

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Nazwa zamierzenia budowlanego:	<i>Przebudowa dróg gminnych, ulicy Drzymały i Słonecznej w Miasteczku Krajeńskim</i>
Adres obiektu budowlanego:	ul. Drzymały i Słoneczna, Miasteczko Krajeńskie
Nazwa jedn. ewidencyjnej:	Miasteczko Krajeńskie
Nazwa i nr obrębu ewidencyjnego:	Miasteczko Krajeńskie 0005
Nr działek ewidencyjnych:	1161/2, 1160/3, 1156/1, 1155, 1154/7, 1162/1, 1154/3, 1153/1, 1154/2, 1151, 1141, 1146/3, 1049/1, 1150/2, 1316/4, 1050/1, 1152/1, 1154/1, 1163/3, 1163/5, 1173, 1095, 1099 i 1110/2
Kategoria obiektu budowlanego:	XXV – drogi
Inwestor:	Gmina Miasteczko Krajeńskie ul. Dąbrowskiego 16, 89-350 Miasteczko Krajeńskie

Zakres opracowania	Pełniona funkcja projektowa	Imię i nazwisko uprawnienia	Data i podpis
<i>Branża drogowa</i>	Projektant	mgr inż. Ireneusz Stawiszyński	18.11.2021 r.
	spec. uprawnień numer uprawnień	inżynierska drogowa do proj. bez ograniczeń WKP/0123/POOD/16	
<i>Branża drogowa</i>	Sprawdzający	mgr inż. Tomasz Florkowski	18.11.2021 r.
	spec. Uprawnień numer uprawnień	inżynierska drogowa do proj. bez ograniczeń WKP/0352/PWOD/17	

Spis treści projektu architektoniczno-budowlanego:

II. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY	25
A. CZĘŚĆ OPISOWA	25
1. RODZAJ/KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO.	25
2. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO.	25
3. FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA DROGI, SPOSÓB JEJ DOSTOSOWANIA DO KRAJOBRAZU I OTACZAJĄCEJ ZABUDOWY.	25
4. ZAPEWNIENIE WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH DO KORZYSTANIA Z TEGO OBIEKTU PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE:	28
5. PLAC BUDOWY (TEREN ROBÓT)	28
6. WYTYCZNE REALIZACJI PROJEKTU	28
B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	30
Rys 3.1 i 3.2 – Profile podłużne dróg w skali 1:50/500.....	

II. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. RODZAJ/KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO.

Projektowana inwestycja polega na przebudowie dróg gminnych, tj. ulicy Drzymały i Słonecznej w Miasteczku Krajeńskim i zalicza się do kategorii obiektu budowlanego XXV - drogi.

2. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO.

Łączna długość przebudowywanych dróg gminnych wynosi 879 m. Polegać będzie na wykonaniu nowych podbudów oraz nawierzchni jezdni z kostki betonowej. Drogi wyposażone w chodniki jednostronne oraz zjazdy na posesje. Dla ww. dróg projektuje się również odwodnienie, wpusty deszczowe wraz z podłączeniem do proj. kolektora deszczowego, ujęte w odrębnej dokumentacji.

Drogi gminne objęte niniejszym opracowaniem stanowią drogi dojazdowe do osiedla domów jednorodzinnych oraz połączenia z innymi drogami gminnymi w centrum miejscowości Miasteczko Krajeńskie.

2.1. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO:

- Całkowita długość przebudowywanych dróg:	879 m
- Klasa techniczna:	„D”
- Kategoria dróg:	gminne
- Rodzaj przekroju drogi:	jednojezdniowa, dwukierunkowa
- Obciążenie ruchem:	KR 2
- Prędkość projektowa:	Vp=30 km/h
- Szerokość jezdni ulic:	5,0 m
- Szerokość zjazdów zmienna, dostosowana do szerokości istn. bram:	3,0 - 5,0 m
- Szerokość chodników:	1,2 - 2,0 m
- Szerokość poboczy gruntowych:	1,0 m
- Szerokość pasów zieleni zmienna, wg PZT	1,0 – 2,0 m
- Spadek jezdni poprzeczny daszkowy:	2 %

2.2. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI I ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA:

✓ nawierzchnia jezdni z bet. kostki brukowej, szarej:	4790 m ² ,
✓ nawierzchnia zjazdów z bet. kostki brukowej, kolorowej:	682 m ² ,
✓ nawierzchnia wysp dzielących i środkowej z kamiennej kostki:	120 m ² ,
✓ nawierzchnia nowych chodników z bet. kostki brukowej, szarej:	474 m ² ,

- ✓ nawierzchnia istn.chodników z bet. kostki brukowej, szarej : 639 m²,
- ✓ zieleń niska: 950 m².

3. FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA DROGI, SPOSÓB JEJ DOSTOSOWANIA DO KRAJOBRAZU I OTACZAJĄCEJ ZABUDOWY.

3.1. FORMA ARCHITEKTONICZNA

Ukształtowanie w planie

Przebudowa dróg gminnych, ulicy Drzymały i Słonecznej mają łączną długość 879 m i na całości posiadają przekrój uliczny z jednostronnym, miejscami obustronnym chodnikiem oraz zjazdami na posesje. Projektowana oś drogi pokrywa się z istniejącą z uwzględnieniem korekty geometrii łuków poziomych i dostosowania się do istniejącego terenu, umożliwiając odwodnienie pasa drogowego.

Projektowana oś ulicy Słonecznej o długości 221 m, do skrzyżowania z ulicą Drzymały, składa się z pięciu odcinków prostych oraz czterech łuków poziomych o promieniach od sześciu łuków poziomych o promieniach od R=50m do R=100m.

Ulica Drzymały do skrzyżowania z ul. Słoneczną, w km 0+440 m składa się z trzech odcinków prostych i dwóch łuków poziomych o promieniach R=50 i 80 m. Pozostałe ulice są odcinkami prostymi z łukami kołowym o promieniu R=25 m w rejonie projektowanego skrzyżowania typu rondo, mini rondo z wyspą przejezdną. Ulice przecinają się pod kątem 70°.

Na połączeniu powyższych ulic projektuje się skrzyżowanie typu rondo, mini rondo z wyspą przejezdną o średnicy wyspy środkowej 10 m oraz pasa ruchu o szerokości 5,0 m. Krawędzie krzyżujących się dróg wyłukowane promieniami R=6 m.

Podstawowa forma architektoniczna projektowanych dróg pozostaje bez zmian. Przyjęto przekrój jednojezdniowy z dwoma pasami ruchu o szerokości 2,5 m. Istniejący chodnik lewostronny, na ulicy Słonecznej ma szerokość ok 1,5 m i nawierzchnię z betonowej kostki brukowej, Projekt obejmuje częściowe lub całkowite przełożenia istn. nawierzchni. Chodnik oddzielony jest od jezdni pasem zieleni o zmiennej szerokości od 1,0-2,0 m. Na ulicy Drzymały istniejący chodnik ma szerokość od 1,2 – 2,0 m i nawierzchnię z betonowej kostki brukowej. Ograniczony jest od jezdni krawężnikiem betonowym ulicznym.

Zakres wykonania wszystkich nawierzchni pokazano i zwymiarowano w projekcie zagospodarowania terenu – rys. 2.1 i 2.2.

Ukształtowanie w profilu podłużnym

Projektowane ukształtowanie wysokościowe jest pochodną istniejącego ukształtowania terenu, z dostosowaniem projektowanych niwelet dróg gminnych do poziomów istniejących wjazdów oraz przyległego terenu. Projektowane spadki podłużne i poprzeczne umożliwiają

odprowadzenie wód deszczowych. Projektuje się spadek poprzeczny daszkowy 2%. Projektuje się niwelety równo z istniejącym terenem, za wyjątkiem skrzyżowań i ewentualnych korekt łuków pionowych, w celu zmniejszenia istniejących pochyłości drogi. Istniejąca rzeźba terenu jest falista i posiada duże pochylenia, miejscami wynosi ponad 15 %.

W przekroju podłużnym projektowane spadki mieszczą się w granicy od 0,9 - 15,7 %. Ukształtowanie terenu i niwelety przedstawiono na profilach podłużnych – rys. 3.1 i 3.2.

3.2. FUNKCJE DRÓG I ULIC

Drogi objęte niniejszym opracowaniem pełnią funkcję dróg dojazdowych do domów jednorodzinnych. Wjazd na drogi gminne jest ogólnodostępny. Funkcje ulic w układzie komunikacyjnym pozostają bez zmian

3.3. SPOSÓB DOSTOSOWANIA DO KRAJOBRAZU I OTACZAJĄCEJ ZABUDOWY

Projektowana przebudowa dróg nie zmienia w istotny sposób istniejącego krajobrazu. Wysokościowe ukształtowanie przebudowywanych dróg jest dostosowane do istniejącej zabudowy.

3.4. SPOSÓB SPEŁNIENIA WYMAGAŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH, W TYM TECHNICZNO-BUDOWLANYCH, ORAZ ZGODNIE Z ZASADAMI WIEDZY TECHNICZNEJ

3.4.1. Spełnienie wymagań podstawowych dotyczących:

a) Bezpieczeństwa użytkowania,

Rozwiązania techniczne oraz geometria dróg objętych opracowaniem zostały zaprojektowane zgodnie z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016.0.124).

3.4.2. Możliwość utrzymania właściwego stanu technicznego;

Obiekt budowlany należy użytkować w sposób zgodny z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należyтым stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej, w szczególności w zakresie związanym z wymaganiami, o których mowa w ust. 1 pkt 1-7. Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2017r. poz. 1332)

3.4.3. Odpowiednie usytuowanie na działce budowlanej;

Całość inwestycji realizowana będzie na terenie pasów drogowych, zgodnie z warunkami technicznymi, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016.0.124).

3.4.4. Poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej.

Zrealizowano poprzez utrzymanie zapewnienia dostępu do drogi publicznej z projektowanych dróg gminnych.

3.4.5. Warunki bezpieczeństwa i ochrony zdrowia osób przebywających na terenie budowy wg załączonej Informacji w sprawie BIOZ.

3.5. ROBOTY ZIEMNE:

Roboty ziemne sprowadzają się do wykonania koryt drogowych pod projektowane nawierzchnie jezdni, zjazdów i chodników.

Projektuje się wykonać mechanicznie zasadnicze roboty ziemne, z zastosowaniem samochodów do przewozu gruntu.

W rejonie istniejącego uzbrojenia terenowego drogi znajdującego się w strefie robót – prace ziemne należy wykonać bezwzględnie ręcznie.

3.5.1. Wykopy

Wykopy wykonywane sposobem mechanicznym koparkami (poza miejscami istniejących urządzeń podziemnych) i ręcznym w obrębie tych urządzeń. Transport gruntu samochodami samowyładowczymi. Dno wykopów (koryt), należy wykonać zgodnie ze spadkiem poprzecznym i podłużnym projektowanych elementów, a podłoże należy wyprofilować i zagęścić sprzętem mechanicznym wibracyjnym (walce, płyta, itp.) z uzyskaniem wymaganego wskaźnika zagęszczenia min $I_s=0,97$.

3.5.2. Nasypy

Nasypy i zasypania, należy wykonywać warstwami z ich każdorazowym zagęszczeniem do wymaganego wskaźnika zagęszczenia. Grubość wykonania każdej z warstw należy dostosować do rodzaju zastosowanego sprzętu zagęszczającego. Grunt wbudowany w nasyp zakupiony, dowieziony powinien spełniać wymagania określone w PN-S-02205.

4. ZAPEWNIENIE WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH DO KORZYSTANIA Z TEGO OBIEKTU PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE:

Projektowana przebudowa dróg gminnych nie ogranicza w żaden sposób poruszanie się osobom niepełnosprawnym. Na terenie całej inwestycji nie zaprojektowano żadnych schodów, progów i innych barier uniemożliwiających poruszanie się między innymi osobom na wózkach inwalidzkich.

5. PLAC BUDOWY (TEREN ROBÓT)

Plac budowy (teren robót) dla prowadzenia robót w pasie drogowym należy zabezpieczyć wg planu BIOZ oraz przepisów prawa o ruchu drogowym i budowlanego, BHP i ppoż.

6. WYTYCZNE REALIZACJI PROJEKTU

Przed realizacją niniejszego projektu należy:

- Uzyskać pozwolenie na budowę.
- Dokonać zgłoszenia budowy – Inwestor budowy
- Opracować projekt „Oznakowania czasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia terenu prowadzonych robót” – Wykonawca robót.

Realizacja niniejszego projektu może nastąpić po zgłoszeniu zamiaru prowadzenia robót przez Wykonawcę do:

- Urzędów i Instytucji wynikających z przepisów prawa budowlanego,
- Urzędów i Instytucji wynikających z przepisów prawa o ruchu drogowym
- Właścicieli i Administratorów urządzeń infrastruktury nadziemnych i podziemnych zlokalizowanych na terenie obiektu/robót.

ZALECENIA WYKONAWCZE

- Roboty ziemne wykonywać ze szczególną ostrożnością, szczególnie w pobliżu i nad naniesionymi na podkład mapowy sieciami,
- Do robót przystąpić po uprzednim, dokładnym zlokalizowaniu istn. uzbrojenia. W obrębie w/w. uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie, pod nadzorem zainteresowanych instytucji.
- Włazy do studzienek oraz zasuw wodociągowe dostosować wysokościowo do projektowanych nawierzchni drogowych. Prace te wykonać w uzgodnieniu i pod nadzorem zainteresowanych stron.
- Zabezpieczyć rurami dwudzielnymi grubościennymi istniejące uzbrojenie pod drogą pod nadzorem służb utrzymujących sieci.

OPRACOWAŁ:

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Rys 3.1 i 3.2 – Profile podłużne dróg w skali 1:50/500**