

## **PROJEKT TECHNICZNY**

### **Budowa ul. Polnej w Darłowie.**

Adres obiektu            działka nr 13/2 obręb ewidencyjny 0008 Darłowo, Miasto Darłowo, pow.  
budowlanego:            sławieński, woj. zachodniopomorskie;

Inwestor:                Gmina Miasto Darłowo, Plac Tadeusza Kościuszki 9, 76-150 Darłowo

Kategoria  
obektu                    XXV, IV  
budowlanego:

Projektowała: mgr inż. Magdalena Kwiatkowska uprawnienia do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej ZAP/0073/PWOD/10, ZAP/BD/0174/10	
Sprawdził: mgr inż. Łukasz Komorowski uprawnienia do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń ZAP/0078/PWBD/16, ZAP/BD/0144/16	

Stare Bielice, maj 2024 r.

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu technicznego budowy ul. Polnej w Darłowie.

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- a) Ustawa o drogach publicznych
- b) Ustawa Prawo budowlane
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego
- d) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
- f) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków techniczno - budowlanych dotyczących dróg publicznych
- g) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
- h) Uzgodnienia z Zamawiającym.
- i) Wizja lokalna w terenie i pomiary uzupełniające.
- j) Mapy sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500 do celów projektowych dla terenu objętego zakresem opracowania.

### **2. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO**

Przedsięwzięcie dotyczy budowy I etapu ul. Polnej o łącznej długości 1109,70 m. Projekt przewiduje poprawę warunków poruszania się wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Kategoria obiektu: XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe.

Kategoria obiektu: IV – elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy.

### **3. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO**

Zaprojektowano budowę ulicy Polnej, która przeznaczona będą do ruchu pojazdów maszynowych, jednośladów oraz pieszych.

#### **4. STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Obecny stan techniczny drogi jest bardzo zły. Droga ma nawierzchnię gruntową, która jest praktycznie nieprzejezdna dla samochodów osobowych. Obecnie jedynymi użytkownikami drogi są okoliczni rolnicy. W terenie zabudowanym, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, od strony południowej, istniejąca zabudowa jest luźna, występują głównie domy jednorodzinne i rekreacji indywidualnej. Poza terenem zabudowanym występują głównie pola uprawne. Objęty opracowaniem teren jest uzbrojony w sieć telekomunikacyjną na prawie całej długości projektowanego odcinka oraz w sieć wodociągową i gazową na jej końcu – w obszarze zabudowanym.

#### **5. WARUNKI GRUNTOWE I ISTNIEJĄCE KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI**

W świetle rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r., w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z dnia 27.04.2012r., poz. 463), na terenie objętym inwestycją występują złożone warunki gruntowe. Projektowana droga należy do obiektów pierwszej kategorii geotechnicznej.

Głębokość przemarzania w tym rejonie wynosi 0,8 m według PN - 81/B - 03020.

#### **6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO**

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.), dalej ustawa ooś, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych:

- 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1939), określa:

- 1) rodzaje przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- 2) rodzaje przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W świetle powyższego planowana inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 1939), w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W wyniku prowadzenia prac budowlanych powstaną odpady w postaci rozebranej konstrukcji jezdni. Materiał nadający się do ponownego wbudowania należy przewieźć i zmagazynować na terenie

wskazany przez Inwestora, pozostały wywieźć na składowisko odpadów (zlokalizowany i urządzony zgodnie z przepisami obiekt zorganizowanego deponowania odpadów).

Innymi odpadami powstałymi w wyniku prowadzenia przebudowy będą odpady komunalne wytwarzane przez pracowników budowlanych. Śmieci należy gromadzić do pojemników i przekazywać do utylizacji uprawnionym firmom. Wytwarzane przez pracowników budowlanych ścieki socjalno-bytowe należy gromadzić w przenośnych urządzeniach sanitarnych i również przekazywać do utylizacji uprawnionym firmom.

Realizacja niniejszego zadania wymaga wycinki krzewów w przydrożnych rowach w ilości około 5000 m<sup>2</sup>.

Dla wszystkich drzew i krzewów będących w bezpośrednim rejonie placu budowy należy zapewnić szczególną ochronę z uwzględnieniem stosownych zabiegów pielęgnacyjnych.

Lokalizacja przedsięwzięcia obejmująca teren drogi wskazuje, że inwestycja nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

Przewidywany obszar oddziaływania przedsięwzięcia zamyka się w działkach objętych inwestycją, czyli na działce nr 13/2 obręb 0008 Darłowo.

## **7. STAN PROJEKTOWANY ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Długość projektowanej drogi wynosi 1109,70 m. Jest to odcinek drogi klasy dojazdowej (klasa drogi D), jednojezdniowej, dwukierunkowej, kategoria ruchu KR1.

Projekt przewiduje budowę drogi o nawierzchni betonowej (z płyt typu „jomb” o wymiarach 100x75x12,5mm) w układzie trzyczęściowym i rozstawie pomiędzy rzędami 1m. Wypełnienie przestrzeni między płytami warstwą z mieszanki kruszyw. Szerokość drogi między skrajnymi płytami wynosi 4,5 m. Płyty ułożyć wzdłuż w dwóch skrajnych rzędach, a w rzędzie środkowym w poprzek. Co 15 m, pomiędzy warstwami płyt, zaprojektowano przewiązkę z płyty typu „jomb” ułożonej w poprzek. Płyty drogowe wielootworowe typu JOMB o wymiarach 100x75x12,5 cm wykonane zgodnie z normą PN-EN 1339:2005 lub równoważnej. Płyty winny być krzyżowo zbrojone stalą wg PN-ISO 6935-2, PN-ISO 6935-2/Ak lub równoważnej w strefie dolnej i górnej o grubości prętów minimum 6 mm (Zamawiający dopuści zastosowanie zbrojenia z dwóch siatek, gdzie jedna z siatek będzie się składała z prętów o gr. 8 oraz 6 mm, druga z siatek z prętów zbrojeniowych o grubości 6 oraz 4,5 mm). Grubość otuliny głównych prętów zbrojeniowych - 30 mm ± 5 mm. Odporność na ścieranie poniżej 18 000/5 000 (mm<sup>3</sup>/mm<sup>2</sup>). Odporność na działanie mrozu, stopień mrozoodporności nie mniejszy niż F 150. Wytrzymałość na ściskanie, klasa betonu nie mniejsza niż C25/30; nasiąkliwość poniżej 5%. Powierzchnie płyt powinny być bez rys, pęknięć i ubytków betonu, o fakturze z formy lub zatartej, zgodne z wymaganiami. Krawędzie płyt powinny być równe i proste. Odchyłki od wymiarów nominalnych: długość ± 5 mm, szerokość ± 5 mm, grubość ± 3 mm. Do każdej dostarczonej partii płyt Wykonawca przedłoży certyfikat zgodności lub deklarację zgodności z polską normą.

Konstrukcja drogi:

- nawierzchni z płyt typu „jomb” – 12,5 cm;
- podsypka piaskowa gr. 5 cm;
- warstwa górna podbudowy z kruszywa 0-31,5 – 20 cm;
- warstwa dolna podbudowy z kruszywa 0-31,5 – 20 cm;
- warstwa separująca – geowłóknina 50/50 kN.

Przewiduje się odwodnienie drogi powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych, które należy oczyścić.

Opracowała:

.....  
**mgr inż. Magdalena Kwiatkowska**