

BUDOWA UL. KRÓTKIEJ W NOWYM KRAMSKU

KATEGORIA OBIEKTU: **XXV**

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU TECHNICZNEGO

1. STRONA TYTUŁOWA	1
2. SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU TECHNICZNEGO.....	2
3. CZĘŚĆ OPISOWA	3-4
1. PODSTAWA, PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA ORAZ MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA.....	3
2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	3
3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.....	3
4. UWAGI KOŃCOWE	4
4. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	5-6
RYS. D.2 – PRZEKROJE NORMALNE, SKALA, 1:50	5
RYS. D.3 – PROFIL PODŁUŻNY DROGI, SKALA 1:500/50	6
5. ZAŁĄCZNIKI DO PROJEKTU TECHNICZNEGO	7
OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH (WPISANI DO E-CRUB)	7

OPIS DO PROJEKTU TECHNICZNEGO

1. PODSTAWA, PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA ORAZ MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

Podstawę, przedmiot i cel opracowania oraz szczegółowe wyliczenie materiałów wyjściowych do projektowania podano w części opisowej PZT.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

2.1 LOKALIZACJA INWESTYCJI, INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO, INNE LOKALNE UWARUNKOWANIA I ISTNIEJĄCE URZĄDZENIA OBCE

Szczegółowy opis stanu istniejącego, obszar oddziaływania obiektu, inne lokalne uwarunkowania oraz informacje o istniejących urządzeniach podziemnych podano i opisano szczegółowo w części opisowej PZT.

2.2 WARUNKI GRUNTOWO-WODNE WRAZ Z OKREŚLENIEM KAT. GEOTECHN.

Warunki gruntowe opisano szczegółowo w części opisowej PZT.

3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

3.1 BRANŻA DROGOWA

3.1.1 PARAMETRY TECHNICZNE

- klasa drogi D,
- przekrój dwukierunkowy 1/2,
- kategoria ruchu KR2,
- $V_p=30\text{km/h}$,
- obciążenie 100 kN/oś,
- strefa zamieszkania.

3.1.2 DROGA W PLANIE

Początek opracowania km 0+000,00 przyjęto na włączeniu się w stan istniejący publicznej drogi gminnej o nawierzchni z kostki betonowej, o szer. 5,00m (bez chodników) – dalszy odc. ulicy Krótkiej, do skrzyżowania z drogą wojewódzką. Koniec opracowania km 0+203,35 przyjęto na wyprowadzonym wlocie skrzyżowania z ul. 3 Maja. Całkowita długość budowanej drogi wynosi 203,35m.

Z uwagi na wprowadzenie na całym odcinku strefy zamieszkania oznakowanej znakami D-40 i D-41 (według projektu stałej org. ruchu) ruch pieszy i rowerowy będzie mógł odbywać się całą szerokością jezdni z pierwszeństwem nad ruchem pojazdów, postój pojazdów dozwolony będzie tylko w miejscach wyznaczonych, obowiązywać będzie ograniczenie prędkości do 20km/h, a wyjazd ze strefy równoważny będzie włączaniu się do ruchu (konieczność ustąpienia pierwszeństwa).

3.1.3 DROGA W PRZEKROJU I W PROFILU

Niweleta jezdni dostosowana możliwie do istniejącego terenu oraz istniejących zjazdów, o spadkach 0,30-3,00% zapewniających sprawne odwodnienie konstrukcji nawierzchni.

Zaprojektowano konstrukcję nawierzchni jezdni, zjazdów i zabruków z kostki brukowej betonowej kolejno szarej, czerwonej i żółtej, ograniczonej obustronnie krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22cm, posadowionym na ławie betonowej z oporem. Spadek poprzeczny nawierzchni jezdni jednostronny o wartości 2% i zwrocie zgodnym z ukształtowaniem przyległego terenu i zakładanym kierunkiem odwodnienia powierzchniowego. Krawężniki wyniesione na +3cm/+5cm względem nawierzchni jezdni, w celu prowadzenia wody w kierunku wpustów.

Szerokość jezdni wynosi 5,00m, pobocza gruntowe obustronne szer. 0,75m. Zaprojektowana nawierzchnia z betonowej kostki brukowej jest konstrukcją łatwo-rozbieralną, umożliwiającą jej łatwą naprawę. Zastosowano rozwiązania typowe i powszechnie stosowane w praktyce budowlanej. Po dokonaniu analizy, na podstawie art. 20 ust. 3 Ustawy zakwalifikowano zaprojektowaną drogę jako obiekt budowlany o prostej konstrukcji.

Wody opadowe z budowanego odcinka zostaną odprowadzone przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych w przyległe do projektowanej sieci kanalizacyjnej deszczowej.

3.1.4 KONSTRUKCJE PROJEKTOWANYCH NAWIERZCHNI:

a) Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- 8cm – kostka bet. typu „Behaton”, kolor szary
- 4cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 20cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stab. mech.
- 15cm – warstwa gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5$ MPa
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe po korytowaniu

b) Konstrukcja nawierzchni zjazdów i zabruków

- 8cm – kostka bet. typu „cegiełka”, kolor czerwony (zjazdy) / żółty (zabruk)
- 4cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 20cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stab. mech.
- 15cm – warstwa gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5$ MPa
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe po korytowaniu

Dodatkowo projektuje się regulację wysokościową studzienek infrastruktury podziemnej, plantowanie terenów zielonych do granicy działek wraz z humusowaniem i obsianiem mieszkanką traw oraz wycinkę/przesadzenie dwóch drzew/krzewów ozdobnych przy budynku nr 5, niewymagających zgody na wycinkę o obwodzie pnia poniżej 50cm na wys. 5cm ponad poziomem gruntu.

4. UWAGI KOŃCOWE

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy cały projekt wynieść w teren i sprawdzić zgodność rozwiązań projektowych z istniejącym stanem terenu i jego ukształtowaniem. W przypadku stwierdzenia różnic między stanem istniejącym a projektem należy przed rozpoczęciem robót skontaktować się z projektantem. Nie dopuszcza się dokonywania zmian w projekcie bez konsultacji z projektantem.

Wszelkie roboty budowlano-montażowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz stosować się do przepisów BHP. Zakazuje się stosowania materiałów nieznanego pochodzenia

Nie zachodzi potrzeba wejścia w grunty obce, roboty wykonane będą w granicach istniejących pasa drogowego dróg gminnych.

Projekt techniczny jest w pełni zgodny z projektem zagospodarowania terenu i architektoniczno-budowlanym. Wszystkie elementy dokumentacji należy rozpatrywać łącznie.