



Usługi Doradztwa Technicznego BINGO Beniamin Szymczyk

ul. Skibowa 24, 25-147 Kielce

e-mail: udt.bingo@gmail.com, tel. 600 966 118

PROJEKT
BUDOWLANO-WYKONAWCZY
DO ZGŁOSZENIA ROBÓT

„Przebudowa drogi wewnętrznej (dojazdowej do gruntów rolnych) od km 0+000 do km 0+270”
w Wólce Tarłowskiej

Autorzy opracowania	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Data	Podpis
Opracował:	mgr inż. Beniamin Szymczyk	-	02.2018	
Projektował:	mgr inż. Michał Dyrdół	SWK/0067/PBD/17	02.2018	PROJEKTANT  mgr inż. Michał Dyrdół upr. budowlane nr ewid. SWK/0067/PBD/17

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1.1. Inwestor

Gmina Tartłów
ul. Rynek 2
27-515 Tartłów
woj. świętokrzyskie

1.2. Podstawa opracowania

- a) Umowa z Gminą Tartłów.
- b) Mapa ewidencyjna w skali 1:5000.
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. (Dz. U. Nr 120, poz. 1133).
- d) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego. (Dz. U. Nr 202 z dnia 16.09.2004 roku, pozycja 2072).
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- f) Wizja w terenie.

1.3. Przedmiot opracowania, lokalizacja.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlano-wykonawczy drogi wewnętrznej w Wólce Tartłowskiej w km od 0+000 do 0+270. Działka na której zlokalizowana jest droga jest w całości we władaniu Skarbu Państwa w użytkowaniu Inwestora – Gminy Tartłów.

I.p.	Numer ewidencyjny	Charakter własności / władania	Powiat	Jednostka ewidencyjna	Obręb
1.	522	we władaniu Skarbu Państwa w użytkowaniu Gminy Tartłów	opatowski	260607_2 Tartłów	0034 Wólka Tartłowska

Jest to inwestycja o charakterze liniowym, łączna długość przebudowywanego odcinka to 270 mb. W zakres opracowania wchodzi przebudowa nawierzchni bitumicznej jezdni oraz poboczy.

1.4. Zakres robót

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlano-wykonawczy przebudowy drogi wewnętrznej zlokalizowanej na dz. ewid. nr 522 obręb Wólka Tartłowska, gmina Tartłów. Przebudowa w/w drogi będzie polegać przede wszystkim na wyrównaniu istniejącej nawierzchni oraz wykonaniu dwuwarstwowej nawierzchni bitumicznej i umocnieniu poboczy kruszywem łamanym.

Szczegółowo zakres opracowania dla przebudowywanego odcinka drogi wewnętrznej obejmuje:

- a) wyrównanie istniejącej podbudowy tłuczniem kamiennym sortowanym z zagęszczeniem mechanicznym - średnia grubość warstwy po zagęszczeniu do 20 cm
- b) wykonanie warstwy wiążącej z AC 16W, gr. 4cm.

c) wykonanie warstwy ścieralnej z AC 11S gr. 3cm.

d) wykonanie poboczy z kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 7cm.

Projektowane roboty drogowe będą prowadzone w istniejącym pasie drogowym, będącym w użytkowaniu Gminy Tarłów. Sposób użytkowania działek nie ulegnie zmianie.

1.5. Opis stanu istniejącego

Droga jest w zarządaniu Wójta Gminy Tarłów, posiada nawierzchnię utwardzoną kruszywem, utrwaloną powierzchniową emulsją asfaltową, w złym stanie technicznym. W sąsiedztwie przedmiotowej drogi występują głównie pola uprawne oraz zabudowa jednorodzinna. Nawierzchnia wykazuje liczne zdeformowania, braki spadków, zastoiska wody. Nawierzchnia na tym odcinku wykazuje potrzebą wyprofilowania jej do prawidłowego spadku poprzecznego oraz wykonania nowych warstw bitumicznych.

1.6. Opis stanu projektowanego

Dane projektowe:

Klasa drogi	D (dojazdowa)
Ilość jezdni	1
Korona drogi	4,00 m
Szerokość pasa drogowego	4,00 – 5,00 m
Prędkość projektowa	30 km/h
Teren	płaski
Kategoria obciążenia ruchem	KR1
Szerokość jezdni	3,00 m
Nawierzchnia jezdni	bitumiczna
Szerokość poboczy	2 x 0,50 m
Nawierzchnia poboczy	utwardzona kruszywem
Chodnik	brak
Rów	brak
Spadek	2,00 % (jednostronny)

Zakres i technologia przebudowy:

a) Jezdnia:

- profilowanie i zagęszczanie podłoża istniejącej nawierzchni z kruszywa pod warstwy konstrukcyjne
- wyrównanie podbudowy z kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie, śr. gr. 20cm.
- wykonanie warstwy wiążącej z AC 16W, gr. 4cm.
- wykonanie warstwy ścieralnej z AC 11S gr. 3cm.
- wykonanie poboczy z kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 7cm.

b) pobocza:

- wyrównanie podbudowy z kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie, gr. 20cm.
- wykonanie nawierzchni poboczy z kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 7cm.

Przebieg drogi w terenie nie zmienia się znacząco co do wysokości i przebiegu trasy w planie. Podniesienie niwelety nad stan istniejący wynika z technologii przebudowy drogi. Zastosowano przekrój drogowy jednostronny o spadku 2% co zapewni odpowiedni spływ wód opadowych. Technologię przebudowy wykazano na rysunkach i w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych.

1.7. Wpływ inwestycji na środowisko

Wykonanie przebudowy drogi poprawi płynność ruchu samochodowego, a co za tym idzie zmniejszy się emisja spalin, poprzez zwiększenie drożności systemu komunikacyjnego. Poprawi się również bezpieczeństwo ruchu drogowego. Poprawie ulegnie również dostępność i funkcjonalność projektowanego urządzenia komunikacyjnego oraz ograniczenie uciążliwości wynikającej z hałasu powodowanego przez dotychczasowy mało płynny ruch pojazdów. Poprawa spadków podłużnych i poprzecznych drogi, wykonanie całości inwestycji poprawi estetykę terenu i zwiększy jego atrakcyjność.

Przebudowa przedmiotowej drogi jest niedużą inwestycją o charakterze lokalnym, która nie wpłynie w znacznym stopniu na istniejące środowisko i nie naruszy istniejących stosunków wodnych, a także nie wpłynie na zmianę krajobrazu tej okolicy, wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo. Ze względu na przeznaczenie drogi (ruch lokalny) oraz umiarkowane natężenie ruchu samochodowego, większość zanieczyszczeń będzie miała charakter organiczny, a ich ilość nie będzie istotnie wpływać na czystość wody. Planowane do realizacji prace budowlane nie spowodują realnego zagrożenia dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, przebudowa drogi nie spowoduje zmian w przyrodzie nieożywionej – wszelkie stosunki geobotaniczne zostaną zachowane, również stosunki glebowe i wodne nie zostaną zmienione. Realizacja projektu nie będzie mieć żadnego wpływu na klimat, dobra materialne oraz dobra kultury. W związku z realizacją inwestycji nie zachodzi naruszenie interesów osób trzecich, zarówno w związku z przepisami ochrony środowiska jak i przepisami budowlanymi. Powstałe w wyniku prac budowlanych oraz eksploatacji dróg odpady będą typowymi odpadami powstającymi w budownictwie drogowym i nie stanowią zagrożenia dla środowiska, przy zachowaniu ich właściwego składowania i powtórnego wykorzystywania.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje wzrostu emisji o więcej niż 20% lub wzrostu zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii, o więcej niż 20% i nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Ustawa z dnia 18 maja 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z dnia 27 czerwca 2005 r.))

PROJEKTANT

mgr inż. Michał Dyrdał
upr. budowlane nr ewid.
SWK/0067/PBD/17