

PROJEKT BUDOWLANY-WYKONAWCZY

Przebudowa drogi gminnej nr 170009Z w Tokarach

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

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 m² (w tym 70 m² progi zwalniające)

- chodnik – 90 m²
- zjazdy z kostki betonowej – 280 m²
- zjazdy asfaltowe – 106 m²
- pobocza z kruszywa – 1530 m²
- zieleń – 4440,00 m².

Powierzchnie projektowanych elementów odc. II:

- jezdnia – 1196 m² (w tym 475 m² odcinek o wzmocnionej konstrukcji)
- zjazdy asfaltowe – 153 m²
- pobocza z kruszywa – 336 m²
- zieleń – 464,00 m².

Powierzchnie projektowanych elementów pętla:

- jezdnia – 359 m².

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

- 8 cm - kostka betonowa w kolorze grafitowym
- 4 cm - podsypka cementowo piaskowa
- 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

- 8 cm - kostka betonowa w kolorze czerwonym
- 4 cm - podsypka cementowo piaskowa

- 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 szarym
- 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.