

XI. PROJEKT DROGOWY

Zawartość opracowania

- 1.0. Inwestor
- 2.0. Adres inwestycji
- 3.0. Podstawa opracowania
- 4.0. Przedmiot i cel inwestycji
- 5.0. Stan istniejący
- 6.0. Stan projektowy
- 7.0. Wpływ inwestycji na środowisko

Rysunki:

D1 – Plan sytuacyjny.....	1:500
D2 - Przekroje konstrukcyjne.....	1:50
D3 – Plan warstwicowy.....	1:500

1.0. Inwestor

Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku
Ul. Okopowa 15, 80-819 Gdańsk
Użytkownik:
Komenda Miejska Policji w Słupsku
Ul. 3 Maja 1, 76-200 Słupsk

2.0. Adres inwestycji

Słupsk, ul. 3maja 1, dz. nr 120/2, obręb 9

3.0. Podstawa opracowania

1. Uzgodniona z Inwestorem koncepcja
2. Umowa nr 34/2380.1-34/2016 zawarta w dniu 25.04.2016r.
3. Wypis i wyrys z Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Fabryczna” w Słupsku, zatwierdzony uchwałą Rady Miasta Słupsk Nr XXVIII/401/08 z dnia 24.IX.2008r.
4. Obowiązujące normy i przepisy,
5. Aktualna mapa geodezyjna, sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500 wykonana przez geodetę uprawnionego inż. Tomasza Aleksandrowicza
6. Wizja lokalna przedmiotowej działki budowlanej,
7. Inwentaryzacja.

4.0. Przedmiot i cel inwestycji

Przedmiotem opracowania jest projekt układu drogowego wraz z miejscami parkingowymi i chodnikami na terenie Komendy Miejskiej Policji w Słupsku .

5.0. Stan istniejący

Teren przedmiotowej inwestycji to działka o nr ewidencyjnym 120/2, obręb 9, na której zlokalizowany jest kompleks budynków użytkowanych przez KMP w Słupsku. Działka ma nieregularny kształt. Sąsiaduje bezpośrednio z terenami zabudowy rekreacyjnej, usługowej i administracyjnej oraz zabudowy towarzyszącej (np. garaże, magazyny). Od strony granicy północnej znajdują się ogródki działkowe, od strony wschodniej budynki garażowe, techniczne, magazynowe i stacja paliw, od strony południowej znajduje się market spożywczy i budynek wielorodzinny. Od strony zachodniej teren sąsiaduje bezpośrednio z ul. Jana Sobieskiego.

Istniejące wjazdy na teren działki znajdują się od strony ul. Jana Sobieskiego (główny) oraz od str. ul. 3 Maja (pomocniczy).

6.0. Stan projektowany

W miejscowości Słupsk projektuje się układ drogowy wewnętrzny z miejscami parkingowymi na terenie Komendy Miejskiej Policji w Słupsku.

6.1. Założenia projektowe

Drogi manewrowe przeznaczone dla samochodów osobowych o szerokości 4,0-6,0m. Miejsca postojowe zlokalizowane pod kątem 90° w stosunku do dróg manewrowych. Szerokość miejsc postojowych 2,5m, długość 5,0m, szerokość miejsc dla osób niepełnosprawnych wynosi 3,6m.

6.2. Plan sytuacyjny

Nawierzchnie dróg manewrowych przewidziano z kostki betonowej typu TT z pochyleniem poprzecznym 2,0-3,0%. Wzdłuż dróg manewrowych zlokalizowano parkingi dla samochodów osobowych. Wzdłuż dróg manewrowych przewidziano chodniki 2,0m z lokalnymi poszerzeniami w zależności od natężenia ruchu pieszego. Promienie wyokrąglające skrzyżowania dostosowano do ruchu samochodów osobowych a także do wymogów dla dróg pożarowych.

Szczegółowe rozwiązania sytuacyjne pokazano na rysunku nr d1

6.3. Rozwiązania wysokościowe

Pochylenie podłużne i poprzeczne zaprojektowano aby umożliwić sprawny spływ wód opadowych. Pochylenia te wahają się od 0,5% do 15,0%.

Szczegółowe rozwiązania wysokościowe pokazano na rysunku nr d1.

6.4. Roboty ziemne

Roboty ziemne wykonywane na projektowanym terenie należy wykonać zgodnie z PN-S-02205 „Roboty ziemne”.

Roboty ziemne należy wykonywać w suchej porze roku tak, aby w żadnym wypadku nie dopuścić do nawodnienia gruntu, na którym budowany ma być nasyp lub konstrukcja nawierzchni. Jeżeli dojdzie do takiej sytuacji, należy niezwłocznie osuszyć podłoże przed rozpoczęciem dalszych robót.

Grunty uzyskane przy wykonywaniu wykopów przydatne do budowy nasypów powinny być wykorzystane w maksymalnym stopniu. Grunty przydatne do budowy nasypów mogą być wywiezione poza teren budowy tylko wówczas, gdy stanowią nadmiar objętości robót ziemnych. Grunty i materiały nieprzydatne do budowy nasypów powinny być wywiezione na odkład celem unieszkodliwienia.

6.5. Rozwiązania konstrukcyjne

Konstrukcja nawierzchni dróg wewnętrznych i parkingów

Kostka betonowa typu TT, gr. 8cm
Warstwa podsypki z cementowo-piaskowej, gr. 3 cm
Podbudowa
Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie
gr. 20 cm
Grunt stabilizowany cementem o RM=2,5MPa
gr. 15cm
Zagęszczone podłoże gruntowe (grupa nośności G1) o
wskaźniku zagęszczenia Is=0,97

Nawierzchnia ograniczona krawężnikiem betonowym 15/30cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4

gr. 5cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 gr. 15cm.

Konstrukcja nawierzchni chodników

Płytki betonowe 20x20, gr. 6cm
Warstwa podsypki z cementowo-piaskowej, gr. 3 cm
Podbudowa
Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie
gr. 15 cm
Grunt stabilizowany cementem o RM=2,5MPa
gr. 15cm
Zagęszczone podłoże gruntowe (grupa nośności G1) o
wskaźniku zagęszczenia $I_s=0,97$

Nawierzchnia ograniczona obrzeżami betonowymi 8/30cm wyniesionymi ponad powierzchnię chodnika 5cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5cm.

7.0. Wpływ inwestycji na środowisko

Projektowana budowa układu drogowego będzie miała wpływ na środowisko na etapie realizacji i funkcjonowania. Rozwiązania te nie wprowadzają negatywnych zmian w istniejącym środowisku naturalnym.

Najistotniejsze negatywne oddziaływania pojawią się podczas realizacji projektowanego układu. Powstaną istotne uciążliwości w rejonie prowadzonych robót związane ze:

- wzrostem natężenia hałasu spowodowanego pracą maszyn, urządzeń i ciężkiego sprzętu budowlanego;
- wzrostem emisji spalin z silników maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas budowy;
- wzrostem wibracji powodowanych przez maszyny i urządzenia używane do zagęszczania podbudowy.

Odwodnienie jezdni odbywać się będzie za pomocą wpustów deszczowych odprowadzonych do kanału deszczowego.

Na etapie budowy Wykonawca robót jest zobowiązany wykonać projekt organizacji placu budowy, który będzie uwzględniał wymagania ochrony środowiska w zakresie gospodarki odpadami.

Wykonawca robót będący wytwórcą odpadów powinien posiadać stosowne zezwolenia i tak prowadzić roboty aby:

- ograniczać ilość odpadów i ich negatywne oddziaływanie na środowisko i ludzi,
- prowadzić roboty budowlane z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska,
- zapewniać zgodne z zasadami ochrony środowiska unieszkodliwianie odpadów, których powstaniu nie udało się zapobiec,
- gromadzić i segregować odpady oraz właściwie dla określonych grup i rodzajów składować w wydzielonym miejscu, z łatwym dostępem dla specjalistycznych służb komunalnych
- przekazywać wytworzone odpady tylko firmom legitymującym się właściwymi zezwoleniami organów administracyjnych na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami.

W trakcie realizacji inwestycji oraz jej eksploatacji przewiduje się możliwość wystąpienia następujących odpadów:

- gleba i ziemia w tym kamienie;
- odpady z betonu oraz gruz z rozbiórek i remontów.

Zgodnie z zasadami określającymi ochronę środowiska oraz warunkami korzystania z jego zasobów określonymi w:

- ustawie z dnia 27.04.2001r. „Prawo ochrony środowiska” Dz. U. nr 62 z dnia 20.06.2001r. poz. 627,
- ustawie z dnia 27.04.2001r. o odpadach,
- ustawie z dnia 27.07.2001r. o wprowadzeniu ustawy „Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych ustaw” Dz. U. nr 100 z dnia 18 września 2001r. poz. 1085
- ustawie z dnia 28.05.2002r. Dz. U. nr 74 poz. 686, przy rozbiórkowych robotach drogowych, związanych z budową powyższej drogi, odpady zdefiniowano w grupie 17:

Kod odpadu:	Rodzaj odpadu:
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie

Jednocześnie zaleca się:

- zagospodarowanie odpadów na placu budowy (np. w ramach robót ziemnych lub nawierzchniowych),
- składowanie niewykorzystanych odpadów w miejscu wskazanym przez Inwestora,
- sprzedaż odpadów niebezpiecznych (wykrytych w czasie budowy) lub przekazanie ich do utylizacji wyspecjalizowanym firmom.
- W przypadkach wątpliwych należy powiadomić nadzór inwestorski i autorski.

Opracował:
mgr inż. Marek Mąkosa