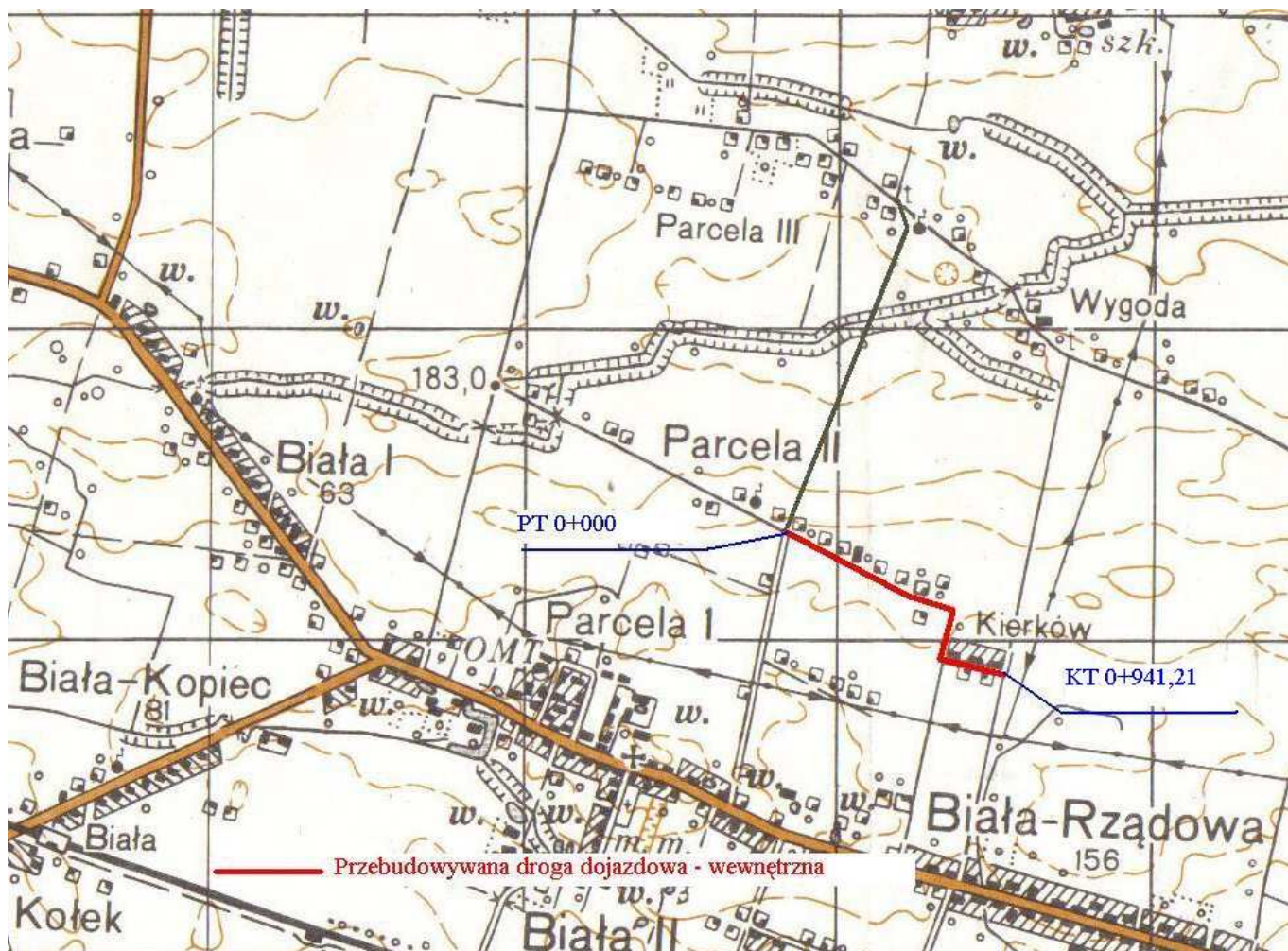


Z P U H Czesław Buczak „P R O F I L ” 98-200 Sieradz ul. Daszyńskiego 3/11 tel. (0-43) 822-62-39		Egz. Nr 1.
Nazwa opracowania : Przebudowa drogi dojazdowej – wewnętrznej do pól Biała – Parcela Druga – Biała Rządowa na działkach nr 90, 59/5, 70, 129, 87 i 117.		
Odcinek : od km 0+000 do km 0+941,21.		
Rodzaj opracowania : PROJEKT BUDOWLANY ETAP I i ETAP II		
Inwestor : Urząd Gminy Biała		
Opracował zespół w składzie:	Nr Uprawnień	Podpisy
inż. Czesław Buczak	upr.proj.2735/94
inż. Robert Krawczyk	
	
	
Data wykonania: luty 2011	Nr umowy:	z dnia:

Spis treści

Spis treści	03
Zaświadczenie ŁOIIB w Łodzi, Kopia uprawnień, Oświadczenie projektanta.	
1. OPIS TECHNICZNY	04
2.CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	12
Plan sytuacyjno-wysokościowy - Rys. 1.1. - Rys. 1.3.	
Rysunki konstrukcyjne Rys.2.1. – Rys.2.10.	

**PRZEBUDOWA DROGI DOJAZDOWEJ – WEWNĘTRZNEJ DO PÓL
BIAŁA – PARCELA DRUGA – BIAŁA RZĄDOWA
OD KM 0+000 DO KM 0+941,21**
Rysunek poglądowy



1. OPIS TECHNICZNY

OPIS BUDOWLANY
DO PROJEKTU PRZEBUDOWY DROGI DOJAZDOWEJ – WEWNĘTRZNEJ
DO PÓL BIAŁA – PARCELA DRUGA – BIAŁA RZĄDOWA
ODCINEK OD KM 0+000 DO KM 0+941,21

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

Opracowanie niniejsze dotyczy wykonania projektu budowlanego na wykonanie nawierzchni asfaltowej drogi dojazdowej wewnętrznej do pól Biała – Parcela Druga – Biała. Przebudowa będzie prowadzona na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 4504E Biała – Wiktorów w m. Biała – Parcela Druga do działki nr 86/2.

Inwestycja będzie prowadzona na niżej wymienionych działkach:

Lp.	nr działki	Lokalizacja / obręb	Właściciel
1	90	droga powiatowa / Biała Parcela - Druga	Powiatowy Zarząd Dróg w Wieluniu; 98-300 Wieluń, ul. Fabryczna 7
2	59/5	droga powiatowa / Biała Parcela - Druga	Powiatowy Zarząd Dróg w Wieluniu; 98-300 Wieluń, ul. Fabryczna 7
3	70	droga wewnętrzna / Biała Parcela - Druga	98-350 Biała, Biała Druga 4b
4	129	droga wewnętrzna / Biała Parcela - Druga	98-350 Biała, Biała Druga 4b
5	87	droga wewnętrzna / Biała Rządowa	98-350 Biała, Biała Druga 4b
6	117	droga wewnętrzna / Biała Rządowa	98-350 Biała, Biała Druga 4b

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

Charakterystyczne parametry techniczne nowo projektowanej drogi:

- całkowita długość drogi – 941,21 m,
- droga dojazdowa – wewnętrzna klasy „D”,
- kategoria ruchu – nie określa się,
- nawierzchnia bitumiczna,
- szerokość jezdni:
 - od km 0+000 do km 0+050 – szerokość 4,5 m,
 - od km 0+070 do km 0+447,30 – szerokość 3,0 m,
 - od km 0+467,30 do km 0+479,87 – szerokość 3,9 m,
 - od km 0+499,87 do km 0+941,21 – szerokość 3,0 m.

- szybkość projektowana – 30 km/godz.,
- spadek poprzeczny jezdni:
 - od km 0+000 do km 0+050 – dwustronny 2%,
 - od km 0+070 do km 0+941,21 – jednostronny 2%.
- całkowita powierzchnia jezdni około – 3000 m².

Pozostałe parametry techniczne:

- szerokość poboczy – 0,75 m całą długością drogi z miejscowymi przewężeniami do szerokości 0,4 m,
- powierzchnia poboczy około – 1400 m²,
- pobocza z destruktu gr. 10 cm zamknięte emulsją asfaltową i grysami frakcji 3÷5 mm na całej długości,
- spadek pobocza i=5% w kierunku granicy pasa drogowego,
- wjazdy do posesji w miejscach istniejących o konstrukcji takiej jak pobocza.

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 Biała – Parcela Druga – Biała Rządowa biegnie terenami płaskimi w kierunku południowo – wschodnim od drogi powiatowej nr 4504E Biała – Wiktorów.

W stanie istniejącym prawie cały odcinek posiada nawierzchnię tłuczniową szer. 2,3 ÷ 4,2 m. Końcowy fragment o długości około 50 m ma nawierzchnię gruntową.

Szerokość pasa drogowego wynosi od 5,0 ÷ 7,4 m.

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

W wyniku wykonania planowanych robót droga będzie posiadać całym odcinkiem nawierzchnię bitumiczną w przekroju szlakuwym. Prawie całym odcinkiem jezdni będzie szerokości 3,0 m za wyjątkiem włączenia do drogi powiatowej i poszerzeń na łukach.

Ze względu na konieczność wyprostowania przebiegu drogi i wykonania jezdni o założonej szerokości w miejscach gdzie istniejąca nawierzchnia tłuczniowa jest niewystarczająca przewidziano wykonanie niezbędnych poszerzeń.

Poszerzenia należy wykonać:

Etap - I

- od km 0+000 do km 0+050 szerokości 1,0 m po stronie lewej,
- od km 0+450 do km 0+500 szerokości 1,5 m po stronie prawej,
- od km 0+500 do km 0+583 szerokości 1,0 m po stronie prawej,

- od km 0+583 do km 0+600 szerokości 0,5 m po stronie prawej.

Etap – II

- od km 0+600 do km 0+710 szerokości 0,5 m po stronie prawej,

- od km 0+750 do km 0+890 szerokości 0,5 m po stronie prawej.

Końcowy odcinek o nawierzchni gruntowej na długości około 50 m wymaga wykonania nowej konstrukcji całą szerokością.

Oprócz jezdni w projekcie przewidziano wykonanie obustronnych poboczy utwardzonych destruktem gr. 10 cm zamkniętego powierzchniową emulsją i grysami. Założono szerokości 0,75 m jednak ze względu na niewystarczającą szerokość pasa drogowego miejscami następują punktowe jego zwężenia do szer. 0,4 m.

Do wykonania poboczy należy stosować destrukta poddany recyklingowi.

Ze względu na fakt iż projektowana droga nie zaliczana jest do żadnej kategorii dróg publicznych a jedynie jest drogą wewnętrzną wszystkie parametry do projektu uzgodniono z inwestorem.

W projekcie dla potrzeb przebudowy brano pod uwagę elementy Rozporządzenia 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).

Projekt wykonano zgodnie z obowiązującymi 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 0,3 m w przypadku wykonania pełnej konstrukcji drogi.

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:

- od km 0+000 do km 0+890 (na istniejącej nawierzchni tłuczniowej):

- wyrównanie istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym fr. 0-31,5 mm grubość 3 ÷ 4 cm,
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie w warstwie górnej gr. 10 cm fr. 0-31,5 mm,
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 0/12mm gr. 5 cm,
- Razem grubość warstwy 15 cm.

- w miejscach poszerzeń oraz od km 0+890 do km 0+941,21:

- warstwa odcinająca z piasku gr. 15 cm,
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie w warstwie dolnej gr. 12 cm fr. 0-64 mm,
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie w warstwie górnej gr. 8 cm fr. 0-31,5 mm,
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 0/12mm gr. 5 cm,
- Razem grubość warstwy 40 cm.

W przypadku braku szerokości istniejącej nawierzchni dla potrzeb wykonania projektowanej drogi przewiduje się wykonanie niezbędnych poszerzeń w kilometrażach zgodnie z punktem 2.

Do wykonywania podbudowy należy stosować kruszywa pochodzenia magmowego o założonej w projekcie frakcji.

Projekt zakłada wykonanie poboczy z destruktu gr. 10 cm na całej długości powierzchniowo zamkniętych emulsją asfaltową i grysami frakcji 3÷5 mm. Na pobocza należy stosować destruktu frakcji 0÷35 mm. Do wykonywania powierzchniowego utrwalenia zastosować asfaltową emulsję kationową oraz grysy pochodzenia magmowego.

Wjazdy do posesji zaprojektowano w technologii jak pobocza.

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 – wewnętrznej do drogi powiatowej.

Początek przebudowy drogi dojazdowej – wewnętrznej do pól Biała – Parcela Druga – Biała Rządowa przyjęto na krawędzi drogi powiatowej nr 4504E Biała – Wiktorów.

Na włączeniu do drogi powiatowej szerokość drogi dojazdowej będzie wynosić 4,5 m z obustronnymi łukami R=5. W projekcie przewidziano pobocza szer. 0,75 wykonane z destruktu i powierzchniowo zamknięte emulsją i grysami.

Połączenie warstwy ścieralnej drogi powiatowej z nową nawierzchnią drogi dojazdowej – wewnętrznej do pól 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 – wewnętrznej.

Urządzenia obce

Ze względu na projektowanie drogi o nawierzchni sztywnej w projekcie przewidziano zabezpieczenie kabli telefonicznych poprzecznie przecinających jezdnię dwudzielnymi rurami osłonowymi $\varnothing 150$ 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 941,21 m;
- wykonania obustronnych poboczy;
- wykonania zjazdów do posesji z destruktu;
- wykonania oznakowania pionowego.

przedstawiono na planie sytuacyjnym Rys. 1.1.÷1.3. oraz na rysunkach konstrukcyjnych.

Niweletę wykonać tak, aby prowadzone roboty drogowe znacząco jej nie podniosły i dostosować do stanu istniejącego. Na początku zakresu opracowania rozwiązanie wysokościowe było determinowane istniejącymi rzędnymi drogi powiatowej nr 4504E Biała – Wiktorów, natomiast koniec dostosować do rzędnych istniejącego terenu. Całość po wykonaniu profilu i wyrównania podnieść o wielkość konstrukcji drogi.

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 dwóch etapach.

Etap – I odcinek od km 0+000 do km 0+600, Etap – II odcinek od km 0+600 do km 0+941,21.

Podział odcinka na etapy nie wpłynie negatywnie na warunki techniczne przebudowywanej drogi.

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

11) Warunki ochrony przeciwpożarowej określone w odrębnych przepisach.

Nie dotyczy projektowanej drogi.

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA