

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

PRZEBUDOWA DRÓG WEWNĘTRZNYCH W OLEŚNIKU

JEDNOSTKI EWIDENCYJNE, OBRĘBY I NUMERY DZIAŁEK:

OLEŚNIK OBRĘB 26, NR DZ. 556/2, 556/1, 549/1, 551/1, 582/1, 577/5, 576/2, 576/1, 577/1, 575/1, 583

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: XXV

STANOWISKO

IMIĘ I NAZWISKO

SPECJALNOŚĆ

NR UPRAWNIEŃ

PODPIS

Projektant

inż. Kamil Milczak

Drogowa

LOD/4060/PWOD/19

DATA OPRACOWANIA: **LIPIEC 2022r.**

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 1:50

Data: 20.07.2022r.

INWESTOR:

GMINA BEŁCHATÓW

UL. KOŚCIUSZKI 13

97-400 BEŁCHATÓW

OŚWIADCZENIE

dotyczy: **projektu przebudowy dróg wewnętrznych w Oleśniku**

Oświadczam, że projekt przebudowy dróg wewnętrznych w Oleśniku 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,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500, do celów projektowych,
- 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,
- 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 1997 r. 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),
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych, GDDP 2001 r., Część I i II,
- Wymagania Techniczne WT-1, WT-2, WT-4, WT-5 2010
- warunki techniczne i uzgodnienia branżowe,
- aktualne normy polskie i normy zharmonizowane PN-EN oraz katalogi i wytyczne,
- uzgodnienia z Zamawiającym,
- uzupełniające pomiary inwentaryzacyjne wykonane w kwietniu 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 XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe.

3. Zamierzony sposób użytkowania

Przebudowywane drogi wewnętrzne będą służyć głównie do realizacji celów komunikacyjnych okolicznych mieszkańców oraz osobom lub podmiotom świadczącym wszelkiego rodzaju działalność wykonującą na terenach przyległych do drogi.

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 oraz jakości środowiska naturalnego. Zmniejszy się ilość unoszącego się w powietrzu pyłu i kurzu. Poprawie ulegnie system odprowadzania wód opadowych.

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

4. Charakterystyczne parametry obiektu

Przebudowa obejmuje wykonanie drogi o przekroju drogowym 1x2 z jezdnią o nawierzchni bitumicznej oraz poboczem gruntowym. Ponadto zakłada się wykonanie zjazdów indywidualnych do posesji. Odwodnienie drogi jak i całego pasa drogowego realizowane będzie w sposób powierzchniowy. Wody opadowe i roztopowe prowadzone będą do istniejącego rowu drogowego typu odprowadzającego. Poniżej przedstawiono charakterystyczne parametry projektowanej inwestycji:

- Długość przebudowywanych odcinków dróg:
 - droga wewnętrzna północ południe – 661,36 m,
 - droga wschód-zachód – 167,11 m,
- Kategoria ruchu: KR1,
- Klasa drogi: brak, droga wewnętrzna,
- Prędkość projektowa: 30 km/h,
- Przekrój: 1x2,
- Szerokość jezdni: 4,0 - 4,5 m, zgodnie z rysunkiem PZT,
- Spadek jezdni: daszkowy/jednostronny 2%, zgodnie z przekrojami normalnymi,
- Szerokość pobocza: 0,75 m,
- Spadek pobocza: 8%
- Pochylenie skarp rowu: 1:1

Zestawienie projektowanych nawierzchni:

Element drogi	Typ warstwy	Kolor	Grubość
Jezdnia	Beton asfaltowy AC11S	-	4 cm
Zjazdy indywidualne	Betonowa kostka brukowa dwuteowa	szary	8 cm
Pobocza	Kruszywa łamane 0/31,5mm	-	10 cm

5. Opinia geotechniczna

Dla potrzeb opracowania konstrukcji nawierzchni wykonano trzy odwierty geologiczne o gł. 2,5 m. Pod konstrukcją nawierzchni jezdni o grubości około 10 cm, zalegają grunty w postaci piasków średnich z miejscowymi przerostami iłów. Poniżej na głębokości 1,00-2,50 m zalegają piaski drobne oraz piaski średnie ze żwirem. Zwierciadło wody gruntowej nawiercono na głębokości 1,5 m p.p.t. oraz 2,1 m p.p.t., wahania poziomu wód przyjęto na poziomie +/- 0,5 m. Warunki wodne określono jako złe. Z uwagi na możliwe wahania poziomu wód gruntowych oraz możliwość miejscowego występowania iłów, podłoże dla całej inwestycji zakwalifikowano jako G4 – bardzo wysadzinowe. Podłoże konstrukcji nawierzchni jezdni należy doprowadzić do grupy G1.

Na podstawie otrzymanych 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 posadawiania 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. Szczegółowa opinia geotechniczna stanowi załącznik do niniejszego projektu budowlanego.

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 przebudowę drogi wewnętrznej, która jest zaliczona do inwestycji liniowej. Łączna długość przebudowywanych odcinków dróg wynosi 828,47 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.