

**PROJEKT BUDOWLANY-WYKONAWCZY**  
**Przebudowa drogi gminnej nr 170009Z w Tokarach**

<b>INWESTOR:</b>	<b>Gmina Sławno</b> <b>Ul. I Pułku Ułanów 11</b> <b>76-100 Sławno</b>
<b>OBIEKT:</b>	<b>Droga gminna</b>
<b>LOKALIZACJA:</b>	<b>obręb Tokary, gmina Sławno</b>
<b>Branża:</b>	<b>WIELOBRANŻOWY, DROGOWA</b>
<b>PROJEKTANT:</b>	
<b>SPIS ZAWARTOŚCI:</b>	<b>I. Projekt zagospodarowania terenu</b> <b>II. Projekt architektoniczno-budowlany</b> <b>III. Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty</b>
<b>DATA OPRACOWANIA: Sławno, lipiec 2022 r.</b>	
<b>KATEGORIA OBIEKTU: XXV</b>	
<b>NR EGZEMPLARZA:</b>	

# **I PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA**

## **1. Podstawy opracowania**

- umowa na wykonanie prac projektowych;
- ustalenia do projektowania robót, wynikające z dokumentacji ofertowej oraz dodatkowe uzgodnienia z przedstawicielami Inwestora;
- mapa sytuacyjno – wysokościowa do projektowania w skali 1:500;
- 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. Nr 43, poz. 430 ze zm.);
- pomiary i niwelacje geodetów;
- normy i przepisy prawne w tym Prawo budowlane
- wizja lokalna w terenie

## **2. Przedmiot zamierzenia budowlanego**

Opracowanie stanowi projekt budowlany dla inwestycji „**Przebudowa drogi gminnej nr 170009Z w Tokarach**”.

Zakres opracowania stanowią odcinki dróg o długości 1,120 i 0,224 km i szerokości jezdni równej 5,0 m oraz pętla autobusowa.

W projekcie przewidziano:

- przebudowę jezdni o nawierzchni z kruszywa na asfaltową;
- przebudowę jezdni z płyt betonowych na asfaltową
- budowę zjazdów indywidualnych z kostki betonowej i publicznych z betonu asfaltowego;
- budowę zatoki autobusowej z odcinkami chodników;
- budowę poboczy z kruszywa;
- przebudowę istniejącego uzbrojenia terenu;
- wymianę zniszczonych przepustów;
- wprowadzenie nowej organizacji ruchu;
- budowę dwóch progów zwalniających;
- uporządkowanie i wyprofilowanie terenu.

**W ramach powyższych czynności realizacja zadania ma na celu:**

- wprowadzenie należytej funkcjonalności działki;
- poprawienie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- podniesienie walorów technicznych oraz estetycznych zarówno w obrębie drogi jak i przyległego terenu;

### **3. Opis stanu istniejącego**

Obecnie na terenie inwestycji znajduje się droga gminna o nawierzchni z asfaltowej oraz szutrowej o szerokości jezdni od 3,0 do 4,0 m.

W pasie przewidywanej inwestycji występują sieci uzbrojenia terenu:

- sieć elektroenergetyczna
- sieć telekomunikacyjna.

### **4. Projektowane zagospodarowanie terenu**

#### **4.1 Rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe i dane projektowe**

Konstrukcja drogi usytuowana została w granicach działek inwestora. Niweleta drogi będzie dopasowana do działek przyległych oraz istniejącego systemu rowów, które zostaną wykorzystane do odprowadzenia wód opadowych. JEZDNIĘ NA ODCINKU I NALEŻY ZANIŻYĆ WZGLĘDEM STANU ISTNIEJĄCEGO O 30 CM. W ramach budowy powstanie jezdnia o szerokości nawierzchni 5,0 m z poboczem o szer. 0,75 m Na odcinku ok. 30 m metrów powstanie obustronny chodnik o szerokości 1,25 m i przystanek autobusowy.

Projektuje się przebudowę pętli znajdującej się przy świetlicy wiejskiej.

Teren przy jezdni i chodniku, do granicy pasa drogowego należy uporządkować i wyprofilować. Projektuje się wykonanie trawnika na warstwie humusu o gr. 10 cm (cały teren pomiędzy projektowaną drogą a granicę działki drogowej). Istniejące rowy należy przebudować zgodnie z rysunkami, ich skarpy należy wyprofilować i nadać im spadek od 1:1,5 do 1:1.

Rozwiązania graficzne przedstawione zostały na projekcie zagospodarowania terenu.

W ramach prac zostaną wymienionych 21 przepustów z rur o średnicach 40 i 60 cm z PP lub HDPE i nowych ścianek oporowych betonowych.

W ramach przebudowy powstaną dwa progi zwalniające z kostki betonowej.

W ramach prac przewidziano profilowanie skarp istniejących rowów oraz ich odmulenie na głębokość 30-50 cm.

#### **4.2 Zgodność z warunkami technicznymi**

- Kategoria drogi – gminna
- Klasa drogi – D
- Szerokość pasa ruchu – 2,50 m – zgodność z warunkami technicznymi
- Liczba pasów ruchu - 2 - droga dwukierunkowa
- Pobocze 0,75 m chodnik 1,25-2,0 m – zgodność z warunkami technicznymi
- Promienie na zjazdach publicznych – min. 5,0 m – zgodność z warunkami technicznymi

### **5. Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna obiektu budowlanego**

Projektuje się jezdnię asfaltową i chodnik z płytek betonowych w kolorze szarym. Kolor kostki na zjazdach – grafitowy.

Powierzchnie projektowanych elementów odc. I:

- jezdnia – 5632 m<sup>2</sup> (w tym 70 m<sup>2</sup> progi zwalniające)

- chodnik – 90 m<sup>2</sup>
- zjazdy z kostki betonowej – 280 m<sup>2</sup>
- zjazdy asfaltowe – 106 m<sup>2</sup>
- pobocza z kruszywa – 1530 m<sup>2</sup>
- zieleń – 4440,00 m<sup>2</sup>.

Powierzchnie projektowanych elementów odc. II:

- jezdnia – 1196 m<sup>2</sup> (w tym 475 m<sup>2</sup> odcinek o wzmocnionej konstrukcji)
- zjazdy asfaltowe – 153 m<sup>2</sup>
- pobocza z kruszywa – 336 m<sup>2</sup>
- zieleń – 464,00 m<sup>2</sup>.

Powierzchnie projektowanych elementów pętla:

- jezdnia – 359 m<sup>2</sup>.

## 6. Przekroje konstrukcyjne

### Konstrukcja jezdni odc. I

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S
- 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm C90/3
- 30 cm - podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C3/4 (wykonywana na miejscu)

### Konstrukcja zjazdów asfaltowych odc. I

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S
- 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm C90/3
- 15 cm - podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C3/4 z dowozu

### Konstrukcja zjazdów z kostki odc. I

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S
- 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm C90/3
- 15 cm - podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C3/4 z dowozu

### Konstrukcja progów z kostki odc. I

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S
- 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W

- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm C90/3
- 30 cm - podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C3/4 (wykonywana na miejscu)

#### **Konstrukcja chodników**

- 6 cm - kostka betonowa w kolorze piaskowym
- 3 cm - podsypka cementowo-piaskowa
- 15 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm C90/3

#### **Konstrukcja jezdni i zjazdów asfaltowych odc. II**

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S
- 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm C90/3
- 20 cm - podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C3/4 z dowozu

#### **Konstrukcja jezdni odc. II (w miejscu wzmocnienia konstrukcji – kolor pomarańczowy na PZT)**

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S
- 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm C90/3
- 20 cm - podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C3/4 z dowozu
- 30 cm - warstwa wzmacniająca z kruszywa i destruktu z rozbiórki jezdni na odc. I

#### **Konstrukcja pobocza**

- 15 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm C90/3

Krawędzie jezdni od strony chodnika należy wykonać z krawężników betonowych 15x30 cm oraz zjazdów z kostki betonowej za pomocą krawężników wtopionych 15x22 cm.

### **7. Informacje i dane**

**7.1 Rodzaj ograniczeń lub zakazów w zabudowie i zagospodarowaniu tego terenu wynikających z aktów prawa miejscowego lub decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli są wymagań**

Brak zakazów i ograniczeń w MPZP.

#### **7.2 Ochrona konserwatorska**

Przedsięwzięcie znajduje się na terenach ochrony konserwatorskiej – obserwacji archeologicznych.

### **7.3 Wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego**

Przedsięwzięcie nie znajduje się na terenach górniczych.

### **7.4 Charakter, cechy istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi**

W fazie **realizacji** przedsięwzięcie posiadać może pewien niekorzystny wpływ na środowisko, związany z typowym funkcjonowaniem placu budowy. Objawi się on emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, a także zwiększonym natężeniem hałasu. Jednak ze względu na nieznaczny, okresowy i przejściowy charakter wpływ ten można uznać za akceptowalny. W fazie **eksploatacji** w związku z nikłym obciążeniem ruchem drogowym – prognozowane uciążliwości będą niewielkie. Przedsięwzięcie nie spowoduje zagrożeń dla stanu środowiska naturalnego. Zaprojektowane roboty zlokalizowane są bowiem na terenach, które dotychczas faktycznie są w podobny sposób użytkowane, czyli nie zmieni się w sposób istotny na niekorzyść stan zainwestowania w zakresie środowiska naturalnego. Przewidywane parametry emisyjne nie przekroczą wartości odniesienia podanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. Oddziaływanie inwestycji zamknie się w granicach terenu na którym zlokalizowano inwestycję, oraz nie naruszy obowiązujących standardów jakości środowiska. Zamierzenie nie będzie źródłem negatywnego oddziaływania na środowisko i zdrowie ludzi.

### **8. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej**

Projektowana droga spełnia normy drogi pożarowej.

### **9. Uwagi końcowe**

Wszelkie roboty budowlane należy prowadzić zgodnie z zasadami Prawa Budowlanego, przepisów BHP oraz ppoż. Do wykonawstwa zaprojektowanych robót należy stosować materiały posiadające certyfikat zgodności wyrobu z Polską Normą. Szczegóły dotyczące wykonawstwa robót zawarte zostały w odrębnie stworzonych Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych. Obiekt winien być wytyczony przez uprawnionego geodetę.