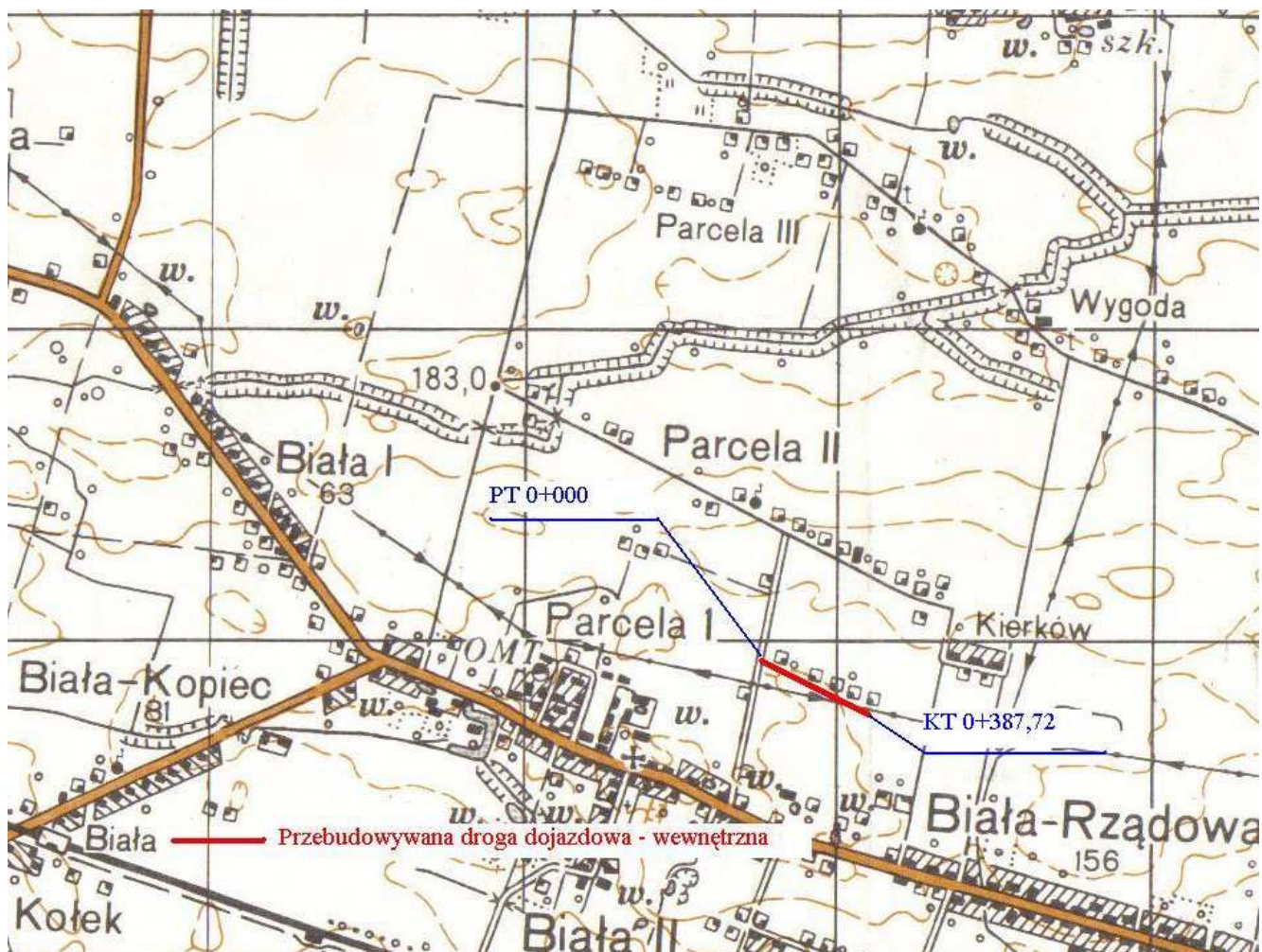


Z P U H Czesław Buczak „P R O F I L ” 98-200 Sieradz ul. Daszyńskiego 3/11 tel. (0-43) 822-62-39		Egz. Nr 4.
Nazwa opracowania : Przebudowa drogi dojazdowej – wewnętrznej Biała – Parcela Pierwsza		
Odcinek : od km 0+000 do km 0+387,72. Inwestycja realizowana będzie na działkach nr 90 i 95		
Rodzaj opracowania : 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: wrzesień 2011	Nr umowy:	z dnia:

Spis treści

Spis treści	03
Zaświadczenie ŁOIIB w Łodzi, Kopia uprawnień, Oświadczenie projektanta.	
1. OPIS TECHNICZNY	04
2.OBLICZENIA	12
Wykaz współrzędnych punktów głównych	
Wykaz kątów wierzchołkowych	
Wykaz długości boków i azymutów	
3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
Plan sytuacyjno-wysokościowy - Rys. 1.1. - Rys. 1.3.	
Rysunki konstrukcyjne Rys.2.1. – Rys.2.6.	

PRZEBUDOWA DROGI DOJAZDOWEJ – WEWNĘTRZNEJ
BIAŁA – PARCELA PIERWSZA
OD KM 0+000 DO KM 0+387,72
Rysunek poglądowy



1. OPIS TECHNICZNY

OPIS DO PROJEKTU BUDOWLANEGO
PRZEBUDOWY DROGI DOJAZDOWEJ – WEWNĘTRZNEJ BIAŁA –
PARCELA PIERWSZA
ODCINEK OD KM 0+000 DO KM 0+387,72

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 dla obiektu budowlanego p.n. „Przebudowa drogi dojazdowej wewnętrznej Biała – Parcela Pierwsza”. Inwestycja będzie realizowana na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 4504E (Biała – Wiktorów) w m. Biała – Parcela Pierwsza do działki nr 94/1. W ramach projektu będzie wykonana nowa nawierzchnia drogi wraz z poboczymi.

Inwestycja będzie prowadzona na niżej wymienionych działkach:

Lp.	nr działki	Lokalizacja / obręb	Właściciel
1	90	droga powiatowa / obręb Biała Parcela	Powiatowy Zarząd Dróg w Wieluniu; 98-300 Wieluń, ul. Fabryczna 7
2	95	droga wewnętrzna / obręb Biała Parcela	98-350 Biała, Biała Druga 4b

Na działce będącej w władaniu Powiatowego Zarządu Dróg w Wieluniu inwestycja ogranicza się do włączenia przebudowywanej drogi do drogi powiatowej.

Charakterystyczne parametry techniczne dla przebudowywanej drogi:

- całkowita długość drogi – 387,72 m,
- powierzchnia jezdni około – 1200 m²,
- droga dojazdowa – wewnętrzna klasy „D”,
- kategoria ruchu – nie określa się,
- nawierzchnia bitumiczna,
- szerokość jezdni:
 - na włączeniu do drogi powiatowej tj. od km 0+000 do km 0+020 – szerokość 4,5 m,
 - na pozostałym odcinku od km 0+040 do km 0+387,72 – szerokość 3,0 m,
- szybkość projektowa – 30 km/godz.,
- spadek poprzeczny jezdni od km 0+000 do km 0+387,72 – dwustronny 2%,

Pozostałe parametry techniczne:

- szerokość poboczy – 0,75 m całą długością drogi z miejscowymi przewężeniami do szerokości 0,5 m,
- powierzchnia poboczy około – 600 m²,
- pobocza z destruktu zamknięte emulsją asfaltową i grysami 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 Pierwsza biegnie terenami płaskimi w kierunku południowo – wschodnim od drogi powiatowej nr 4504E Biała – Wiktorów.

W stanie istniejącym cały odcinek posiada nawierzchnię tłuczniową szer. 3,0 ÷ 6,0 m. Szerokość pasa drogowego wynosi od 6,0 ÷ 7,0 m.

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

Zakres robót przewidziany w projekcie nie wymaga od Inwestora uzyskania decyzji środowiskowej.

Włączenie drogi dojazdowej do powiatowej zostanie wykonane poprzez rozebranie nawierzchni tłuczniowej i wykonaniu nowej konstrukcji na długości 20 m.

Oprócz jezdni w projekcie przewidziano wykonanie obustronnych poboczy utwardzonych destruktem gr. 10 cm. Na poboczach dodatkowo przewidzieć wykonanie powierzchniowego utrwalenia emulsją i grysami frakcji 3÷5 mm. Założono szerokości 0,75 m jednak ze względu na zbyt wąski pas drogowy dopuszcza się ich przewężenie do szer. 0,5 m.

Do wykonania poboczy należy stosować destruktu poddany recyklingowi.

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

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 przewidziano także remont przepustu $\varnothing 500$ żelbetowego zlokalizowanego pod przebudowywaną drogą dojazdową w ciągu rowu drogi powiatowej.

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 0,4 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+020 do km 0+387,72 (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.

- od km 0+000 do km 0+020 oraz w miejscach poszerzeń:

- 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 Pierwsza przyjęto na krawędzi drogi powiatowej nr 4504E Biała – Wiktorów.

Istniejąca nawierzchnia tłuczniowa zostanie rozebrana a w jej miejsce wykonana nowa nawierzchnia bitumiczna.

Przewiduje się remont istniejącego przepustu $\varnothing 500$ żelbetowego dł. 14 mb. Wraz z murkami oporowymi zlokalizowanego pod przebudowywaną drogą dojazdową w ciągu rowu drogi powiatowej.

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 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 387,72 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.

Woda z powierzchni jezdni przejmowana będzie przez pobocza.

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. 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,
- pozytywny odbiór społeczności lokalnej która od lat oczekuje na utwardzenie drogi.

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

Nie dotyczy projektowanej drogi.

2. OBLICZENIA