



Inżynieryjne i Doradztwo „OLBAK”
mgr inż. Arkadiusz Olborski
44-238 Czerwionka-Leszczyny, ul. Ks. Pojdy 81
Tel: +48 32 424 01 16, 503 415 138
Mail: biuro@olbark.pl
www.olbark.pl



GMINA SUSZEC
43-267 Suszec,
ul. Lipowa 1
Tel: +48 32 449 30 50
Mail: gmina@suszec.pl
www.suszec.pl

PROJEKT BUDOWLANO -WYKONAWCZY

„Przebudowa ul. Kościelnej w Kobielicach na odcinku od skrzyżowania z ul. Stara Droga o długości około 230 mb wraz z budową zatoki parkingowej”

ZAMAWIAJĄCY:

GMINA SUSZEC
43-267 Suszec, ul. Lipowa 1

ADRES INWESTYCJI:

GMINA SUSZEC, KOBIELICE ul. KOŚCIELNA
DZ. NR: 794/72, 769/72, 534/38, 844/2, 845/2, 795/72, 767/72
Obręb Suszec

KODY CPV:

45100000-8 Przygotowanie terenu pod budowę
45233120-6 Roboty w zakresie budowy dróg
45233140-2 Roboty drogowe
45233200-1 Roboty w zakresie różnych nawierzchni
45233222-1 Roboty budowlane w zakresie układania chodników i asfaltowania
45233220-7 Roboty w zakresie nawierzchni dróg
45112210-0 Usuwanie wierzchniej warstwy gleby

Kategoria obiektu budowlanego: Kategoria IV
Kategoria XXV

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

Usługi Inżynieryjne i Doradztwo „OLBAK” mgr inż. Arkadiusz Olborski
44-238 Czerwionka-Leszczyny, ul. Księdza Pojdy 81

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Arkadiusz Olborski

PROJEKTANT:

mgr inż. Tomasz Gacek
SLK/3672/PWOD/11 uprawnienia do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności drogowej bez ograniczeń

Styczeń 2017r



SPIS TREŚCI

A – CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot opracowania.....	str. 3
2. Podstawa ogólnie.....	str. 3
3. Istniejące zagospodarowanie terenu.....	str. 3
4. Ocena stanu istniejącego.....	str. 4
5. Stan projektowany.....	str. 4
6. Projektowane odwodnienie.....	str. 5
7. Zestawienie powierzchni.....	str. 5
8. Ochrona konserwatorska.....	str. 6
9. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.....	str. 6
10. Wpływ inwestycji na środowisko.....	str. 7
11. Uwagi końcowe.....	str. 7

B – CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- Rysunek nr 1 – Plan orientacyjny w skali 1:25000
- Rysunek nr 2 – Zagospodarowanie istniejące w skali 1:500
- Rysunek nr 3 – Plan sytuacyjny w skali 1:500
- Rysunek nr 4 – Przekroje poprzeczne projektowane w skali 1:25
- Rysunek nr 4.2 – Przekrój istniejący w skali 1:25
- Rysunek nr 4.3 – Szczegół nawierzchni zatoki parkingowej w skali 1:25
- Rysunek nr 5 – Profil podłużny w skali 1:500

C – ZAŁĄCZNIKI

- Uzgodnienia i warunki
- Uprawnienia i przynależność do OIIB projektanta
- Oświadczenie projektanta

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlano wykonawczy dla zadania: „Przebudowa ul. Kościelnej w Kobielicach na odcinku od skrzyżowania z ul. Stara Droga o długości około 230 mb wraz z budową zatoki parkingowej”.

2. PODSTWA OGÓLNE

Podstawą formalną opracowania dokumentacji technicznej jest umowa zawarta pomiędzy Gminą Suszec, z siedzibą w Suszcu, 43-267 Suszec, ulica Lipowa 1, reprezentowaną przez Wójta Gminy Suszec Mariana Pawlas, a firmą Usługi Inżynieryjne i Doradztwo „OLBARK” mgr inż. Arkadiusz Olborski z siedzibą przy ul. Ks. Pojdy 81, 44-238 Czerwionka-Leszczyny, reprezentowaną przez Arkadiusz Olborskiego.

3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1. DANE OGÓLNE

Teren objęty zakresem opracowania zlokalizowany jest w miejscowości Kobielice przy ul. Kościelnej. Ulica Kościelna stanowi obecnie dojazd do Kościoła NMP Królowej Polski i pól uprawnych.

Przebudowywana droga to droga klasy D i kategorii gminnej. Łączy się z ulicą Pszczyńską na początku opracowania.

3.2. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEJ DROGI

Ulica Kościelna na większej części opracowywanego odcinka ma jezdnię o szerokości 4m o nawierzchni asfaltowej.

Wody opadowe i roztopowe z drogi odprowadzane są obecnie do rowu przydrożnego i na tereny zielone przylegające do drogi, za pomocą spadków poprzecznych

3.3. INFORMACJA O ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURZE TECHNICZNEJ

Przez teren objęty inwestycją przebiegają następujące sieci i urządzenia:

- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacji sanitarnej
- sieć gazowa
- sieć energetyczna

Istniejące uzbrojenie w miejscach przecięcia zakwalifikowano zgodnie z uzgodnieniami branżowymi do zabezpieczenia.

Zakres projektowanej przebudowy ulicy Kościelnej w Kobielicach w miejscach kolidowania z kablami SN, nN, oświetlenia ulicznego należy zabezpieczyć zgodnie z załącznikiem Nr 1 (wytyczne do zabezpieczenia kabli). Dokładne położenie kabli w miejscach kolizji należy ustalić za pomocą przekopów kontrolnych wykonanych ręcznie (bez użycia sprzętu mechanicznego). Odpowiedzialność za stosowanie bezpiecznych metod pracy oraz ewentualne uszkodzenia ponosi kierujący pracami, tj. osoba z uprawnieniami do robót elektrycznych, względnie kierownik budowy. Przed przystąpieniem do prac w odległości mniejszej niż 5m, od skrajnych przewodów linii napowietrznych nN należy uzgodnić bezpieczne metody pracy w Regionie Spółki TAURON Dystrybucja S.S.

Pod projektowaną nawierzchnią drogową znajdują się również pojedyncze odcinki sieci gazowej. Przed przystąpieniem do robót należy wystosować do RDG Pszczyzna zlecenie na nadzór branżowy, powiadomić o terminie rozpoczęcia prac, podając nazwisko i imię oraz telefon kontaktowy kierownika budowy. Wykopy w pobliżu urządzeń podziemnych kategoriycznie należy prowadzić ręcznie. Zasypanie, odkrytych podczas prac ziemnych gazociągów, może nastąpić po uprzednim powiadomieniu i sprawdzeniu ich stanu technicznego, przez upoważnionego przedstawiciela. Należy zachować strefy kontrolowane dla istniejących gazociągów zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2013r. poz. 640) załącznik 2, tabela 2.

Pod projektowaną nawierzchnią drogową znajdują się również pojedyncze odcinki sieci wodociągowej, których przebudowa jest objęta oddzielnym projektem branżowym. Przebudowa sieci wodociągowej zostanie wykonana przed robotami drogowymi objętymi powyższą dokumentacją.

Zakres robót dotyczących istniejącej infrastruktury obejmuje zabezpieczenie, zgodnie z wydanymi warunkami przez gestorów sieci. Jednak ze względu na potencjalne, niewykazane uzbrojenie, wszelkie prace należy wykonać z zachowaniem szczególnej ostrożności.

4. OCENA STANU TECHNICZNEGO

4.1. JEZDNIA WRAZ Z POBUDOWĄ

Stan techniczny określono jako niezadowolający.

4.2. POBOCZA

Stan istniejącego chodnika oraz poboczy gruntowych ocenia się jako niezadowolający. Pobocza występują jako zaniżone porośnięte trawą, uniemożliwiające właściwy spływ wód opadowych i roztopowych z korpusu drogowego. Brak odpowiedniego nachylenia poprzecznego.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA

Ogólny zakres opracowania obejmuje:

- Wykonanie przebudowy pełnej konstrukcji jezdni.
- Wykonanie zjazdów z kostki betonowej.
- Budowę zatoki parkingowej.
- Wykonanie chodnika z kostki betonowej.
- Regulacja istniejącej infrastruktury technicznej.

5.2. ROZWIĄZANIE SYTUACYJNE

Zakres przebudowy przewiduje wykonanie jezdni o szerokości 5m oraz wykonanie chodnika o szerokości nawierzchni 1,30 m zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie &44 ust. 2 tj. Szerokość chodnika przy jezdni lub przy pasie postojowym nie powinna być mniejsza niż 2,0 m, a w wypadku przebudowy albo remontu drogi dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,25 m, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych. Chodnik stanowi kontynuację ciągu pieszego drogi wojewódzkiej.

Dodatkowo została zaprojektowana zatoka parkingowa z płyt ażurowych 40x60 cm o szerokości 5 m.

Całkowita długość przebudowywanego odcinka wynosi 221,11 m.

5.3. WYKAZ DZIAŁEK OBJĘTYCH INWESTYCJĄ

Przebudowywana droga przebiega po terenach, których właścicielem jest Gmina Suszec i Rzymsko-Katolicka Parafia pod Wezwaniem Najświętszej Marii Panny Królowej Polski.

Działki Gminy Suszec:

- 794/72,
- 769/72,
- 534/38,
- 844/2,
- 845/2.

Działki Rzymsko-Katolickiej Parafii pod Wezwaniem Najświętszej Marii Panny Królowej Polski:

- 795/72,
- 767/72.

5.4. ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE

Założeniem wyjściowym jest dostosowanie projektowanej niwelety do istniejącego ukształtowania terenu, istniejących ciągów komunikacyjnych w celu zminimalizowania wykopów i nasypów.

Parametry wysokościowe projektowanej drogi przedstawiają się następująco:

- spadek poprzeczny jednostronny $i = 2\%$

-

Zjazdy indywidualne należy wykonać ze spadkiem maksymalnym nie przekraczającym 5% na długości co najmniej 6m.

5.5. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

Konstrukcję jezdni przyjęto na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43 poz. 430 z dnia 14.05.1999r, po rozpatrzeniu warunków gruntowych.

Jezdnia

Projektuje się następujący układ warstw jezdni:

- Warstwa odsączająca z piasku 0-2mm, gr. 10cm
- Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-63 gr. 20cm
- Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-31,5 gr. 10cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 6cm
- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm

Krawędzie jezdni zostały zabezpieczone przez zastosowanie krawężnika betonowego 15x22 na ławie betonowej C12/15 z oporem.

Chodnik

Projektuje się następujący układ warstw chodnika objętego przebudową:

- Warstwa odsączająca z piasku 0-2mm, gr. 10cm
- Warstwa podbudowy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-63 gr. 20cm
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4, gr. 3cm
- Kostka brukowa betonowa gr. 8cm

Krawędź chodnika została zabezpieczona przez zastosowanie krawężnika betonowego 15x22 na ławie betonowej C12/15 z oporem.

Zatoka parkingowa

Projektuje się następujący układ warstw zatoki parkingowej objętej przebudową:

- Warstwa odsączająca z piasku 0-2mm, gr. 10cm
- Warstwa podbudowy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-63 gr. 15cm
- Warstwa podbudowy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-31,5 gr. 10cm
- Podsypka z pospółki 8/16, gr. 10cm
- Płyty ażurowe, gr. 10cm

Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne przedstawione zostały w części rysunkowej projektu.

6. PROJEKTOWANE ODWODNIENIE

Odwodnienie na projektowanym odcinku drogi będzie odbywać się poprzez wykorzystanie istniejącego wpustu ulicznego zlokalizowanego pomiędzy zatoką parkingową a drogą wojewódzką. Na powierzchni zatoki parkingowej odwodnienie stanowią projektowane warstwy konstrukcyjne występujące pod płytami ażurowymi.

7. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

• Powierzchnia jezdni z betonu asfaltowego	1135,55 m ²
• Powierzchnia chodnika	297,44 m ²
• Powierzchnia zjazdów do posesji z kostki betonowej	107,40 m ²
• Powierzchnia zatoki parkingowej	492,18 m ²

8. OCHRONA KONSERWATORSKA

Teren projektowanej inwestycji nie jest objęty strefami ochrony konserwatorskiej.

9. MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Podczas projektowania przebudowy ul. Kościelnej została uwzględniona uchwała NR VIII/59/2015 dla której identyfikator obszaru objętego opracowaniem jest oznaczony indeksem C8KDD

§ 18.

1. Wyznacza się, ustalone na rysunku planu liniami rozgraniczającymi, tereny oznaczone symbolami C 1KDG, F 1KDG, C 1KDZ, F 1KDZ, C 1KDL, F 1KDL, C 1KDD ÷ C 21KDD, F 1KDD ÷ F 21KDD z podstawowym ich przeznaczeniem pod drogi publiczne.
2. Dla terenów, o których mowa w ust. 1, ustala się następującą klasyfikację:
 - 1) tereny komunikacji oznaczone symbolami C 1KDG, F 1KDG – drogi publiczne klasy główna;
 - 2) tereny komunikacji oznaczone symbolami C 1KDZ, F 1KDZ – drogi publiczne klasy zbiorcza;
 - 3) tereny komunikacji oznaczone symbolami C 1KDL, F 1KDL – drogi publiczne klasy lokalna;
 - 4) tereny komunikacji oznaczone symbolami C 1KDD ÷ C 21KDD, F 1KDD ÷ F 21KDD – drogi publiczne klasy dojazdowa.
3. Na terenach, o których mowa w ust.1, zgodnie z przeznaczeniem podstawowym, ustala się możliwość realizacja obiektów budowlanych dopuszczonych w trybie przepisów o drogach publicznych.

§ 31.

Na terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami C 1KDG, F 1KDG, C 1KDZ, F 1KDZ, C 1KDL, F 1KDL, C 1KDD ÷ C 21KDD, F 1KDD ÷ F 21KDD, C 1KX ÷ C 10KX, F 1KX ÷ F 21KX, C 1U ÷ C 15U, F 1U ÷ F 26U, C 1UK, F 1UK, F 1US, oraz C 1KP ustala się, że ulice i drogi oraz place i ciągi piesze wyposażane będą sukcesywnie w sieć oświetleniową typu ulicznego lub parkowego, w chodniki oraz w inne elementy wyposażenia, jak w szczególności ławki, stojaki na rowery, kosze na śmieci, a w miejscach występowania schodów terenowych ustala się konieczność realizacji podjazdów dla osób niepełnosprawnych

10. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Przebudowa drogi zwiększy powierzchnię o nawierzchni z betonu asfaltowego, która wynosić będzie 1137,67 m². Zmiany nie wpłyną na zwiększenie natężenia ruchu na przedmiotowej drodze, nie zmieni się oddziaływanie na środowisko. Projektowane zmiany poprawią bezpieczeństwo użytkowników ruchu i komfort poruszania się po drodze.

W trakcie eksploatacji zużycie wody oraz innych surowców, materiałów, paliw, energii nie wystąpi, wymagane będzie jednak zimowe utrzymanie oraz wykonywanie remontów w przyszłości.

Podczas prac wykonawczych nastąpi zużycie paliw wykorzystywanych przez maszyny i urządzenia pracujące na placu budowy. Wystąpi również zużycie materiałów i surowców niezbędnych dla wybudowania drogi tj: żwir lub pospółka, kruszywo łamane, beton asfaltowy, piasek.

Odpady z rozbiórki nawierzchni jezdni oraz ziemi z ukopu powinny być wykorzystane w pierwszej kolejności do prac związanych z przebudową przedmiotowej drogi, ewentualnie przewiezione i zagospodarowane w miejsce wskazane przez Inwestora do innych prac budowlanych, a w ostateczności wywiezione na składowiska odpadów.

Poziom hałasu w terenie zabudowy mieszkaniowej i zabudowy związanej ze stałym i wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży nie może przekroczyć 55 db w godzinach 6.00-22.00 i 50 db w godzinach 22.00-6.00. Prace budowlane wykonywane będą tylko w godzinach dziennych.

Po zakończeniu inwestycji teren zostanie uporządkowany a otoczenie przebudowanej drogi doprowadzone do stanu pierwotnego.

Na terenie objętym projektem nie występują obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16.04.2004r o ochronie przyrody.

11. UWAGI KOŃCOWE

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne, celem uściślenia lokalizacji uzbrojenia podziemnego. Zagęszczenie gruntu należy wykonać zgodnie z warunkami technicznymi wykonawstwa robót ziemnych oraz przepisami związanymi (normą). Prace ziemne w pobliżu czynnych urządzeń podziemnych w szczególności linii kablowych należy prowadzić ręcznie pod nadzorem służb nadzoru właścicieli sieci.

