

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

UPRAWNIENIA I OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW
WARUNKI TECHNICZNE, UZGODNIENIA, DECYZJE

część opisowa:

OPIS TECHNICZNY

część graficzna:

PLAN SYTUACYJNY	- SKALA 1:500	RYSUNEK 1
PROFIL PODŁUŻNY	- SKALA 1:1000/100	RYSUNEK 2
PRZEKROJE NORMALNO - KONSTRUKCYJNE	- SKALA 1:50	RYSUNEK 3
PRZEKROJE POPRZECZNE	- SKALA 1:100	RYSUNEK 4

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy dróg gminnych na osiedlu Przewłoka II,
w m. Przewłoka, gm. Ustka.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa zawarta pomiędzy Gminą Ustka a Wykonawcą dokumentacji Pracownią Projektową ELBI z siedzibą w m. Koszalin, ul. Szczecińska 25A, 75-122 Koszalin
- Aktualne podkłady geodezyjne wersja elektroniczna w skali 1:500
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r.- Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2000r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.)
- Akty wykonawcze (przepisy techniczno-budowlane) do Prawa budowlanego:
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie(Dz.U. 99.43.430)
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie(Dz.U. z 2000r. Nr 63, poz.735)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2007r. Nr. 19, poz. 115 z późn. zm.)
- Ustalenia z Zamawiającym podejmowane w toku realizacji przedmiotu umowy

2. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy dróg gminnych na osiedlu Przewłoka II, w m. Przewłoka, Gm. Ustka.

Przedsięwzięcie ma na celu uporządkowanie układu komunikacyjnego ulic Tetmajera, Norwida i Staffa w miejscowości Przewłoka.

Przedmiotem dokumentacji technicznej jest wskazanie rozwiązań technologicznych i geometrycznych, dla przebudowy dróg gminnych w m. Przewłoka.

3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedmiotowe drogi pełnią funkcję komunikacyjną dla ruchu pojazdów i pieszych. Objęte opracowaniem drogi stanowią dojazd do posesji prywatnych zlokalizowanych przy ul. Tetmajera, Norwida i Staffa w miejscowości Przewłoka. Szerokość jezdni wynosi ok. 4.2-6.5m. Charakter zabudowy jest raczej zwarty. Posesje posiadają ogrodzenia. Przedmiotowa droga posiada jezdnię o nawierzchni gruntowej. Droga ta nie posiada rowów ani chodników.

Zjazdy na pobliskie posesje prywatne są nieregularne, ich budowa jest niejednorodna. Konstrukcję stanowi nawierzchnia gruntowa. Zjazdy nie spełniają wymagań pod względem szerokości.

Przedmiotowy pas drogowy położony jest na działkach nr 229/2, 226/8, 210, 346, 345/2, 464, 225/1, 225/2, 112/13, 408/2, 488 zlokalizowanych w m. Przewłoka gmina Ustka.

4. STAN PROJEKTOWANY

a. Dane wyjściowe do projektowania:

- klasa drogi D;
- droga jednojezdniowa, dwukierunkowa;
- spadek poprzeczny jednostronny 2%;
- szerokość jezdni wynosi od 3.5 do 6.0m
- jezdnia ograniczona krawężnikiem najazdowym
- obustronny chodnik na odcinku A-B i C-D
- prawostronny chodnik na odcinku E-F
- prędkość projektowa 40km/h
- kategoria ruchu KR1

b. Roboty budowlane polegać będą na:

- rozbiórka istniejącej nawierzchni drogi z płyt betonowych
- prace pomiarowe wykonywane przez uprawnioną jednostkę geodezyjną, polegające na wytyczeniu osi i głównych punktów drogi, zabezpieczeniu punktów osnowy geodezyjnej;
- roboty przygotowawcze tj. usunięcie zakrzewienia, drzew, usunięcie humusu;

- roboty ziemne, polegające na wykonaniu wykopów, nasypów, bądź korytowaniu;
- przygotowanie koryta pod warstwy konstrukcyjne;
- ułożenie poszczególnych warstw konstrukcyjnych jezdni, zjazdów i chodników

c. Szczegółowe rozwiązania projektowe:

Drogi klasy "D". Projektuje się jezdnię o szer.:

- szerokość jezdni na odcinku A-B wynosi od 5.5 i ma długość 310 m oraz spadek poprzeczny równy 2%,
- szerokość jezdni na odcinku C-D wynosi od 6.0 i ma długość 42.82 m oraz spadek poprzeczny równy 2%
- szerokość jezdni na odcinku E-F wynosi od 5.5 i ma długość 71 m oraz spadek poprzeczny równy 2%
- szerokość jezdni na odcinku G-H wynosi od 3.5 i ma długość 57 m oraz spadek poprzeczny równy 2%
- szerokość jezdni na odcinku I-J wynosi od 3.5 i ma długość 32 m oraz spadek poprzeczny równy 2%
- szerokość jezdni na odcinku K-L wynosi od 3.5 i ma długość 25 m oraz spadek poprzeczny równy 2%
- szerokość jezdni na odcinku M-N wynosi od 5.5 i ma długość 38 m oraz spadek poprzeczny równy 2%

Projektowana droga posiadać będzie dostęp do sieci dróg publicznych poprzez skrzyżowanie zwykle ul. Staffa z ul. Armii Krajowej. Na skrzyżowaniach zastosowano łuki wyokrąglające o wartościach od $R=6.0m$ do $R=8.0m$.

Jezdnie ograniczać będzie krawężnik betonowy wtopiony, wystający w świetle na 4cm. Nawierzchnię drogi zaprojektowano z płyt betonowych ażurowych typu Yomb.

Przy drodze na odcinku A-B oraz C-D projektuje się obustronny chodnik wzmocniony, a na odcinku E-F chodnik wzmocniony prawostronny. Nawierzchnię chodnika zaprojektowano z kostki betonowej o gr.8cm. Chodnik projektuje się wyniesiony ponad krawędź jezdni na wysokość 4cm i ograniczony krawężnikiem o wysokości w świetle 4cm.

Przebudowa nawierzchni na istniejących zjazdach będzie polegała na wykonaniu nowych warstw konstrukcyjnych. Zjazdy dowiązано wysokościowo do krawędzi projektowanej jezdni dróg gminnych.

Na działki prywatne projektuje się zjazdy indywidualne o szer. 3.5m typu bramowego ze skosami 1:1. W miejscach występowania dużych spadków na zjazdach zastosować należy, na końcu zjazdu w pasie drogowym, krawężniki najazdowe wtopione lub podwyższone do 4 cm w stosunku do istniejącej

rzędnej wjazdu na granicy posesji. Przy wjeździe na zjazd od strony jezdni ułożyć krawężnik obniżony o wys. w świetle 2cm.

5. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI

a. Jezdnia

- warstwa ścieralna – płyty betonowe typu YOMB gr. 12.5cm
- podsypka piaskowo-cementowa gr. 5cm
- warstwa podbudowy – kruszywo łamane gr. 20cm
- warstwa odcinająca z pospółki- gr. 15cm

b. Chodniki

- warstwa ścieralna – kostka betonowa szara gr. 8cm
- podsypka piaskowo-cementowa gr. 5cm
- warstwa podbudowy – kruszywo łamane gr. 15cm
- warstwa odcinająca z pospółki- gr. 15cm

c. Zjazdy

- warstwa ścieralna z kostki betonowej czerwonej gr. 8cm
- warstwa podsypki cem. - piaskowej gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabil. mech. gr. 15cm
- warstwa odcinająca z pospółki gr. 15cm

d. Krawężniki

- krawężnik najazdowy - 15x22cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4 gr. 5cm, całość na ławie betonowej o wymiarach 30x25cm z betonu C8/10;

Konstrukcje nawierzchni drogi i zjazdów powinny być wykonane na podłożu niewysadzinowym grupy nośności G1, charakteryzującym się wskaźnikiem zagęszczenia o wartości $W_z=1$. W przypadku gdy istniejące podłoże nie ma odpowiedniej nośności, należy je doprowadzić do G1 poprzez wymianę warstwy gruntu słabego, zastosowanie geosyntetyków lub stabilizację spoiwem.

6. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE DROGI

Na przebieg wysokościowy projektowanych niwelet nawierzchni drogi wpływ miało:

- istniejąca rzeźba terenu,
- istniejące zagospodarowanie terenu i istniejące rzędne wjazdów na posesje.

Niwelety projektowanych dróg poprowadzono ze spadkiem podłużnym wynoszącym od 0.30% do 4.0%.

Rzędne wysokościowe przebudowywanych zjazdów dowiązано do rzędnych krawędzi projektowanej jezdni oraz do rzędnych terenu. Na placu budowy należy sprawdzić rzędne wjazdów i dojść. Należy zwrócić także uwagę na zjazdy nowopowstałe międzyczasie.

Roboty ziemne mogą być wykonywane mechanicznie, jedynie w miejscach występowania uzbrojenia podziemnego należy je wykonywać ręcznie przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

W miejscach odkrycia kabli telekomunikacyjnych lub energetycznych przechodzących pod zjazdem lub jezdnią należy kable zabezpieczyć zakładając na nie rury ochronne dwudzielne.

Roboty ziemne zawierają usunięcie warstwy humusu, wykonanie koryta i nasypów. Grunt pozyskany z wykopu, z korytowania, należy wywieźć w miejsce wskazane przez Inwestora, ewentualnie wykorzystać na miejscu budowy.

7. ODWODNIENIE

Zgodnie z ustaleniami z Zamawiającym, konstrukcję nawierzchni jezdni drogi gminnej zaprojektowano jako przepuszczalną. Wody opadowe z powierzchni jezdni odprowadzane będą poprzez warstwy konstrukcyjne do podłoża gruntowego.

8. UWAGI KOŃCOWE

Roboty budowlane przewidziane w ramach niniejszego przedsięwzięcia i wymienione w pkt.4 ppkt.a) nie wymagają uzyskania pozwolenia na budowę. Roboty te powodują podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi i nie wymagają zmiany granic pasa drogowego. Co, zgodnie z art. 4. pkt. 18 ustawy o drogach publicznych, stanowi przebudowę drogi, która w rozumieniu art. 29 ust.2 pkt 12 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 20006r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) nie wymaga pozwolenia na budowę.

Opracował:

mgr inż. Łukasz Rydzik