

Z P U H Czesław Buczak „P R O F I L ” 98-200 Sieradz ul. Daszyńskiego 3/11 tel. (0-43) 822-62-39		Egz. Nr 5.
Nazwa opracowania : Przebudowa drogi dojazdowej wewnętrznej Biała Parcela III		
Odcinek : od km 0+000 do km 1+012,07.		
Rodzaj opracowania : PROJEKT BUDOWLANY		
Inwestor : Urząd Gminy Biała		
Opracował zespół w składzie:	Nr Uprawnień	Podpisy
inż. Czesław Buczak	upr.proj.2735/94
inż. Robert Krawczyk	
	
	
Data wykonania: czerwiec 2010	Nr umowy:	z dnia:

Spis treści

Spis treści

1. OPIS TECHNICZNY

2. OBLICZENIA

Wykaz współrzędnych punktów głównych

Wykaz kątów wierzchołkowych

Wykaz długości boków i azymutów

Wykaz przekrojów i obliczeń rzędnych projektowanych

3.CZĘŚĆ RYSUNKOWA

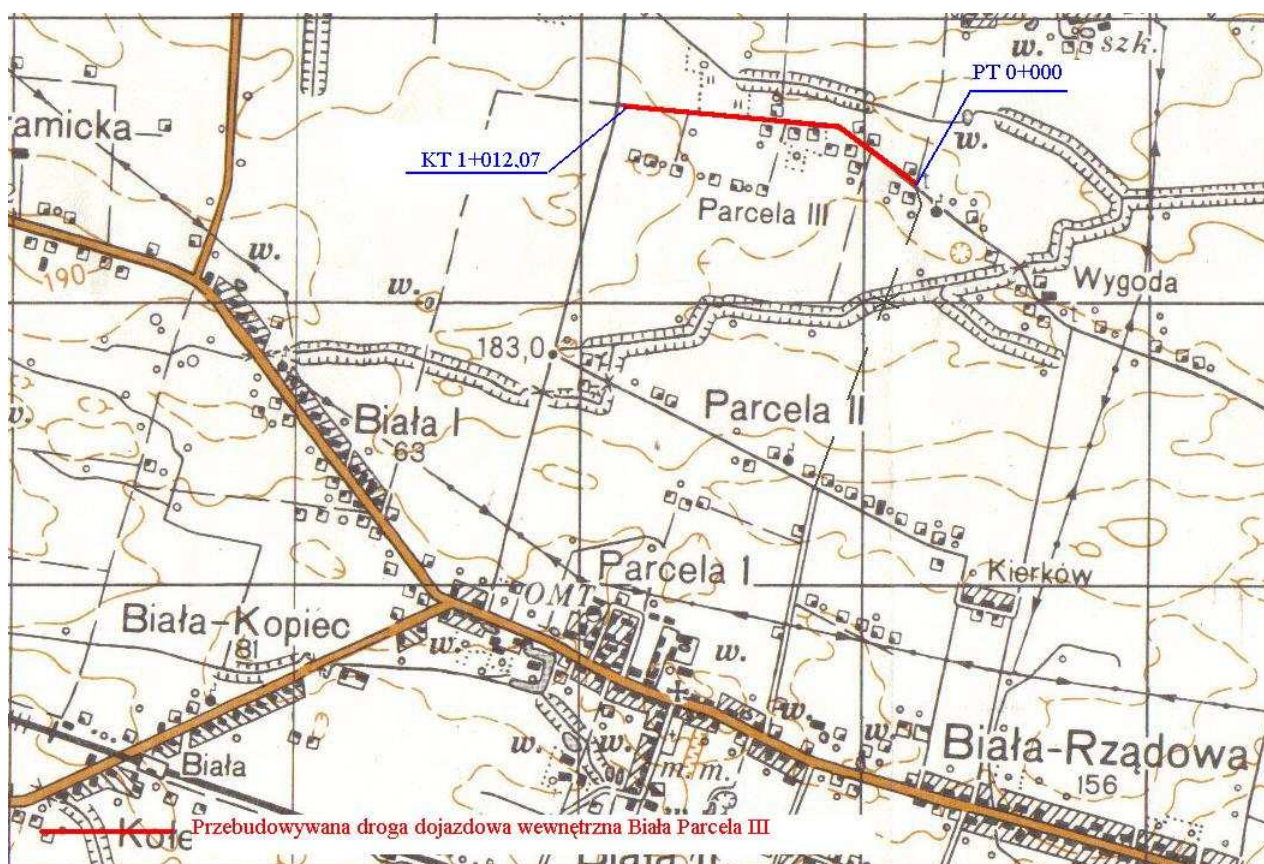
Plan sytuacyjno-wysokościowy - Rys. 1.1. – Rys.1.7.

Profil podłużny Rys.2.1 – Rys.2.3.

Rysunki konstrukcyjne Rys.3.1 – Rys.3.4.

Rysunki odwodnienia Rys.4.1 – Rys.4.2.

Rysunek poglądowy



1. OPIS TECHNICZNY

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO

CZĘŚĆ DROGOWA

Zgodny z § 11 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. nr 120, póź. 1133)

1) Przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego oraz, w zależności od rodzaju obiektu, jego charakterystyczne parametry techniczne, w szczególności: kubaturę, zestawienie powierzchni, wysokość długość

Przedmiotem niniejszego projektu jest opracowanie dokumentacji przebudowy drogi dojazdowej wewnętrznej Biała Parcela III - Gmina Biała.

W zakres niniejszego opracowania poza przebudową drogi wchodzi także wykonanie obustronnych poboczy szerokości 0,75 m oraz wjazdów do posesji.

Inwestycja będzie prowadzona na niżej wymienionych działkach w obrębie Biała Parcela:

Lp.	nr działki	Właściciel	Adres
1	1	Gmina Biała	98-350 Biała, Biała Druga 4b
2	263	Powiatowy Zarząd Dróg w Wieluniu	98-300 Wieluń, ul. Fabryczna 7
3	17/1	Powiatowy Zarząd Dróg w Wieluniu	98-300 Wieluń, ul. Fabryczna 7

Zakłada się prowadzenie robót wyłącznie w pasie drogowym w/w działek. Inwestycja nie narusza prawa osób trzecich.

Na działkach będących we władaniu Powiatowego Zarządu Dróg w Wieluniu inwestycja ogranicza się do włączenia drogi dojazdowej wewnętrznej do drogi powiatowej.

Charakterystyczne parametry techniczne drogi:

- całkowita długość drogi -1012,07 m,
- droga wewnętrzna klasy „W”,
- kategoria ruchu – nie określa się,
- nawierzchnia bitumiczna,
- szerokość jezdni:
 - 5,5 m – od km 0+000 do km 0+030,
 - 4,0 m – od km 0+050 do km 1+012,07,
- szybkość projektowana – 40 km/godz.,
- spadek poprzeczny jezdni :
 - w lewo $i=2\%$ od km 0+000 do km 0+030 i od km 0+222,89 do km 0+245,91,

obustronny $i=2\%$ od km 0+050 do km 0+202,89 i od km 0+265,91 do 1+012,07,

- całkowita powierzchnia jezdni – około 4500 m²,

Pozostałe parametry techniczne:

- powierzchnia zjazdów – około 150 m²,
- pobocze utwardzone kruszywem łamanym z powierzchniowym utwaleniem emulsją asfaltową i grysami,
- szerokość pobocza 0,75 m,
- powierzchnia poboczy – około 1500 m²,
- spadek poboczy $i=5\%$,
- od km 0+005 do km 0+030 po stronie lewej zaprojektowano się ściek typu korytkowego.

2) Formę architektoniczną i funkcję obiektu, sposób jego dostosowania do krajobrazu i otaczającej zabudowy oraz sposób spełnienia wymagań, o których mowa w art. 5 ust. 1, (zgodność z przepisami budowlanymi, obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej)

Droga dojazdowa Biała Parcela III biegnie terenami płaskimi w kierunku zachodnim od drogi powiatowej nr 4504E Wiktorów – Biała Rządowa.

W stanie istniejącym posiada nawierzchnię tłuczniową.

Przebieg drogi wysokościowo dostosowano do stanu istniejącego podnosząc niweletę drogi o założoną grubość konstrukcji.

Rozbiorce podlega odcinek dołączenia drogi dojazdowej do drogi powiatowej na odcinku 30 m.

W wyniku wykonania planowanych robót droga będzie posiadać nawierzchnię bitumiczną o szerokości:

- 5,5 m na odcinku od km 0+000 do km 0+030 i przekroju szlakowym,
- 4,0 m na odcinku od km 0+050 do km 1+012,07 i przekroju szlakowym.

Oprócz jedni w projekcie przewidziano wykonanie poboczy utwardzonych kruszywem łamanym i powierzchniowo zabezpieczonych emulsją asfaltową i grysami.

Szerokości poboczy wynoszą:

- od km 0+030 do km 1+012,07 – pobocze lewe szerokości 0,75 m,
- od km 0+000 do km 1+012,75 – pobocze prawe 0,75 m.

Na odcinku od km 0+005 do km 0+030 po lewej stronie zaprojektowano ściek drogowy typu korytkowego 50/60. Dzięki zastosowaniu tego ścieku i spadku jednostronnego na odcinku drogi dojazdowej nie będzie wlewać się na drogę powiatową tylko spłynie do rowu znajdującego się przy tej drodze Rys.1.1.

Projekt wykonano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać

drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, póź. 430), obowiązującymi polskimi normami oraz zasadami wiedzy technicznej.

3) Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego, zastosowane schematy konstrukcyjne (statyczne), założenia przyjęte do obliczeń konstrukcji, w tym dotyczące obciążeń, oraz podstawowe wyniki tych obliczeń, a dla konstrukcji nowych, nie sprawdzonych - wyniki ewentualnych badań doświadczalnych, rozwiązania konstrukcyjno - materiałowe podstawowych elementów konstrukcji obiektu, kategorię geotechniczną obiektu, warunki i sposób jego posadowienia oraz zabezpieczenia przed wpływami eksploatacji górniczej, rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe wewnętrznych i zewnętrznych przegród budowlanych; w wypadku projektowania przebudowy, rozbudowy lub nadbudowy do opisu technicznego należy dołączyć ocenę techniczną obejmującą w uzasadnionych wypadkach, także ocenę aktualnych warunków geologiczno-inżynierskich i stan posadowienia obiektu

Projektowana droga jest zaliczana do **pierwszej klasy geotechnicznej**, która obejmuje obiekty budowlane o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym.

Wykopy będą prowadzone do głębokości:

- 0,4 m w przypadku wykonania pełnej konstrukcji drogi,
- 0,8 m w przypadku wykonywania przepustu pod drogą,

Warunki gruntowe należy traktować jako proste.

Konstrukcję drogi zaprojektowano wykorzystując istniejącą nawierzchnię tłuczniową.

Ze względu na fakt iż droga nie należy do żadnej kategorii w porozumieniu z Inwestorem przyjęto następującą konstrukcję drogi .

Przyjęta konstrukcja drogi od km 0+030 do km 0+530 (na istniejącej nawierzchni tłuczniowej):

-podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 10 cm w warstwie górnej
fr. 0-31,5 mm,

-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 0/12mm gr. 5 cm,

Razem grubość warstwy 15 cm.

W przypadku braku szerokości istniejącej nawierzchni dla potrzeb wykonania projektowanej drogi przewiduje się wykonanie niezbędnych poszerzeń. Przyjęto wzmocnienie istniejącej konstrukcji – obustronnie szer. 1,0 m.

Przyjęta konstrukcja drogi w miejscach poszerzeń i pełnej konstrukcji od km 0+000 do km 0+030 i od km 0+530 do km 1+021,07:

-warstwa odcinająca z piasku gr. 15 cm,

-podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 12 cm w warstwie dolnej
fr. 0-64 mm,

-podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm w warstwie górnej

fr. 0-31,5 mm,

-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 0/12mm gr. 5 cm,

Razem grubość warstwy 40 cm.

Projekt zakłada wykonanie poboczy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 0-31,5 mm gr. 10 cm i umocnionego powierzchniowo emulsją asfaltową i grysami frakcji 5÷8 mm na całej długości.

Dojazdy do posesji i na pola zaprojektowano w technologii jak pobocza.

Konstrukcja nawierzchni poboczy, zjazdów do posesji oraz na pola

Przyjęta konstrukcja zjazdów i poboczy:

-warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm,

-podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-31,5 mm w warstwie górnej - gr. 10 cm,

-skropienie pierwsze podbudowy tłuczniowej kationową emulsją asfaltową,

-rozścielenie kruszywa – grys frakcji 5÷8 mm z jego zagęszczeniem.

4) W stosunku do obiektu użyteczności publicznej i budynku mieszkalnego wielorodzinnego - sposób zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z tego obiektu przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

Włączenie drogi dojazdowej do drogi powiatowej.

Początek przebudowy drogi dojazdowej wewnętrznej Biała Parcela III przyjęto na krawędzi drogi powiatowej nr 4504E Wiktorów – Biała Rządowa. Przy drodze powiatowej przewidziano wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej szerokości 5,5 m (2x2,75 m)

Woda z przebudowywanej drogi nie będzie spływać na drogę powiatową dzięki nadaniu jej spadku w kierunku lewej krawędzi i zastosowaniu ścieku drogowego typ korytkowy karta 01.03. „Katalogu Powtarzalnych Elementów Drogowych”. Woda przechwycona do ścieku korytkowego zostanie skierowana do rowu przydrożnego znajdującego się przy drodze powiatowej. Pobocze po stronie prawej skrzyżowania zostanie wykonane jako utwardzone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie gr. 10 cm i zamknięte powierzchniowo emulsją asfaltową i grysami.

Pod drogą dojazdową w km 0+002 w ciągu rowu drogi powiatowej zostanie ułożony przepust ø400 PE długości 15 m zakończony obustronnymi murkami oporowymi. Rów przy drodze powiatowej zostanie odtworzony na dł. 30 m przed i za przepustem.

Połączenie warstwy ścieralnej drogi powiatowej z nową nawierzchnią drogi dojazdowej wykonać poprzez wykonanie niezbędnego wyrównania (ucięcia) krawędzi jezdni, oczyszczenia

jej i posmarowania. Połączenie obydwu nawierzchni ścieralnych zabezpieczyć taśmą laterbitową bezpośrednio przed ułożeniem nowej warstwy ścieralnej na drodze dojazdowej.

Urządzenia obce

Ze względu na projektowanie drogi o nawierzchni sztywnej w projekcie przewidziano zabezpieczenie kabli telefonicznych i energetycznych poprzecznie przecinających jezdnię dwudzielnymi rurami osłonowymi $\varnothing 200$ które należy założyć na w/w kable.

5) W stosunku do obiektu usługowego, produkcyjnego (lub technicznego - podstawowe dane technologiczne oraz współzależności urządzeń i wyposażenia związanego z przeznaczeniem obiektu i jego rozwiązaniami budowlanymi

Nie dotyczy projektowanej drogi.

6) W stosunku do obiektu budowlanego liniowego - rozwiązania budowlane i techniczno -instalacyjne, nawiązujące do warunków terenu występujących wzdłuż jego trasy, oraz rozwiązania techniczno-budowlane w miejscach charakterystycznych lub o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania obiektu albo istotne ze względów bezpieczeństwa, z uwzględnieniem wymaganych stref ochronnych

Rozwiązania techniczno - budowlane w zakresie opracowania:

- przebudowy drogi na długości około 1012 m;
- wykonania zjazdów do posesji z kruszywa łamanego;
- wykonania obustronnych poboczy;
- wykonania oznakowania pionowego.

przedstawiono na planie sytuacyjnym Rys. 1.1.÷1.7. profilu podłużnym Rys. 2.1. ÷ 2.3. oraz na rysunkach konstrukcyjnych.

Niweletę jezdni projektowano tak, aby prowadzone roboty drogowe znacząco jej nie podniosły w stosunku do stanu istniejącego. Na początku zakresu opracowania rozwiązanie wysokościowe było determinowane istniejącymi rzędnymi drogi powiatowej nr 4504E Wiktorów – Biała Rządowa, natomiast koniec dostosowano do rzędnych terenu.

7) Rozwiązania zasadniczych elementów wyposażenia budowlano instalacyjnego, zapewniające użytkowanie obiektu zgodnie z przeznaczeniem, w szczególności instalacji i urządzeń: sanitarnych, grzewczych, wentylacyjnych, klimatyzacyjnych, gazowych, elektrycznych, telekomunikacyjnych, piorunochronnych, a także sposób powiązania instalacji obiektu z sieciami zewnętrznymi i punkty pomiarowe, założenia przyjęte do obliczeń instalacji oraz podstawowe wyniki tych obliczeń, z uzasadnieniem doboru, rodzaju i wielkości urządzeń,

Odprowadzenie wody z jezdni nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego.

Zaleca się inwestorowi pozyskanie (w najbliższym możliwym czasie) działek przydrożnych celem wykonania odwodnienia pasa drogowego. Ze względu na zbyt wąski pas drogowy i brak możliwości wykonania rowów przydrożnych spływ wody pozostawiono bez zmian.

8) Rozwiązania i sposób funkcjonowania zasadniczych urządzeń instalacji technicznych, w tym przemysłowych i ich zespołów tworzących całość techniczno-użytkową decydującą o podstawowym przeznaczeniu obiektu, w tym charakterystyką i odnośne parametry instalacji i urządzeń technologicznych, mających wpływ na architekturę, konstrukcję, instalacje i urządzenia techniczne związane z obiektem,

Zastosowane w projekcie rozwiązania techniczne zakładają wykonanie całości zadania w jednym etapie. Każde dzielenie zadania wymaga bezwzględnie pisemnej zgody projektantów i wydania przez nich pozytywnej opinii w zakresie etapowania oraz etapowania robót. Dzielenie zadania na etapy bez zgody projektantów traktuje się jako naruszenie praw autorskich. Roboty należy prowadzić pod nadzorem osób uprawnionych.

9) Charakterystyką energetyczną obiektu budowlanego, z wyjątkiem obiektów wymienionych w art. 20 ust. 3 pkt. 2, określającą w zależności od potrzeb:

- a) bilans mocy urządzeń elektrycznych oraz zużywających inne rodzaje energii, stanowiących jego stałe wyposażenie budowlano-instalacyjne, z wydzieleniem mocy urządzeń służących do celów technologicznych związanych z przeznaczeniem obiektu,
- b) w stosunku do budynku wyposażonego w instalacje grzewcze lub chłodnicze - właściwości cieplne przegród zewnętrznych, w tym ścian pełnych oraz drzwi, wrót, a także przegród przezroczystych i innych,
- c) parametry sprawności energetycznej instalacji grzewczej i innych urządzeń mających wpływ na gospodarkę cieplną obiektu, w tym wentylacyjnych i klimatyzacyjnych,
- d) dane wykazujące, że przyjęte w projekcie rozwiązania budowlane i instalacyjne spełniają wymagania dotyczące oszczędności energii zawarte w przepisach techniczno-budowlanych,

Nie dotyczy projektowanej drogi.

10) Dane techniczne obiektu charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:

- a) zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków,
- b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się,
- c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów,
- d) emisji hałasu oraz wibracji, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się,
- e) wpływu obiektu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne, oraz wykazać, że przyjęte w projekcie rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczają lub eliminują wpływ obiektu na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, zgodnie z odrębnymi przepisami

Na terenie inwestycji nie znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, na które może oddziaływać, ani też obszary „Natura 2000”.

Przebudowywana droga wewnętrzna stanowi dojazd do działek przy niej zlokalizowanych.

Z tytułu utwardzenia drogi wynikają same pozytywne aspekty z których główne to:

- łatwiejszy dojazd do działek spowoduje mniejsze zużycie paliwa niż obecnie i mniejszą emisję spalin do środowiska,
- zwiększone bezpieczeństwo i komfort jazdy użytkowników ruchu,
- likwidacja zastoisk i kałuży w pasie jezdnym,
- pozytywna reakcja mieszkańców którzy od lat oczekują na utwardzenie drogi.

<i>11) Warunki ochrony przeciwpożarowej określone w odrębnych przepisach.</i>

Nie dotyczy projektowanej drogi.

3.CZĘŚĆ RYSUNKOWA