

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU BUDOWY PLACU PARKINGOWEGO PUBLICZNEGO NA DZ. O NR EWID. 59 i cz. 60 W M. MŁYNISKO

1. PODSTAWA I ZAKRES OPRACOWANIA

1.1. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta pomiędzy Gminą Biała a F.P.R.U.H. „Grosik” z siedzibą w Wieluniu os. Stare Sady 16/12.
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500 z geodezyjną inwentaryzacją urządzeń podziemnych.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. Ustaw Rz. P. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r).
- Ocena stanu technicznego drogi dla ustaleń lokalizacyjnych i zakresu robót.
- Obowiązujące inne przepisy i normatywy w zakresie projektowania dróg i ulic.
- Pomiary wysokościowe i sytuacyjne.

1.2. Zakres opracowania

Zakresem niniejszego opracowania objęto – budowę zjazdów, parkingu i drogi manewrowej na działce nr 59 (plac w Młynisku) i cz. dz. 60 (droga powiatowa).

2. STAN ISTNIEJĄCY

Droga manewrowa w obecnym stanie nie jest ukształtowana. Jezdnia nie posiada żadnych elementów ukształtowanych. Odprowadzenie wód deszczowych odbywa się powierzchniowo na teren zieleni przydrożnej znajdującej się po jednej stronie drogi.

Plac manewrowy – obecnie nie jest jednoznacznie ukształtowany.

Parkowanie – aktualnie odbywa się bezładnie na placu.

Uzbrojenie:

Droga i plac manewrowy na dz. o nr ewid. 59 wyposażona jest w następujące **uzbrojenie techniczne**:

♦ podziemne		♦ nadziemne
– kable teletechniczne, – wodociąg w160,		– słup energetyczny, – słup teletechniczny,

3. PARAMETRY PROJEKTOWE

Parametry projektowe przyjęto w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie Warunków Technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. Ustaw Rz. P. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r) i warunki wynikające z ustaleń z Inwestorem.

<i>Droga</i>	- <i>manewrowa zakończona wyjazdem</i>
<i>Ruch</i>	- <i>samochody osobowe sporadycznie dostawcze</i>
<i>Szerokość jezdni</i>	- <i>3,50 m - jezdni jednokierunkowa</i>
<i>Parking ukośny-szerokość</i>	- <i>5,00 m.</i>
<i>Szerokość zjazdu publicznego</i>	- <i>3,50 m</i>
<i>Długość zjazdu publicznego</i>	- <i>5,20 (5,15) m</i>

3. 1. Rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe

Projektowany przebieg osi jezdni drogi i placu manewrowego oraz krawędzie parkingów określono współrzędnymi geodezyjnymi punktów charakterystycznych wraz z projektowanymi parametrami łuku.

Zestawienie współrzędnych (X i Y) punktów charakterystycznych osi, krawędzi jezdni, placu projektowanego chodnika, miejsc parkingowych dołączono do opracowania projektowego.

- **Projektowana niweleta**

Zmiany w ukształtowaniu wysokościowym na przedmiotowym odcinku drogi polegają na odhumusowaniu i wykonaniu koryta, wykonaniu nowej konstrukcji jezdni, poprawie płynności jazdy, uporządkowaniu parkowania oraz poprawie odwodnienia nawierzchni parkingu i drogi manewrowej.

Przy projektowaniu niwelety uwzględniono następujące wymogi:

- minimalizacja robót ziemnych,
- płynność niwelety,
- skuteczne odwodnienie nawierzchni,
- maksymalne dostosowanie do istniejącego terenu,

Spadek podłużny wynosi: 0,46% .

Planowany krawężnik zewnętrzny obramowujący wyniesiony został 12 cm w stosunku do góry projektowanej nawierzchni natomiast na szerokości parkingu zaprojektowano krawężnik na płask.

- **Zjazdy**

Objęte niniejszym opracowaniem – wykraczają one poza działkę nr 59 na której realizuje się budowę – lokując się na dz. nr 60. Pozostawiono istniejący zjazd o długości i powiększonej szerokości obecnej wynikającej z istniejącego zagospodarowania. Jego szerokość wynosi około 3,5m. Ponadto zaprojektowano drugi zjazd o takich samych parametrach konstrukcyjno-geometrycznych.

Pochylenie poprzeczne jest zgodne z pochyleniem istniejącego terenu – waha się ono na granicy 0,5% w kierunku zgodnym z pochyleniem podłużnym jezdni drogi głównej.

- **Ukształtowanie przyległego terenu**

W ramach niniejszego opracowania uwzględniono potrzebę dostosowania terenu do zmienionych warunków na działce 59. Nie będą to jednak istotne zmiany. Po wyplantowaniu terenu planuje się jego humusowanie oraz obsianie trawą. Spadki terenu zaprojektowano

generalnie jako zgodne z istniejącym pochyleniem terenu oraz w kierunku istniejącego rowu przydrożnego – na odcinku jego występowania. Nie zmieniono dotychczasowego spływu wód opadowych i roztopowych.

4. PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY DROGI MANEWROWEJ ORAZ PARKINGU

Parametry projektowe przyjęto w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie Warunków Technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. Ustaw Rz. P. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r oraz następujące założenia:

- | | |
|--|---------|
| • obciążenie samochodami o ciężarze całkowitym | 2500 kG |
| • podłoże - grupa nośności podłoża | G1 |
| • wtórny moduł sprężystości podłoża | 100 MPa |

4.1. Konstrukcja jezdni drogi manewrowej

- 8 cm – wibroprasowana kostka betonowa – kolor szary
- 3 cm – podsypka cementowo - piaskowa 1:4
- 15 cm – warstwa kruszywa łamanego
- 5 cm – podsypka piaskowa
- grunt rodzimy

Łączna grubość konstrukcji: 31 cm

4.2. Konstrukcja parkingu

- 8 cm – wibroprasowana kostka betonowa – kolor szary stanowiska rozdzielone kolorem czerwonym
- 3 cm – podsypka cementowo - piaskowa 1:4
- 15 cm – warstwa kruszywa łamanego
- 5 cm – podsypka piaskowa
- grunt rodzimy

Łączna grubość konstrukcji: 31 cm

Nawierzchnię z kostki na parkingach należy zamknąć (na stykach z nawierzchnią drogi manewrowej) zatopionym krawężnikiem betonowym 15×30 cm ułożonym na płask na ławie betonowej.

Ponadto zaprojektowano:

- Krawężnik betonowy o wymiarach 15×30 cm ustawiony na ławie betonowej z oporem z betonu B15 (C-12/16) - rzędna góry krawężnika +12,0 cm ponad jezdnię

5. ODWODNIENIE

Rów trawiasty

Wody opadowe z odcinka drogi manewrowej, zjazdów i parkingu odbierane są istniejącym przydrożnym rowem trawiastym. Na długości około 50 m poczynawszy od narożnika parkingu i placu manewrowego należy odnowić rów przydrożny.

Na odcinku parkingów wody opadowe ze zjazdów, parkingu i drogi manewrowej odbierane są powierzchniowo wzdłuż krawężników wystających i odprowadzane zgodnie ze kierunkiem spływu poprzez betonową nawierzchnię placu do trawiastego rowu przydrożnego.

Na przedmiotowym odcinku skoordynowano niweletę rowu ze spadkiem krawężników wystających na zewnętrznej linii stanowisk parkingowych.

Zaprojektowano dno rowu o szerokości 0,4m. Skarpy rowu przyjęto o pochyleniu jednostajnym. Szerokość „góry” rowu wynosi 2,0m.

6. KOLIZJE ROBOTY TOWARZYSZĄCE

6.1.Kolizje

Budowa drogi manewrowej, parkingu oraz innych elementów drogi zasadniczo nie spowodowała kolizji z istniejącymi urządzeniami podziemnymi oraz nadziemnymi. Kolizję z wodociągiem rozwiązano poprzez regulację wysokościową 2 zasuw wodociągowych i pozostawieniem ich w powierzchni nieutwardzonej - zieleni. Podobnie pozostawiono słup teletechniczny w pasie zieleni. Zasadnicze roboty drogowe nie kolidują także z dwoma istniejącymi nitkami wodociągowymi. Wymaga tylko zachowania dotychczasowego naziomu nad w/w urządzeniami.

6.2. Zieleń

W związku z budową przedmiotowego odcinka drogi manewrowej i parkingu nie zachodzi konieczność wycinki żadnych drzew bądź ich przesadzenia.

7. INNE DANE

1. Przewidywana inwestycja polegająca na budowie odcinka drogi manewrowej, parkingu, zjazdów uwzględnia rozwiązania, które w znacznym stopniu poprawiają ochronę środowiska.
2. Sytuacyjnie punkty główne dróg określono w dwojaki sposób:
 - a) za pomocą współrzędnych geodezyjnych (załącznik – cz. opisowa)
 - b) za pomocą prostopadłych domiarów elementów projektowanych do charakterystycznych punktów w sąsiedztwie (załącznik – rysunek nr 2)
3. Jednostka projektowa zastosowała mapę do celów projektowych wykonaną przez firmę geodezyjną z Wielunia. Przedmiotową pracę kierował pan mgr inż. Hieronim Bartoszek. Mapę do celów projektowych zaewidencjonowano w Powiatowym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Wieluniu.
4. Reper wysokościowy:
 - reper roboczy nr 1 (skrzyżowanie dróg bitumicznych, pokrywa studzienki kanalizacji deszczowej) – H=177,960 m n.p.m.