

USŁUGI PROJEKTOWE I NADZÓR

LUCYNA KACZYŃSKA

TOM / TECZKA:	MIEJSCOWOŚĆ:	DATA: <small>(miesiąc, rok)</small>
	Szczecin	sierpień 2006

TEMAT / OBIEKT

**PRZEBUDOWA CHODNIKA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ
NR 10 WRAZ Z REMONTEM ZATOKI AUTOBUSOWEJ I
ZJAZDÓW W DOŁUJACH**

ADRES INWESTYCJI:

DOŁUJE
Dz. nr: 46, 48, 49/3, 49/4 i 50 obr. Dołuje, gm. Dołuje

INWESTOR - NAZWA / ADRES

GMINA DOBRA
UL. SZCZECIŃSKA 16A
72-003 DOBRA

BRANŻA
DROGOWA

FAZA
PROJEKT BUDOWLANY

PROJEKTANCI

<u>funkcja</u>	<u>imię i nazwisko</u>	<u>nr uprawnień</u>	<u>podpis</u>
PROJEKTOWAŁ:	Lucyna KACZYŃSKA	162/Sz/78 upr. konstrukcyjno – inżynierskie w zakresie dróg b/o	
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Maciej KASPRZYK		
SPRAWDZIŁ:	inż. Thomas MAKRIS	211/Sz/92 upr. konstrukcyjno – inżynierskie w zakresie dróg	

Zawartość teczki

1. Opis techniczny

Załączniki i uzgodnienia:

- Zał. 1 – Wykaz głównych punktów.
- Zał. 2 – Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony środowiska
- Zał. 3 – Decyzja nr 86/2005 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego Wz.7331-MT/135/05 z dnia 21.07.2005r.
- Zał. 4 – Załącznik nr 1/2 do decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego Wz.7331-MT/135/05 z dnia 21.07.2005r.
- Zał. 5 – Analiza warunków i zasad zagospodarowania terenu oraz jego zabudowy wynikających z przepisów odrębnych oraz analiza stanu faktycznego i prawnego terenu funkcji oraz cech zabudowy i zagospodarowania terenu, na którym przewiduje się realizację inwestycji.
- Zał. 6 – Badanie stanu władania
- Zał. 7 – Oświadczenie projektantów o zgodności projektu z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.
- Zał. 8/1 –8/2 – Stwierdzenie przygotowania zawodowego do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.
- Zał. 9/1 – 9/2 - Zaświadczenie o przynależności do Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów.
- Zał.10 - Pismo GDDKiA-O/SZ-6d/4252/427/2006 z dnia 25.08.2006r. uzgadniające budowę chodnika wraz z remontem zatoki autobusowej i zjazdów wraz ze zgodą na dysponowanie pasem drogowym dla celów budowlanych.

2. Część rysunkowa

- | | | |
|-----------|---------------------------------|------------|
| Rys. nr 1 | Plan orientacyjny | |
| Rys. nr 2 | Plan sytuacyjny | 1:500 |
| Rys. nr 3 | Przekroje konstrukcyjne | 1:50, 1:20 |
| Rys. nr 4 | Szczegóły konstrukcyjne zjazdów | 1:50 |

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlano - wykonawczego branży drogowej
„Przebudowa chodnika w ciągu drogi krajowej nr 10
wraz z remontem zatoki autobusowej w Dołujach”

1. Zleceniodawca:

Gmina Dobra
ul. Szczecińska 16 A
72-003 Dobra

2. Inwestor:

Gmina Dobra
ul. Szczecińska 16 A
72-003 Dobra

3. Materiały wyjściowe.

- aktualny wtórnik geodezyjny w skali 1:500;
- decyzja znak Wz.-7331-MT/61/06 nr 58/2006 z dnia 23.06.2006 r. o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego wydana przez Wójta Gminy Dobra
- załącznik graficzny nr 1 do w/w decyzji
- wizja lokalna w terenie
- dokumentacja fotograficzna
- obowiązujące przepisy inwestycyjno – projektowe

4. Cel i zakres opracowania.

Cel opracowania:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów.

Zakres opracowania:

- budowa odcinka chodnika szerokości 1,5-3,0 m,
- remont zjazdów do posesji,
- budowa krawężnika wzdłuż drogi krajowej nr 10.

5. Opis stanu istniejącego

Teren położony jest w miejscowości Dołuje, wzdłuż drogi krajowej nr 10. Znajduje się w pasie drogowym, na działkach nr 46, 48, 49/3, 49/4 i 50 obręb Dołuje, gmina Dobra.

Ruch pieszych odbywa się po poboczu drogi. W ciągu istniejącej drogi występują utwardzone oraz nieutwardzone zjazdy do posesji.

Przy drodze znajduje się przystanek autobusowy.

Wody opadowe z jezdni spływają bezpośrednio na pobocze, gdzie następuje ich retencja oraz infiltracja w głąb podłoża.



6. Rozwiązania projektowe

6.1. Rozwiązania sytuacyjne

Początek projektowanego chodnika zaprojektowano na granicy zabudowy mieszkalnej. Szerokość projektowanego chodnika jest zmienna i wynosi od 1,5 do 3,0 m. Długość chodnika wynosi 110m.

Istniejąca zatoka autobusowa pozostanie bez zmian. Zaprojektowano wymianę istniejącego krawężnika na betonowy o wymiarach 15x30cm. Połączenie krawężnika z istniejącą nawierzchnią należy szczelnie wypełnić bitumiczną masą zalewową.

W trakcie wykonywania chodnika, zjazdów należy zachować szczególną ostrożność w pobliżu istniejących drzew. W miejscach przechodzenia przez wjazdy należy zastosować wtopiony krawężnik.

Zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie projektowanego chodnika poprzez zachowanie 2% spadku poprzecznego i spadków podłużnych, woda z chodnika będzie odprowadzana na pobocze i następnie infiltrowana do podłoża.

Inwestycja porządkuje również wjazdy do posesji, zachowuje w dużej mierze zjazdy istniejące, z niewielkimi korektami szerokości. Dokładną lokalizację zjazdów i dojeżdż do posesji należy uzgodnić z właścicielami posesji.

6.2. Rozwiązania wysokościowe

Projektowany chodnik dowiązано wysokościowo do istniejących zjazdów w ciągu istniejącego chodnika. Przebieg chodnika dostosowano do terenu, zaprojektowano pochylenie poprzeczne 2% w kierunku zieleni.

6.3. Szczegóły konstrukcyjne

Konstrukcje należy wykonać zgodnie z Dz.U. nr 43 poz. 430 z dnia 14.05.99 RMTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

Projektowana konstrukcja chodnika:

8 cm	kostka brukowa betonowa szara
5 cm	podsyпка cementowo – piaskowa 1:4
10 cm	kruszywo łamane 0/32 stabilizowane mechanicznie
20 cm	podłoże gruntowe zagęszczone do $I_s=1.00$

Projektowana konstrukcja zjazdów:

8 cm	kostka brukowa betonowa szara
5 cm	podsyпка cementowo – piaskowa 1:4
20 cm	kruszywo łamane 0/32 stabilizowane mechanicznie
20 cm	podłoże gruntowe zagęszczone do $I_s=1.00$

Projektowana konstrukcja zatoki autobusowej:

10 cm	kostka kamienna
5 cm	podsyпка cementowo – piaskowa 1:4
20 cm	beton cementowy B15
20 cm	kruszywo łamane 0/32 stabilizowane mechanicznie

Projektowana konstrukcja płyt Mebo w trawie:

10 cm	płyty Mebo (wypełnienie otworów: 75% frakcji 4/11 + 25% gleby macierzystej lub substratu roślinnego)
5 cm	podsyпка cementowo – piaskowa 1:4
10 cm	kruszywo łamane 0/32 stabilizowane mechanicznie
20 cm	podłoże gruntowe zagęszczone do $I_s=1.00$

Przy projektowaniu chodników zastosowano obrzeża chodnikowe 8x30 cm ułożone na podsypce cementowo – piaskowej 1:4.

Przy projektowaniu zjazdów i zatoki autobusowej zastosowano obrzeża krawężniki 15x30. Krawężniki zjazdów należy wykonać na ławie z betonu B15.

Nie dopuszcza się wykonania łuków za pomocą prostych krawężników ciętych na krótkie odcinki.

7. Roboty ziemne

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z normą *PN-S-02205:1998*. Odbiór robót ziemnych - wymagania i badania wykonać zgodnie z normą *BN-83/8836-02*.

Wskaźnik zagęszczenia I_s powinien wynosić 1,0 dla części korpusu drogowego pozostającego w warstwach konstrukcyjnych. Podstawowymi pracami będzie wykonanie korytowania pod konstrukcją chodnika i zatoki oraz rozłożenie w pasie zieleni namiaru humusu. Następnie po uporządkowaniu terenu należy obsiać go nasionami trawy.

Niezbędną czynnością w trakcie wykonywania robót ziemnych jest laboratoryjne sprawdzenie klasy nośności gruntu. Grunt pod zaprojektowaną konstrukcją chodnika musi być klasy G1.

W przypadku, gdyby nie odpowiadał on klasie G1, należy wykonać ulepszenie podłoża zgodnie z warunkami podanymi w Dz.U. nr 43 poz. 430 z dnia 02.03.1999 r. – Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

8. Zestawienie ilości podstawowych elementów trasy

- | | |
|--|------------------------|
| - kostka brukowa betonowa gr. 8 cm (chodnik) | - 270 m ² , |
| - kostka brukowa betonowa gr. 8 cm (zjazdy) | - 95 m ² , |
| - krawężnik betonowy 15 x 30 cm | - 290 m , |
| - obrzeże betonowe 8 x 30 cm | - 200 m, |
| - zieleń w płytach | - 365 m ² |

9. Informacje charakteryzujące obiekt

Dane dotyczące Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego:

W terenie projektowanej inwestycji nie ma obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. W tym celu została wydana decyzja nr 58/2006 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Projektowana inwestycja w całości wypełnia założenia określone w w/w decyzji.

Dane dotyczące dóbr kultury:

Z zapisów w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu nie wynika, że inwestycja jest położona w strefie ochrony konserwatorskiej.

Dane dotyczące charakterystyki ekologicznej obiektu:

Realizacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska naturalnego.

10. Ochrona środowiska

W odniesieniu do obowiązujących przepisów prawa ochrony środowiska inwestycja pomimo, że zlokalizowana jest w pasie drogowym nie jest inwestycją drogową (budowa drogi), a wyłącznie elementem drogowym.

Inwestycja nie powoduje zmian w ruchu kołowym, a jedynie poprawia bezpieczeństwo pieszych oraz porządkuje przyległy do drogi teren.

W związku z inwestycją nie wystąpi emisja dodatkowych zanieczyszczeń komunikacyjnych, ani zmiany we wpływie hałasu. Dlatego też nie wymaga sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji.

Ponadto nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na zdrowie ludzi oraz środowisko, a prognoza nie ruchu nie spowoduje zwiększenia ruchu.

Prace budowlane będą wykonywane ręcznie i mechanicznie, co podwyższy poziom hałasu na czas prowadzenia robót. Po zakończeniu prac budowlanych inwestycja powinna korzystnie wpłynąć na środowisko. Prace w rejonie istniejącego drzewostanu należy prowadzić wyłącznie ręcznie.

Obowiązki Wykonawcy robót z zakresu ochrony środowiska:

Wykonawca w czasie prowadzenia robót budowlanych musi stosować przepisy i normy dotyczące ochrony środowiska naturalnego zarówno na terenie budowy jak i w jej najbliższym otoczeniu. Obowiązany jest do unikania uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innych, a wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w

następstwie przyjętego sposobu działania. W trakcie robót należy utrzymywać terenu budowy i wykopów bez wody stojącej.

Stosując się do tych wymagań należy zwrócić szczególną uwagę na:

1. Lokalizację magazynów, składowisk, wykopów.
2. Środki ostrożności i zabezpieczenia przed:
 - zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi,
 - zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami,
 - możliwością powstania pożaru.
3. W zakresie stosowanych materiałów:
 - materiały, które w sposób trwały są szkodliwe dla otoczenia, nie będą dopuszczone do użycia,
 - nie dopuszcza się użycia materiałów wywołujących szkodliwe promieniowanie o stężeniu wyższym od dopuszczalnego,
 - wszelkie materiały odpadowe użyte do robót będą miały świadectwa dopuszczenia, wydane przez uprawnioną jednostkę, jednoznacznie określające brak szkodliwego oddziaływania tych materiałów na środowisko,
 - materiały, które są szkodliwe dla otoczenia tylko w czasie robót, a po zakończeniu robót ich szkodliwość zanika (np. materiały pyłaste) mogą być użyte pod warunkiem przestrzegania wymagań technologicznych w budowania.

11. Organizacja ruchu

Istniejąca organizacja ruchu została przedstawiona na planie sytuacyjnym.

Organizacja ruchu w rejonie inwestycji nie ulegnie zmianie.

Na włączeniu istniejących dróg gruntowych oraz zjazdów do drogi przewidziano krawężnik o świetle $h = 2\text{cm}$, co zgodnie z Dz.U. nr 43 z 14 maja 1999 r. oznacza włączenie do ruchu, więc nie zachodzi konieczność oznakowywania go znakiem A-7.

Lucyna Kaczyńska