

JEDNOSTKA PROJEKTOWA



PRACOWNIA INŻYNIERII DROGOWEJ

PRACOWNIA INŻYNIERII DROGOWEJ

KAMIL MILCZAK

ADAMÓW 28, 97-400 BEŁCHATÓW

tel. 608-459-485; pid.milczak@gmail.com

NIP: 769-208-76-75 REGON: 387325802

INWESTOR
NAZWA I ADRES

**GMINA BEŁCHATÓW
UL. KOŚCIUSZKI 13
97-400 BEŁCHATÓW**

NAZWA
OPRACOWANIA

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

ZADANIE
I ADRES

**REMONT ISTNIEJĄCEGO CHODNIKA W RAMACH ZADANIA
INWESTYCYJNEGO PN. PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR
1915E W MSC. ZAWADÓW**

JEDNOSTKI EWIDENCYJNE, OBRĘBY I NUMERY DZIAŁEK:

ZAWADÓW OBRĘB 37, NR DZ. 188,

ZAWADÓW KOLONIA OBRĘB 38, NR DZ. 30

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: IV

STANOWISKO

IMIĘ I NAZWISKO

SPECJALNOŚĆ

NR UPRAWNIENI

PODPIS

Projektant

inż. Kamil Milczak

Drogowa

LOD/4060/PWOD/19

DATA OPRACOWANIA: CZERWIEC 2023 r.

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

I. DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU

1. Oświadczenie Projektanta

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego
3. Zamierzony sposób użytkowania
4. Charakterystyczne parametry obiektu
5. Opinia geotechniczna
6. Wpływ inwestycji na środowisko
7. Analiza obszaru oddziaływania

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Przekroje normalne w skali 1:25

INWESTOR:

GMINA BEŁCHATÓW

UL. KOŚCIUSZKI 13

97-400 BEŁCHATÓW

OŚWIADCZENIE

dotyczy: **projektu remontu istniejącego chodnika w ramach zadania inwestycyjnego pn.
przebudowa drogi powiatowej nr 1915E w msc. Zawadów**

Oświadczam, że projekt remontu istniejącego chodnika w ramach zadania inwestycyjnego pn. przebudowa drogi powiatowej nr 1915E w msc. Zawadów został sporządzony zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami (w tym budowlanymi), Polskimi Normami, założeniami technicznymi i ustaleniami z Inwestorem, oraz że jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Oświadczam, że w dokumentacji projektowej materiały, wyroby, urządzenia i technologia nie jest opisana za pomocą znaków towarowych, nazw producentów, patentów lub pochodzenia.

Oświadczam, że wersja elektroniczna dokumentacji projektowej jest tożsama z wersją papierową.

PROJEKTANT:

BRANŻA DROGOWA:

.....

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Podstawą do opracowania niniejszej dokumentacji projektowej są następujące dokumenty:

- umowa zawarta pomiędzy Gminą Bełchatów, a Pracownią Inżynierii Drogowej,
- zasadnicza mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999, poz. 430 - postępowanie o udzielenia zamówienia publicznego zostało wszczęte przed dniem wejścia w życie Rozporządzenia z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Warunki Techniczne nie dotyczą remontu.

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – „Prawo Budowlane”, Dz. U. Nr 89, poz. 414 z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z dnia 23.12.2003 r.),
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129 poz. 844),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47 poz. 401),
- warunki techniczne i uzgodnienia branżowe,
- aktualne normy polskie i normy zharmonizowane PN-EN oraz katalogi i wytyczne,
- uzgodnienia z Zamawiającym,
- uzupełniające pomiary inwentaryzacyjne wykonane we wrześniu 2022 roku.

2. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Na podstawie Załącznika do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane, określono kategorię obiektu budowlanego. Niniejsza inwestycja jest obiektem liniowym i została zakwalifikowana do kategorii IV – elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy.

3. Zamierzony sposób użytkowania

Remontowany chodnik w ramach przebudowy drogi będzie służyć głównie do realizacji celów komunikacyjnych okolicznych mieszkańców.

Celem niniejszego opracowania jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zapewnienie sprawniejszej komunikacji mieszkańców okolicznych terenów. Dodatkowo inwestycja przyczyni się w sposób bezpośredni do poprawy estetyki otoczenia.

Spodziewane rezultaty, jakie wynikają z realizacji projektu to między innymi: poprawa infrastruktury komunikacyjnej, zwiększenie atrakcyjności terenów przyległych do drogi oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

4. Charakterystyczne parametry obiektu

Projekt zakłada remont istniejących chodników i zjazdów poprzez wymianę istniejącej nawierzchni. Ponadto zakłada się wymianę istniejących krawężników i obrzeży. Szerokość chodników oraz jezdni zjazdów pozostaje bez zmian. Zakłada się wykonanie jednolitych konstrukcji chodników i zjazdów z betonowej kostki wibroprasowanej z rozróżnieniem konstrukcji kolorystycznie. W przypadku istniejących zjazdów wykonanych z betonowej kostki wibroprasowanej w dobrym stanie technicznym zakłada się pozostawienie ich w dotychczasowej formie.

Odwodnienie drogi jak i całego pasa drogowego realizowane będzie bez zmian.

Poniżej przedstawiono charakterystyczne parametry drogi powiatowej:

- Długość odcinka drogi objętego remontem chodnika: 643,55 m,
- Klasa drogi: L - lokalna
- Szerokość chodnika: istniejąca,
- Spadek chodnika: 2% w kierunku jezdni.

Zestawienie projektowanych nawierzchni:

Element drogi	Typ warstwy	Kolor	Grubość
Chodnik	Betonowa kostka brukowa prostokątna	szary	8 cm
Zjazdy indywidualne	Betonowa kostka brukowa prostokątna	czerwona	8 cm

5. Opinia geotechniczna

Na podstawie rozeznania Projektanta w terenie stwierdzono, że istniejące chodniki posadowione zostały na gruntach przepuszczalnych. W związku z powyższym warunki wodne należy określić jako dobre, grunty zakwalifikowano do grupy nośności G1.

Na podstawie powyższych danych badany teren charakteryzuje się prostą budową geologiczną. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012, poz. 463) dla projektowanego przedsięwzięcia rozpoznane warunki gruntowe należy uznać za proste, a samo przedsięwzięcie proponuje się zakwalifikować do I kategorii geotechnicznej.

6. Wpływ inwestycji na środowisko

Przedmiotowa inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Inwestycja nie spowoduje więc zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu i jego otoczenia.

7. Analiza obszaru oddziaływania

Planowana inwestycja nie stanowi zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników i projektowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 3 pkt. 20 ustawy Prawo budowlane, obszarem oddziaływania obiektu jest obszar wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych. W przypadku przedmiotowej inwestycji obszar określono na podstawie Rozporządzenia 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, poz. 430) oraz Ustawy o drogach publicznych (Dz. U. 1985 poz. 60 z późn. zm.). Obszar oddziaływania inwestycji pokazano na planie zagospodarowania terenu.

Niniejszy projekt budowlany obejmuje remont chodnika, który jest zaliczony do inwestycji liniowej. Długość odcinka drogi wynosi 643,55 m. Jest to długość mniejsza od 1 km, zgodnie z Dz. U. Nr 213 poz. 1397 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko §3 ust.1 pkt.60 – inwestycja nie zalicza się do inwestycji mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.