr 213 poz. 1397 ze zm.) planowana inwestycja budowy chodnika wraz z kanalizacją deszczową nie jest przedsięwzięciem mogąącym znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym nie ma konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

2. Istniejący stan zagospodarowania

2.1. Droga

Droga powiatowa Nr 2071 K Łąka Górna - Łapanów oraz droga powiatowa Nr 1961 K Łapanów - Kępanów - Komorniki w obrębie przewidzianego do budowy chodnika przebiegają w terenie płaskim w obustronnej zabudowie jednorodzinnej.

Droga Nr 2071 K Łąka Górna - Łapanów ma nawierzchnię bitumiczną szerokości 6,00 m oraz obustronne pobocza ziemne szerokości 1,00-1,30 m. Na całym odcinku przebiega w nasypie wysokości 1,00 - 2,50 m. Po prawej stronie drogi u podnóża nasypu występuje rów drogowy.

Droga powiatowa Nr 1961 K Łapanów - Kępanów - Komorniki ma nawierzchnię bitumiczną szerokości 5,55 - 6,10 m (na łuku w obrębie skrzyżowania 7,40 m). Z prawej strony jezdni ograniczona jest krawężnikiem betonowym 20x30 cm z lewej strony występuje pobocze ziemne szerokości 0,80 - 1,40 m. Po obydwu stronach drogi występują rowy drogowe. Wody powierzchniowe z korony drogi i częściowo przyległego terenu spływają do otwartych rowów drogowych.

Na odcinku budowy chodnika występują 4 łuki poziome oraz 6 niewielkich załomów trasy (1°-3°), oraz skrzyżowanie obydwu w/w dróg powiatowych. Po stronie projektowanego chodnika występuje 11 zjazdów indywidualnych, 1 wejście na posesję, oraz przystanek autobusowy.

2.2. Uzbrojenie terenu

Po stronie projektowanego chodnika w pasie drogowym nie znajduje się żadne uzbrojenie terenu poza dwoma słupami napowietrznej linii energetycznej (km 0+000,00 - km 0+068,00). Poza pasem drogowym na przyległych działkach nie występuje żadne uzbrojenie terenu.

W kilku miejscach poprzecznie pas drogowy „przecina” istniejące uzbrojenie terenu: w km 0+099,64 gazociąg g65, w km 0+139,12 wodociąg wPCV110, w km 0+265,50 i 0+278,31 linia energetyczna oraz w km 0+321,21 gazociąg.

3. Projektowane zagospodarowanie

3.1. Założenia ogólne

Projekt budowy chodnika ma na celu poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu w tym rejonie.

3.2. Sytuacja

Początek projektowanego chodnika przyjęto na końcu skrzydełek mostu nad rzeką Stradomką w km rob.0+000,00 = km 13+862,00 drogi powiatowej Nr 2071 K Łakta Górna - Łapanów. Koniec projektowanego chodnika przyjęto w km rob. 0+386,00 = km 2+383,50 drogi powiatowej Nr 1961 K Łapanów - Kępanów - Komorniki około 5,0 m przed przepustem 3 Ø 100 cm usytuowanym pod drogą powiatową. Łączna długość chodnika wynosi 386 m.

Szerokość pasa ruchu od strony chodnika wynosi 3,00 m.

Przy krawędzi jezdni projektuje się ściek przykrawężnikowy szerokości 0,21 cm z dwóch rzędów kostki betonowej wibroprasowanej 20x10x10 cm na podsypce cementowo - piaskowej grubości 3 cm, zagłębiony 1cm w stosunku do krawędzi jezdni.

Szerokość projektowanego chodnika na całym odcinku 2,00m z krawężnikiem.

Od strony jezdni(ścieku) chodnik będzie obramowany krawężnikiem betonowym 20x30 cm na podsypce cementowo-piaskowej grubości 5 cm. Krawężnik i ściek należy ułożyć na wspólnej ławie z oporem z betonu C 12/15 o wymiarach 60x15+25x10+15x20 cm. Od strony zewnętrznej chodnik będzie obramowany obrzeżem betonowym 8x30cm na ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15 o wymiarach 17x5 + 5x10 cm. Za linią obrzeża projektuje się opaskę ziemną szerokości 0,30 m. W km 0+006,00 - km 0+022,00 za chodnikiem (na opasce ziemnej szer. 0,50 m) projektuje się ustawienie stalowych barier ochronnych (12 m + 4 m zakończenia).

Projektowane odkrycie (odstąpienie) krawężnika w stosunku do krawędzi jezdni wynosi + 12 cm, a projektowane zagłębienie ścieku przykrawężnikowego wynosi - 1 cm. Na zjazdach odkrycie krawężnika wynosi +3 cm w stosunku do krawędzi jezdni. Spadek chodnika 2,0% w kierunku jezdni. Spadek opaski ziemnej 6,0% w kierunku przeciwnym.

Projektowany chodnik na początku zakresu robót dowiązано do chodnika na moście, na końcu zakresu robót dowiązано wysokościowo do istniejącego pobocza. Odcinek zmiany niwelety krawężnika i chodnika z odkrycia +12 cm do 0 należy wykonać na długości 2,5 m.

Lokalizacja oraz szerokość istniejących zjazdów pozostaje bez zmian.

Pochylenie skarp nasypów 1:1.5.

Zatoka autobusowa.

W miejsce istniejącego przystanku autobusowego projektuje się w km 0+141,68 zatokę autobusową o następujących parametrach:

- a/ długość krawędzi zatrzymania - 20,0 m
- b/ szerokość zatoki - 3,00 m
- c/ szerokość peronu - 2,00 m
- d/ skos wyjazdowy z drogi - 1:8
- e/ skos wyjazdowy na drogę - 1:4
- f/ pochylenie poprzeczne jezdni na zatoce - 2,0% w kierunku krawędzi jezdni
- g/ wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu R=30 m

Lokalizacja wiaty przystankowej pozostaje bez zmian. Wewnątrz wiaty projektuje się nawierzchnię z kostki brukowej.

Za zjazdem w km 0+003,21 projektuje się ustawienie barier stalowych dł. 12,0m + 4 m zakończenia.

3.3. Przekrój podłużny

Dla budowanego chodnika wykonano przekrój podłużny pokazujący rzędne istniejącej krawędzi jezdni oraz rzędne projektowane ścieku przykrawężnikowego oraz krawężnika.

Zgodnie z warunkami średnie odkrycie krawężnika w stosunku do krawędzi jezdni wynosi + 12 cm. Dla uzyskania płynnego przebiegu niwelety chodnika w niektórych przekrojach odkrycie to jest mniejsze lub większe (11cm - 13 cm). Projektowana niweleta krawężnika ma spadek od 0,00% do 4,26 % i jest odzwierciedleniem spadków istniejącej nawierzchni.

Nad niweletą krawężnika w centymetrach pokazano jego odkrycie w stosunku do krawędzi jezdni bez uwzględnienia obniżenia na zjazdach.

Uwaga! Odkrycie krawężnika w stosunku do krawędzi jezdni + 18 cm dotyczy krawężnika na zatoce autobusowej.

3.4. Przekroje konstrukcyjne

Konstrukcja chodnika:

6 cm - kostka betonowa wibroprasowana

3 cm - podsypka piaskowa

30 cm - warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizow. mechanicznie

Konstrukcja nawierzchni na zjazdach (w obrębie chodnika):

8 cm - kostka betonowa wibroprasowana

3 cm - podsypka piaskowa

45cm - warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizow. mechanicznie, układana dwuwarstwowo

Konstrukcja nawierzchni na zjazdach poza chodnikiem - dla istn. nawierzchni gruntowej:

45 cm - warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizow. mechanicznie układana dwuwarstwowo

Konstrukcja nawierzchni na zjazdach poza chodnikiem - dla istn. nawierzchni z kruszywa:

10 cm warstwa profilująca z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

Konstrukcja nawierzchni zatoki autobusowej:

5 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S

7 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W

20 cm - podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

45 cm - podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

Konstrukcja nawierzchni na poszerzeniach:

5 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S

7 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W

20 cm - podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

25 cm - wzmocnienie słabego podłoża (wymiana gruntu na warstwę materiału niewysadzinowego np. pospółka)

Uwaga! Nawierzchnię chodnika należy wykonać z kostki koloru szarego, nawierzchnię zjazdów z kostki koloru czerwonego.

3.5. Przekroje poprzeczne

Przekroje poprzeczne wykonano średnio w odległościach co 30 m. Na przekrojach tych pokazano stan istniejący i projektowane ukształtowanie terenu. Podano rzędne istniejące w osi i na krawędzi drogi oraz rzędne dna rowu, jak również projektowane rzędne ścieku oraz krawężnika.

Pochylenie skarp nasypu 1:1,5.

3.6. Zjazdy

Zjazdy do przyległych posesji posiadają zróżnicowany rodzaj nawierzchni i zmienną szerokość. Kilometraż zjazdów i szerokość pokazano na rysunku „Projekt zagospodarowania”. Na wszystkich zjazdach na szerokości chodnika projektuje się nawierzchnię z brukowej kostki betonowej grub. 8 cm. Poza linią chodnika w granicach pasa drogowego na zjazdach posiadających nawierzchnię betonową lub z kostki betonowej projektuje się nawierzchnię z kostki betonowej (z wyjątkiem zjazdu w km rob. 0+275,81 gdzie pozostawia się nawierzchnię betonową), na zjazdach posiadających nawierzchnię gruntową projektuje się nawierzchnię z kruszywa grub. 45 cm, a na zjazdach posiadających nawierzchnię z kruszywa projektuje się uzupełnienie nawierzchni kruszywem średniej grubości 10 cm.

Połączenie nawierzchni zjazdów z nawierzchnią dróg powiatowych skosami 1:1.

3.7. Odwodnienie

Wody opadowe z jezdni i chodnika zostaną sprowadzone poprzez ściek przykrawężnikowy do projektowanych studzienek wodościekowych ϕ 50 a następnie zostaną odprowadzone przykanalikiem ϕ 20 do projektowanej kanalizacji deszczowej. Studzienki wodościekowe rozmieszczono mając na uwadze spadek podłużny ścieku przykrawężnikowego, pochylenie poprzeczne jezdni oraz uwarunkowania istniejącego terenu (najniższe punkty niwelety istniejącej krawędzi jezdni).

Lokalizacja studzienek:

km rob. 0+ 035,00
km rob. 0+ 058,02
km rob. 0+ 131,68
km rob. 0+ 163,68
km rob. 0+ 195,08
km rob. 0+ 271,36
km rob. 0+ 305,42

Lokalizację studzienek pokazano na rysunku „Projekt zagospodarowania”, a na rysunku „Profil podłużny” lokalizację oraz ich rzędne.

Istniejące rowy drogowe ulegną likwidacji. Ich funkcję przejmie projektowana kanalizacja.

3.8. Roboty ziemne

Roboty ziemne wynikają z wykonania nasypów pod projektowany chodnik oraz wykopów pod konstrukcję jezdni, zatoki autobusowej oraz ławę betonową pod ściek i krawężnik. Powierzchnie terenu poza utwardzonymi elementami należy zahumusować i obsiać mieszkanką traw.

3.9. Zadrzewienie

Projektowany zakres robót dla chodnika w miejscowości Grabie nie koliduje z zielenią wysoką / drzewa / i niską / krzewy /.

3.10. Ogrodzenia

Na projektowanym odcinku nie istnieje konieczność przebudowy istniejących ogrodzeń prywatnych posesji.

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

Zestawienie powierzchni zagospodarowania terenu:

- powierzchnia chodnika około 580 m²
- powierzchnia ścieku przykrawężnikowego z betonu asfaltowego około 82 m²

Projekt budowlany jest zgodny z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Łapanów.

5. Informacje dotyczące ochrony konserwatorskiej

Na terenie działki nr 129 w miejscowości Grabie nie występują dobra kulturowe wpisane do rejestru zabytków oraz objęte ochroną zgodnie z ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Wymienione działki nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Łapanów.

6. Informacje dotyczące wpływu eksploatacji górniczej

Działka nr 129 w miejscowości Grabie nie leży w strefie górniczej.

7. Wpływ na środowisko

Zasięg i wielkość oddziaływania inwestycji na otoczenie zawiera się w granicy działki nr 129 w miejscowości Grabie, gmina Łapanów. Wielkość oddziaływania inwestycji na otoczenie nie przekracza parametrów dopuszczanych przepisami i normami. Inwestycja nie stwarza zagrożenia dla środowiska, ani dla higieny i zdrowia użytkowników. Nie przewiduje się też powstania takich zagrożeń w przyszłości, pod warunkiem użytkowania obiektów zgodnie z przeznaczeniem i obowiązującymi przepisami. Inwestycja nie wymaga wycinki drzew.

8. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych

- Projektowana inwestycja zmieni istniejący sposób zagospodarowania pasa terenu, w miejscu którego urządzony zostanie chodnik z kanalizacją deszczową.
- Projektowane zamierzenie przyczyni się dodatkowo do podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego wskutek trwałego rozdzielenia ruchu samochodowego i pieszego.
- Przedmiotowy obiekt budowlany jest obiektem o prostej konstrukcji i zgodnie z art.20 ust. 2 i 3 ustawy Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. nie wymaga obowiązku sprawdzenia.