

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot inwestycji
3. Istniejący stan zagospodarowania
4. Projektowane zagospodarowanie
5. Projektowane wyposażenie ulicy
6. Zestawienie powierzchni objętych opracowaniem
7. Usunięcie kolizji z uzbrojeniem podziemnym
8. Zakres uciążliwości i zagrożenia na środowisko
9. Obszar oddziaływania obiektu
10. Dane o wypisie do rejestru zabytków oraz ochronie środowiska
11. Oddziaływanie górnicze

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|------------------------------------|------------------|
| 1. Orientacja | skala 1 : 10 000 |
| 2. Projekt zagospodarowania terenu | skala 1 : 500 |

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- Umowa nr PZD-I.253.35.2020 z dnia 10-07-2020r. pomiędzy Powiatowym Zarządem Dróg Publicznych w Radomiu a Zespołem Projektowania i Obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego ToMaR – DROG sj.,
- Mapa do celów projektowych,
- Rozpoznanie konstrukcji nawierzchni i podłoża gruntowego „Droga powiatowa nr 3538W Gaj – Tomaszów, miejscowość Dzierzków Stary” wykonane przez Laboratorium Drogowe „LABDROG”, wrzesień 2014 r.,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późniejszymi zmianami),
- Własne obserwacje w terenie.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest wykonanie projektu rozbudowy drogi powiatowej nr 3538W Gaj – Tomaszów na odcinku od km 0+000 do km 0+530,20. Długość odcinka objętego przebudową wynosi 530,20m.

Zakres robót przebudowy obejmuje:

- sfrezowanie istniejącej konstrukcji jezdni i wykonanie z niej podbudowy,
- budowę nowej nawierzchni jezdni kategorii ruchu KR2,
- budowę konstrukcji zjazdów indywidualnych oraz publicznych,
- budowę konstrukcji chodników,
- oznakowanie pionowe i poziome ulicy,
- remont istniejących rowów,
- budowę przepustów w ciągu rowu przydrożnego,
- budowę zbiornika odparowującego,
- budowę ogrodzenia zbiornika odparowującego oraz działki na której jest on zlokalizowany,
- regulację wysokościową istniejących nawierzchni z kostki brukowej betonowej,
- regulację wysokościową urządzeń naziemnych infrastruktury technicznej uzbrojenia podziemnego.

3. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiotowa droga 3538W jest drogą powiatową. Cały przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez gminę Skaryszew.

Droga posiada przekrój szlakowy jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu o przeciwnych kierunkach. Szerokość jezdni wynosi 5,5 m. Odwodnienie odbywa się powierzchniowo do rowów przydrożnych. Odcinek objęty opracowaniem przebiega przez teren zabudowany oraz w sąsiedztwie pól uprawnych. W rejonie przebudowywanego odcinka drogi zlokalizowana jest szkoła.

W pasie drogowym odcinka drogi objętego opracowaniem zlokalizowane są sieci :

- sieć wodociągowa,
- energetyczna linia napowietrzna,
- energetyczna sieć kablowa.

Na podstawie zleconych badań konstrukcji nawierzchni i podłoża gruntowego ustalono:

Do głębokości 2,0m poniżej istniejącej nawierzchni nie nawiercono wody gruntowej.

Ustalono występowanie następujących konstrukcji jezdni oraz rodzaje podłoża:

1/ odwiert nr 1

- masa mineralno-asfaltowa drobnoziarnista	7,0 cm
- masa mineralno-asfaltowa średnioziarnista	1,0 cm
- masa mineralno-asfaltowa średnioziarnista <u>spekana</u>	4,0 cm
- <u>piasek z domieszką żwiru</u>	23,0 cm
łączna grubość konstrukcji wynosi	35,0 cm
podłoże: piasek średni (Ps) 195 cm	

2/ odwiert nr 2

- masa mineralno-asfaltowa drobnoziarnista	8,0 cm
- masa mineralno-asfaltowa średnioziarnista	1,0 cm
- masa mineralno-asfaltowa średnioziarnista <u>spiekana</u>	3,0 cm
- piasek z domieszką kruszywa łamanego 0/16 mm <u>przemieszany z łamanym brukowcem</u>	<u>18,0 cm</u>
łączna grubość konstrukcji wynosi	30,0 cm
podłoże: piasek pylasty (P _π) 30 cm	

Ocena wizualna wykazuje występowanie widocznych deformacji, spękań i rozkruszeń.
Do wymiarowania konstrukcji nawierzchni przyjmuje się nośność podłoża gruntowego G2.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Podstawowe parametry:

- kategoria ruchu: KR2,
- podłoże gruntowe G2,
- klasa drogi Z.

Przyjęto następujące parametry ulicy:

Szerokość jezdni – 2x2,75 m

Szerokość chodników – 2,0 m

Trasa rozbudowywanego odcinka składa się z dwóch odcinków prostych i jednego łuku kołowego z symetrycznymi krzywymi przejściowymi. Szerokość jezdni na odcinkach prostych wynosi 5,5 m. Na łuku szerokość ta została zwiększona o wartość wymaganego poszerzenia równego 2x1,35 cm, z zastrzeżeniem, że całość poszerzenia wykonano do środka łuku.

Od km 0+007.11 do km 0+191.01 bezpośrednio przy prawej krawędzi jezdni projektuje się chodnik szerokości 2,0 m.

Na długości przedmiotowego odcinka przewiduje się przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych oraz publicznych. Obramowanie nawierzchni zjazdu wykonanej z kostki brukowej betonowej należy wykonać z obrzeża 8x30cm. Nawierzchnię zjazdu z kostki należy oddzielić od krawędzi jezdni krawężnikiem najazdowym 15x22 cm, wyniesiony 4cm ponad nawierzchnię drogi. Nie projektuje się obramowania nawierzchni zjazdów wykonanych z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Nawierzchnię zjazdu publicznego zlokalizowanego w km 0+102.70 należy wykonać analogicznie jak dla jezdni głównej.

Pobocza szerokości 1,0 m projektuje się jako gruntowe. Na odcinku gdzie brak jest lewostronnego rowu przydrożnego, w poboczu przy krawędzi jezdni projektuje się ściek z prefabrykowanych korytek betonowych 60x50x15 cm i głębokości 3 cm, którym zebrana wodę kieruje się do remontowanego rowu przydrożnego. Ściek od krawędzi jezdni jest oddzielony opornikiem betonowym 12x25 cm posadowionym w poziomie nawierzchni.

Po lewej stronie, przy krawędzi jezdni w km 0+209.23 – km 0+243.23 projektuje się peron autobusowy szerokości 2,0 m, ze spadkiem 3% ku jezdni. Peron od strony zieleńca obramowany jest obrzeżem betonowym 8x30 cm. Od krawędzi jezdni oddzielony jest krawężnikiem drogowym 15x30 cm wyniesionym 12 cm względem nawierzchni jezdni. Na przejściu zaniżony jest do 2 cm ponad nawierzchnię.

Krawężnik najazdowy występujący na długości zatoki postojowej podlega wymianie na opornik betonowy 12x25 cm, który projektuje się w poziomie obu sąsiadujących nawierzchni.

Istniejące nawierzchnie z kostki brukowej betonowej podlegają regulacji wysokościowej.

I. Konstrukcja chodnika i peronu

• warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej	6 cm
• podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
• podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem o R _m =2,5 MPa	<u>10 cm</u>
Łączna grubość projektowanej konstrukcji wynosi	19 cm

II. Konstrukcja nawierzchni jezdni i zjazdu publicznego

• warstwa ścieralna z AC 8 S 50/70	4 cm
• podbudowa zasadnicza z AC 16 P 50/70	8 cm
• podbudowa pomocnicza z mieszanki mineralno-cementowej z dodatkiem 3% cementu CEM I 32,5	<u>20 cm</u>
Łączna grubość projektowanej konstrukcji jezdni wynosi	32 cm

III. Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych z kostki brukowej

• warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej	8 cm
• podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
• podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie	<u>15 cm</u>
Łączna grubość projektowanej konstrukcji wynosi	26 cm

IV. Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych z kruszywa łamanego

• kruszywo łamane 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie	<u>15 cm</u>
Łączna grubość projektowanej konstrukcji wynosi	15 cm

5. Projektowane wyposażenie drogi (odwodnienie)

Odwodnienie przedmiotowej ulicy odbywać się będzie powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych, których dno i skarpy zostaną dostosowane do stanu projektowanego. Zebrane wody zostaną odprowadzone do projektowanego szczelnego zbiornika odprowadzającego, który zostanie ogrodzony siatką stalową na słupkach stalowych. Wokół zbiornika projektuje się opaskę szerokości 60 cm z płyt ażurowych obramowaną obrzeżem betonowym 8x30 cm. Pochylenie skarp zbiornika wynosi 1:1.

W ciągu rowu pod zjazdami, na długości peronu autobusowego oraz pod ogrodzeniem zbiornika projektuje się przepusty z karbowanych rur HDPE średnicy 50 cm posadowione na ławie z pospółki 0/31,5 mm o wymiarach 50x20 cm. Wloty i wyloty przepustów należy wybrukować otoczkami na długości 1,0 m od wlotu/wylotu przepustu i na całej wysokości rowu. Umocnieniu w analogiczny sposób podlegają również odcinki rowów, na których włączony jest ściek z prefabrykowanych korytek betonowych.

W km 0+268.50 – km 0+348.39 po prawej stronie przy krawędzi pobocza w zieleni projektuje się pobocze chłonne z kruszywa łamanego 0/31,5 mm szerokości 50 cm. Kruszywo należy odseparować od gruntu geowłókniną filtracyjną, następnie przykryć humusem gr. 10 cm i obsiać trawą.

Istniejący budynek zlokalizowany na działce 79/1 mieszczący się w zakresie ogrodzenia zbiornika odprowadzającego należy pozostawić. Może on stanowić schowek na narzędzia i sprzęt służący do utrzymania projektowanego zbiornika.

Konstrukcja zbiornika odprowadzającego

• warstwa ścieralna z prefabrykowanych płyt ażurowych betonowych	10 cm
• podsypka piaskowa	5 cm
• geomembrana HDPE	
Łączna grubość projektowanej konstrukcji wynosi	15 cm

6. Zestawienie powierzchni objętych opracowaniem

Orientacyjna powierzchnia projektowanego zagospodarowania wynosi 7 107 m², a w tym:

- jezdnie z betonu asfaltowego	- 3163 m ²
- chodniki i peron	- 473 m ²
- zjazdy z kostki brukowej betonowej	- 17 m ²
- zjazdy z kruszywa łamanego oraz plac manewrowy	- 415 m ²
- zjazdy publiczne z betonu asfaltowego	- 52 m ²
- pobocze gruntowe	- 744 m ²
- ściek z prefabrykowanych korytek betonowych	- 98 m ²
- zbiornik odprowadzający	- 230 m ²
- umocnienie wlotów/wylotów przepustów	- 23 m ²
- zieleni	- 2202 m ²

7. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym

Rozwiązania projektowe przyjęte w niniejszym opracowaniu nie kolidują z istniejącym uzbrojeniem terenu.

8. Zakres uciążliwości i oddziaływania na środowisko

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, nie przewiduje się zagrożenia dla środowiska, higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów i ich otoczenia.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów dnia 24 października 2002r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu oddziaływania na środowisko, nie wymaga sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko, a jego uciążliwość nie wykracza poza tereny działki Inwestora.

Aby zapewnić higienę i zdrowie przyszłym użytkownikom należy wszystkie roboty budowlane wykonywać przy użyciu materiałów odpowiadającym normom i atestom oraz zgodnie z zasadami sztuki budowlanej, BHP i pod nadzorem osoby do tego uprawnionej. W czasie budowy i użytkowania obiektu nie przewiduje się powstawania odpadów szkodliwych dla środowiska.

Niniejsza inwestycja wymaga wycinki drzew ze względu na kolizję z projektowymi elementami oraz zachowaniem bezpieczeństwa.

9. Obszar oddziaływania

Obszar oddziaływania obiektu został ustalony na podstawie:

1. Ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. 2017 poz. 2222 z późn. zm.),
2. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.),
3. Prawo wodne Ustawa z dnia 20 lipca 2017r. (Dz. U. 2017 poz. 1566 z późn. zm.)

Obszar oddziaływania projektowanej inwestycji mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany.

10. Dane o wpisie do rejestru zabytków oraz o ochronie środowiska

Obiekt nie figuruje w rejestrze zabytków, nie znajduje się również w strefie ochrony konserwatorskiej. Przedmiotowej inwestycji nie dotyczą zakazy, nakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu wynikające z potrzeb ochrony środowiska.

Przyjęte rozwiązanie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu samochodowego oraz zmniejszenia hałasu.

11. Oddziaływanie górnicze

Brak jest wpływu eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego, obszar znajduje się poza granicami terenu górniczego.

Przedmiotowa inwestycja nie wymaga przedsięwzięć w zakresie ochrony środowiska.

Na terenie objętym przedmiotową inwestycją nie występują zabytki i dobra kultury współczesnej.

Przedmiotowa inwestycja nie ma wpływu na potrzeby obronności państwa.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Orientacja
2. Projekt zagospodarowania terenu

skala 1 : 10 000
skala 1 : 500