

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Przebudowa drogi gminnej w Rgielsku

Gmina Wągrowiec

Inwestycja zlokalizowana na działkach nr:

93/3, 231, 219, 263, 290 Obręb Rgielsko

Lokalizacja: wieś Rgielsko

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

SPIS TREŚCI DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO

I. Opis techniczny do projektu architektoniczno-budowlanego

1. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO – str.2
2. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO – str.2
3. UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA – str.3
4. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO – str.3
5. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ POSADOWIENIE OBIEKTU – str.4
6. PARAMETRY TECHNICZNE CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO ORAZ ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE – str.5

II. Część rysunkowa

Rys.1. Przekroje normalne – str.7

III. Część formalno-prawna

- oświadczenie projektanta – str.9
- kopia uprawnień projektanta – str.10
- potwierdzenie przynależności projektanta do Izby – str.11
- oświadczenie projektanta sprawdzającego – str.12
- kopia uprawnień projektanta sprawdzającego – str.13
- potwierdzenie przynależności projektanta spraw. do Izby – str.14

IV. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Inwestor: Gmina Wągrowiec

ul. Cysterska 22 62-100 Wągrowiec

Projektant:

mgr inż. Janusz Kamiński nr upr. proj. 7131/50/P/2002

Projektant sprawdzający:

mgr inż. Bartosz Brzozowski nr upr. proj. WKP/0230/POOD/06

Egz. nr 1

Wągrowiec, 10 lipca 2023 r.

I. OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO

1. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej w Rgielsku o długości 550,25m (w tym odcinek 10,58 m w rejonie mostu wyłączony z opracowania) położonej na terenie Gminy Wągrowiec.

Zgodnie z Polska Klasyfikacją Obiektów Budowlanych (PKOB) wprowadzoną rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1999 r. (DZ.U. Nr 112, poz. 1316) wraz ze zmianami z 2002 r. (Dz. U. Nr 18, poz. 170) powyższe obiekty klasyfikuje się następująco:

- dla budowy nawierzchni ulicy: Sekcja 2 „Obiekty inżynierii lądowej i wodnej”, Dział 21 „Infrastruktura transportu” Grupa 211 „Autostrady, drogi ekspresowe, ulice i drogi pozostałe”, Klasa 2112 „Ulice i drogi pozostałe”,

Obiekt budowlany przewidziany do realizacji w ramach zamierzenia budowlanego należy do:

Kategoria XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe.

2. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO

Zamierzenie budowlane odpowiada w pełni funkcji przewidzianej dla danego terenu, a projektowane zagospodarowanie obejmuje:

- przebudowę jezdni bitumicznej z wykorzystaniem jako podbudowę dla projektowanej nawierzchni bitumicznej długości $550,25\text{m} - 10,58\text{m} = 539,67\text{m}$,
- poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- przebudowę/budowę zjazdów do gospodarstw i na pola w miejscu ich obecnej lokalizacji,
- wykonanie poboczy utwardzonych kruszywem,
- umocnienie pobocza betonowymi płytami ażurowymi wypełnionymi grysem i obramowanych opornikiem betonowym,

- ukształtowanie wysokościowe projektowanych nawierzchni utwardzonych dostosowane zostało do istniejących rzędnych terenu, a w szczególności do zjazdów,
- oczyszczenie istniejącego rowu przydrożnego.

3. UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA

Projektowana droga posiadać będzie nawierzchnię wykonaną z betonu asfaltowego. Przebieg drogi ma charakter zmienny tj. składa się z czterech odcinków prostoliniowych i czterech łuków poziomych. Obecnie w miejscu planowanej inwestycji istnieje jezdnia o zmiennej szerokości wynoszącej od ok. 3,75m do 4,00m i nawierzchni bitumicznej – planowana szerokość jezdni wynosić będzie od 4,00m do 4,50m.

Projektowana niweleta ma charakter podobny do obecnego ukształtowania, jedynie jest wyniesiona nieco wyżej (średnio około 9cm) ponad istniejącą nawierzchnię bitumiczną – wynika to ze wzmocnienia istniejącej konstrukcji. Pochylenie poprzeczne drogi na większości długości ma charakter daszku z dwuprocentowymi spadkami nawierzchni w kierunku pobocza gruntowego. Jedynie na odcinku około 120m pochylenie poprzeczne jezdni zaprojektowano jako jednostronne, skierowane w stronę bitumicznego pobocza.

4. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO

4.1. Zestawienie powierzchni

- budowa jezdni o nawierzchni bitumicznej o łącznej powierzchni ok. 2373m²,
- budowa zjazdów bitumicznych o łącznej powierzchni ok. 427m²,
- umocnienie pobocza betonowymi płytami ażurowymi ok. 107m²,
- utwardzenie poboczy kruszywem ok. 385m²,
- oczyszczenie istniejącego rowu przydrożnego ok. 200 m².

4.2. Parametry techniczne

- Długość ulicy – 550,25m.
- Szerokość jezdni – 4,00m – 4,50m.
- Szerokość poboczy umocnionych kruszywem – min. 0,75m,
- Szerokość poboczy gruntowych – 0,75m.

4.3. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja jezdni na istniejącej nawierzchni bitumicznej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr.4cm,
- skropienie emulsją asfaltową 0,7 kg/m²,
- siatka antyspękania, szklano-węglowa powlekana asfaltem, 100/200 kN/m,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr.4cm,
- skropienie emulsją asfaltową 1,0 kg/m².

Konstrukcja jezdni na poszerzeniach/wymianie konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr.4cm,
- skropienie emulsją asfaltową 0,7 kg/m²,
- siatka antyspękania, szklano-węglowa powlekana asfaltem, 100/200 kN/m,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr.4cm,
- skropienie emulsją asfaltową 1,0 kg/m²,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm gr. 20cm.

Konstrukcja jezdni na zjazdach:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr.4cm,
- skropienie emulsją asfaltową 0,7 kg/m²,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr.4cm,
- skropienie emulsją asfaltową 1,0 kg/m²,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm gr. 20cm.

5. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ POSADOWIENIE OBIEKTU

W związku z rozpoznaniem stanu technicznego podłoża gruntowego wykonano następujące prace:

- odwiercono 2 otwory badawcze o głębokości 2,0 m razem 4,0 mb,
- wykonano makroskopowe badania wszystkich próbek gruntu,
- stan gruntów niespoistych określono na podstawie oporu jaki stawiał grunt podczas wiercenia.

Omawiany teren znajduje się w granicach Równiny Wągrowieckiej jednostki fizjograficznej rzędu subregionu według podziału J. Kondrackiego (Narodowy Atlas Polski). Jest to obszar sandrów oraz teren oscylacji czarnkowskiej lądolodu zlodowacenia środkowopolskiego w stadiu poznańskiego (wg S. Kozarskiego).

Budowa geologiczna terenu jest prosta.

Składa się na nią holocenna warstwa osadów kulturowych w postaci nasypów. Poniżej zalegają piaski średnie pochodzenia plejstocennego.

W trakcie prowadzonych wierceń (maj 2023 r.) nie stwierdzono występowania wody gruntowej.

Podłoże gruntowe w strefie oddziaływania konstrukcji nawierzchni należy do grupy nośności G1 wg „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”.

6. PARAMETRY TECHNICZNE CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO ORAZ ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE

6.1. Zapotrzebowanie na wodę i sposób odprowadzania wód opadowych.

Obiekt budowlany sam w sobie nie ma zapotrzebowania na wodę. Wody opadowe zostaną przechwycone i odprowadzone z nawierzchni w kierunku pobocza gruntowego i dalej w teren zielony znajdujący się w pasie drogi.

6.2. Emisja zanieczyszczeń gazowy, pyłowych i płynnych.

Powstały obiekt budowlany przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących od ruchu pojazdów na drodze dojazdowej do gruntów rolnych, poprzez upłynnienie ruchu spowodowane ułożeniem twardej nawierzchni o dużo większej równości niż przed budową (likwidacja dziur, likwidacja pylenia). Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany.

Stwierdza się brak oddziaływania zamierzenia budowlanego na otoczenie.

6.3. Rodzaj i ilości wytwarzanych odpadów.

Obiekt budowlany sam w sobie nie będzie wytwarzał odpadów.

6.4. Właściwości akustyczne oraz emisja drgań.

Powstały obiekt budowlany przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu oraz drgań pochodzących od ruchu pojazdów na drodze, poprzez ułożenie nawierzchni o dużo większej równości niż przed budową (likwidacja dziur, nierówności).

6.5. Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, glebę i wody

Obiekt budowlany nie wpływa na drzewostan, ponieważ nie występują kolizje z drzewostanem.

Projektowane nawierzchnie położone są w miejscu istniejącej jezdni utwardzonej asfaltem i nie występuje tam gleba.

Obiekt budowlany nie będzie miał wpływu na wody podziemne, a wody powierzchniowe odprowadzone zostaną w teren zieleni przydrożnej znajdującej się w obrębie pasa drogowego.

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany, a jego realizacja w sposób znaczący poprawi stan środowiska i ograniczy negatywny wpływ na zdrowie ludzi.

Projektował: