

SPIS TREŚCI OPISU DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO:

- 1.0. Strona tytułowa
- 2.0. Spis treści
- 3.0. Oświadczenia projektantów
- 4.0. Uprawnienia oraz izba
- 5.0. Przedmiot i zakres opracowania
- 6.0. Przekroje konstrukcyjne
- 7.0. Przekroje normalne
- 8.0. Usytuowanie drogi w planie
- 9.0. Rozwiązania wysokościowe
- 10.0. Droga w przekroju poprzecznym
- 11.0. Odwodnienie
- 12.0. Roboty ziemne
- 13.0. Rozbiórki
- 14.0. Opinia geotechniczna
- 15.0. Zieleni
- 16.0. Wpływ obiektu/robót na środowisko
- 17.0. Kategoria obiektu
- 18.0. Plan orientacyjny
- 19.0. Projekt zagospodarowania terenu
- 20.0. Przekroje konstrukcyjne

CZĘŚĆ OPISOWA DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO

1.0. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa dróg gminnych w m. Golina ul. Orchowskiego, ul. Młodzieżowa, ul. Ogrodowa, ul. Górnicza. Projektuje się ulice klasy technicznej dojazdowej, oznaczonej symbolem „D”. Zakres prac obejmuje wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni jezdni, chodników, zjazdów oraz zatok parkingowych. Na ulicy Orchowskiej, Ogrodowej, Górniczej oraz części ul. Młodzieżowej zaprojektowano wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego natomiast na części ul. Młodzieżowej zaprojektowano wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni jezdni z betonowej kostki brukowej. Szerokość jezdni na projektowanych ulicach wynosić będzie 5,0-6,0m. Wzdłuż ulic zaprojektowano obustronne chodniki z betonowej kostki brukowej o szerokości 1,20m - 2,0m. Na ulicy Górniczej, Orchowskiego oraz ulicy Młodzieżowej zaprojektowano zatoki parkingowe. Wzdłuż planowanej inwestycji zaprojektowano przebudowę istniejących zjazdów gruntowych oraz utwardzonych na zjazdy o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. W celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników drogi zaprojektowano wykonanie wyniesionego skrzyżowania ulic Młodzieżowej i Orchowskiego. Zakres prac obejmuje także przebudowę skrzyżowań na włączeniu do ul. Kolejowej (droga powiatowa nr 3230P). W ramach inwestycji zostanie wykonane docelowe oznakowanie pionowe oraz poziome. Wody opadowe oraz roztopowe zostaną przejęte przez istniejące wpusty wodościekowe które należy wyregulować oraz wpusty nowoprojektowane.

2.0. Przekroje konstrukcyjne

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI Z BETONU ASFALTOWEGO:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 jak dla KR2 - gr. 4cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W 50/70 jak dla KR2 - gr. 5cm
- Podbudowa górna z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm - gr. 8cm
- Podbudowa dolna z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm - gr. 12cm
- Podbudowa pomocnicza z betonu C1,5/2,0 - gr. 15 cm

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI Z BETONOWEJ KOSTKI BRUKOWEJ:

- Betonowa kostka brukowa koloru szarego z fazą 8x10x20cm
- Podsypka cementowo-piaskowa (1:4) – gr. 5 cm
- Warstwa z betonu C12/15 - gr. 24cm
- Podbudowa pomocnicza z beton C1,5/2,0 - gr. 15 cm

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI CHODNIKA:

- Betonowa kostka brukowa koloru szarego z fazą 8x10x20cm
- Podsypka cementowo-piaskowa (1:4) – gr. 5 cm
- Warstwa z betonu C12/15 - gr. 20cm

KONSTRUKCJA ZJAZDU:

- Betonowa kostka brukowa koloru np. czerwonego z fazą 8x10x20cm
- Podsypka cementowo-piaskowa (1:4) – gr. 5 cm
- Warstwa z betonu C12/15 - gr. 20cm

KONSTRUKCJA ZATOKI PARKINGOWEJ:

- Betonowa kostka brukowa koloru np. grafitowego z fazą 8x10x20cm
- Podsypka cementowo-piaskowa (1:4) – gr. 5 cm
- Warstwa z betonu C12/15 - gr. 24cm

KONSTRUKCJA WYNIESIONEGO SKRZYŻOWANIA:

- Betonowa kostka brukowa koloru np. czerwonego z fazą 8x10x20cm
- Podsypka cementowo-piaskowa (1:4) – gr. 5 cm
- Warstwa z betonu C12/15 - gr. 24cm
- Podbudowa pomocnicza z beton C1,5/2,0 - gr. 15 cm

Uwaga: Pod projektowanymi nawierzchniami zaprojektowano wykonanie warstwy odcinającej z piasku średnioziarnistego gr. 10cm. Minimalna wartość wskaźnika zagęszczenia podłoża (I_s) dla warstwy odcinającej z piasku średnioziarnistego wynosi 1,0.

3.0. Przekroje normalne

Zaprojektowano następujące przekroje:

Jezdnia:

- jezdnia: jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa,
- szerokość jezdni 5,0 m ÷ 6,0m
- nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego oraz z betonowej kostki brukowej,
- pochylenie poprzeczne jezdni na odcinku prostym dźaszkowe 2%,
- obramowanie - krawężnik betonowy drogowy 15x30x100, 15x22x100 oraz opornik betonowy 12x25x100 na ławie z betonu C12/15,

Chodnik:

- szerokość chodnika - 2,00 m,
- nawierzchnia chodników z betonowej kostki brukowej,
- pochylenie poprzeczne jednostronne 2%,
- obramowanie - krawężnik betonowy drogowy 15x30x100 i 15x22x100 na ławie z betonu C12/15 oraz obrzeże betonowe chodnikowe o wymiarach 8x30x100 cm na ławie z betonu C12/15,

Zjazdy:

- szerokość pojedynczego zjazdu - 3,0 - 5,5m,
- nawierzchnia zjazdów z betonowej kostki brukowej,
- spadek jednostronny zgodny z pochyleniem podłużnym istniejącej jezdni,
- na połączeniu krawędzi zjazdów z krawędzią jezdni zastosować skos 1.5:1.5,
- obramowanie –opornik betonowy o wymiarach 12x25x100 cm na ławie z betonu C12/15,

Zatoka parkingowa:

- nawierzchnia zatoki z betonowej kostki brukowej,
- pochylenie poprzeczne jednostronne 2%,
- obramowanie - krawężnik betonowy drogowy 15x30x100 i 15x22x100 na ławie z betonu C12/15,

Charakterystyczne wielkości robót:

- Kategoria geotechniczna obiektu I
- Dane ruchowe – KR-2
- Klasa techniczna – D
- Prędkość projektowa - 30km/h
- Szerokość jezdni 5,0 m ÷ 6,0m
- Szerokość chodnika - 1,2 - 2,0m
- Szerokość zjazdów 3,0m ÷ 5,5m
- długość ulicy Orchowskiego: 269,80m
- długość ulicy Górniczej: 118,60m
- długość ulicy Ogrodowej: 133,30m
- długość ulicy Młodzieżowa: 91,60m

4.0. Usytuowanie drogi w planie

Usytuowanie projektowanych elementów ulic oraz chodników, zjazdów oraz miejsc postojowych i zatok postojowych w planie przedstawiono na części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu.

5.0. Rozwiązania wysokościowe

Niweletę należy nawiązać wysokościowo do istniejącego poziomu terenu oraz układu komunikacyjnego przyległych terenów zmniejszając tym samym ilość robót ziemnych z zachowaniem dopuszczalnych wartości pochyłeń podłużnych i poprzecznych. Wykaz pochyłeń wykazano w stopce tabeli rysunku profile podłużne oraz na części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu. Wykaz elementów trasy w planie wykazano na projekcie zagospodarowania terenu oraz w stopce tabeli rysunku profile podłużne.

6.0. Droga w przekroju poprzecznym

Projektowane elementy posiadać będą przekrój poprzeczny zgodny z częścią rysunkową projektu zagospodarowania terenu oraz przekrojami normalnymi.

7.0. Odwodnienie

Na obszarze objętym przebudową znajduje się kolektor deszczowy wraz z wpustami wodościekowymi. Istniejące wpusty wymagają przestawienia oraz

regulacji wysokościowej (regulacja w pionie i poziomie). W związku z budową wyniesionego skrzyżowania zaprojektowano wykonanie dodatkowych wpustów wodościekowych na ul. Orchowskiego oraz dodatkowo na ul. Ogrodowej zaprojektowano wpusty wodościekowe ponadto na części ul. Młodzieżowej ze względu na spadek jednostronny do osi drogi zaprojektowano wpusty w osi drogi. Zaprojektowano wykonanie studzienek ściekowych ulicznych betonowych prefabrykowanych z betonu C35/45 o \varnothing 500 z osadnikiem bez syfonu wraz z kratą jezdniową D400. Wszystkie wpusty, ich rzędne i lokalizacje należy dopasować do projektowanego zagospodarowania terenu. Rury układać na podsypce piaskowej gr. 15 cm uformowanej na kąt 90^0 . W przypadku obsypki kanałów wykonanych z PVC-U obsypkę prowadzić do uzyskania warstwy gr. min 30 cm powyżej wierzchu rury. Podczas wykonania robót związanych z kanalizacją deszczową należy zastosować zabezpieczenie robót – umocnienie skarp wykopów. Przyjęte rozwiązania techniczne w tym technologia odprowadzania ścieków opadowych i roztopowych pozwalają na ograniczenie do minimum wprowadzanie do środowiska zanieczyszczeń. Przed przystąpieniem do robót w miejscach kolizji projektowanych urządzeń podziemnych z istniejącym, bądź też w ich sąsiedztwie, urządzenia te należy odszukać i wytyczyć w terenie za pomocą ręcznych przekopów próbnych i odpowiednio je zabezpieczyć. Wszystkie stosowane materiały winny mieć deklaracje zgodności i aprobaty techniczne. Wobec dużej różnorodności materiałów izolacyjnych, uszczelniających i armatury instalacyjnej na rynku dopuszcza się zastosowanie przez Wykonawcę robót innych materiałów równorzędnych posiadających atest i aprobaty techniczne. Szczegóły nie ujęte w niniejszym projekcie związane z wykonawstwem należy realizować zgodnie z instrukcjami wykonania i stosowania, warunkami technicznymi, obowiązującymi normami technicznymi oraz wymaganiami producentów materiałów.

8.0. Roboty ziemne

W projekcie podstawowymi robotami ziemnymi są roboty pod projektowane nawierzchnie oraz odwodnienie. Wykopy należy realizować sposobem mechanicznym koparkami (poza miejscami istniejących urządzeń nad i podziemnych) i ręcznym w obrębie tych urządzeń. Transport gruntu samochodami samowyladowczymi. Dno wykopów (koryt), należy wykonać zgodnie ze spadkiem poprzecznym i podłużnym projektowanych elementów, a podłoże należy wyprofilować i zagęścić sprzętem mechanicznym wibracyjnym (walce, zagęszczarki, itp.) z uzyskaniem wymaganego wskaźnika zagęszczenia:

Minimalne wartości wskaźnika zagęszczenia podłoża (I_s)

Strefa korpusu	Minimalna wartość I_s dla:	
	Innych dróg	
	Ruch ciężki i bardzo ciężki	Ruch mniejszy od ciężkiego
Górna warstwa o grubości 20 cm	1,00	1,00
Na głębokości od 20 do 50 cm od powierzchni podłoża	1,00	0,97

9.0. Rozbiórki

W wyniku planowanych prac zachodzi konieczność rozbiórki nawierzchni jezdni z destruktu, betonu asfaltowego oraz zjazdów i chodników z betonowej kostki brukowej. Rozbiórce podlegają również krawężniki drogowe, obrzeża chodnikowe, elementy odwodnienia.

10.0. Opinia geotechniczna

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie projektowany obiekt zaliczono do kategorii geotechnicznej pierwszej.

11.0. Zieleń

Istniejące pasy zieleni należy wyrównać i oczyścić z resztek gruzu budowlanego. Na całym terenie przeznaczonym pod trawniki należy rozłożyć uprzednio przygotowany i oczyszczony humus, na głębokość 5 cm. Po rozścieleniu humusu teren należy wyrównać i uformować poprzez wałowanie. Wierzchnią warstwę gleby należy wzruszyć na głębokość ok. 5 cm celem dokonania obsiewu trawą. Na tak przygotowanym podłożu można rozpocząć wysiew trawy.

12.0. Wpływ obiektu/robót na środowisko

Projektowany zakres prac objęty niniejszym opracowaniem będzie miał pozytywny wpływ na istniejące środowisko. Po wykonanej inwestycji poprawi się bezpieczeństwo użytkowników drogi. W trakcie budowy i eksploatacji obiektu nie zachodzi potrzeba dostarczania wody i odprowadzania ścieków.

13.0. Kategoria obiektu

Kategoria obiektu budowlanego: XX - drogi.

OPRACOWAŁ: