

ZESTAWIENIE ZAWARTOŚCI

Część opisowo – obliczeniowa

- | | |
|---|-------------|
| 1. Opis techniczny | |
| 2. Część obliczeniowa | – zał. nr 1 |
| 3. Kserokopia uprawnień projektanta | – zał. nr 2 |
| 4. Ksero zaświadczenia z Izby Inżynierów Budownictwa projektanta | – zał. nr 3 |
| 5. Kserokopia uprawnień sprawdzającego | – zał. nr 4 |
| 6. Ksero zaświadczenia z Izby Inżynierów Budownictwa sprawdzającego | – zał. nr 5 |
| 7. Oświadczenie projektanta | – zał. nr 6 |

Część rysunkowa

- | | |
|------------------------------------|--------------------|
| 1. Orientacja | – rys. nr 1 |
| 2. Projekt zagospodarowania terenu | – rys. nr 2.1, 2.2 |
| 3. Profile podłużne | – rys. nr 3.1-3.3 |
| 4. Przekroje poprzeczne | – rys. nr 4.1-4.3 |
| 5. Szczegóły konstrukcyjne | – rys. nr 5 |
| 6. Plansza oznakowania | – rys. nr 6.1, 6.2 |

Opis techniczny

**Budowa dróg i chodników w Małogoszczu pomiędzy ul. Konarskiego i ul. Jarków
w ramach zadania inwestycyjnego „Kompleksowe uzbrojenie terenów skoncentrowanego
budownictwa jednorodzinnego wraz z budową dróg i chodników w Małogoszczu”**

Branża drogowa

1. Podstawa opracowania

Projekt budowlany zamienny budowy dróg i chodników w Małogoszczu pomiędzy ul. Konarskiego i ul. Jarków w ramach zadania inwestycyjnego „Kompleksowe uzbrojenie terenów skoncentrowanego budownictwa jednorodzinnego wraz z budową dróg i chodników w Małogoszczu”, opracowano w oparciu o umowę, zawartą pomiędzy Gminą Małogoszcz a Pracownią Projektową Sebastian Zatorski, 26-026 Bilcza, ul. Rubinowa 6

2. Projekt opracowano w oparciu o:

- Projekt budowlany firmy „Butech” Sp. z o. o. z września 2008r
- Podkłady sytuacyjno - wysokościowe w skali 1: 500 wraz z uzupełniającymi pomiarami geodezyjne
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim odpowiadać **drogi publiczne i ich usytuowanie**. / Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r /.
- "Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych „, wydany przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, wprowadzony do stosowania zarządzeniem nr 6 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 24.04.1997 r. Warszawa 1997r.
- Dokumentacja geotechniczna.

3. Stan istniejący

Teren skoncentrowanego budownictwa jednorodzinnego na którym projektowane są ulice położony jest południowo – zachodniej części miasta Małogoszcz w rejonie ul. Konarskiego. Teren stanowi płaszczyznę opadającą w kierunku południowym w kierunku ul. Konarskiego. Różnica wysokości pomiędzy najniższym a najwyższym punktem projektowanego osiedla dochodzi do 5,4m.

W chwili obecnej drogi na terenie omawianego osiedla posiadają istniejącą nawierzchnię tłuczniową o szerokości zmiennej od 3,0 do 4,2m. Średnia grubość nawierzchni wynosi 0,15m, poniżej do głębokości 0,6m zalega wietrzelina margla przechodząca w glinę zwietrzelinową i rumosz margla. W czasie wykonywania wierceń poziomu wody gruntowej nie napotkano, w okresach roztopów i opadów atmosferycznych stabilizuje się on na głębokości 1,5-3,0m pti. Teren w chwili obecnej uzbrojony jest kanalizacją deszczową, kanalizacją sanitarną, wodociąg, oświetlenie, linię kablową energetyczną.

4. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest określenie zakresu robót związanych budową ulic na terenie skoncentrowanego budownictwa jednorodzinne w Małogoszczu.

5. Rozwiązanie sytuacyjne

Projektowane ulice poprowadzone są zgodnie z projekt budowlanym firmy „Butech” Sp. z o. o. z września 2008r. Ze względu na ograniczony zakres realizacji wyłączono z zakresu opracowania chodniki dla pieszych. Do projektowanych bram wjazdowych na posesje projektuje się zjazdy indywidualne szerokości 4,0m, dostosowując ich lokalizację do istniejącej zabudowy mieszkaniowej

Przebieg sytuacyjny wraz z wymiarami przekroju poprzecznego przedstawiono na rys. nr 2.1, 2.2

6. Rozwiązanie wysokościowe

Profile podłużne ulic założono w oparciu o przekroje poprzeczne terenu istniejącego. Założone spadki oraz promienie łuków spełniają warunki normatywne. Projektowane niwelety ulic poprowadzono po terenie istniejącym z uwzględnieniem uzupełniających pomiarów geodezyjnych.

Profile podłużne projektowanych ulic przedstawiono na rys. nr 3.1-3.3

7. Konstrukcja nawierzchni ulic

W oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim odpowiadać **drogi publiczne i ich usytuowanie** / Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r / dla grupy nośności podłoża G1, kategorii obciążenia ruchem KR2, $h_z=0,45$ m, przyjęto następującą konstrukcję nowej jezdni:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 5cm

- Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego grubości **6cm**
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości **20 cm**
- warstwa stabilizacji piasku cementem $R_m=1,5\text{MPa}$ grubości **15cm**

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni wynosi **46 cm** $> h_z=45\text{ cm}$

Projektowaną nawierzchnię jezdni ograniczono krawężnikiem betonowym 15x30x100cm na podsypce cementowo – piaskowej grubości 5cm i ławie betonowej z oporem z betonu C8/10.

Projektowane światło krawężnika wynosi $h=12\text{cm}$, tylko na wjazdach i przejściach dla pieszych światło krawężnika wynosi $h=2\text{cm}$.

8. Technologia robót

Szczegółową technologię robót przedstawia przedmiar robót stanowiący integralną część niniejszego opracowania.

9. Zjazdy na działki

Na istniejące działki projektuje się zjazdy indywidualne o szerokości jezdni 4,0m ze skosami najazdowymi 1:1. Całkowita szerokość zjazdu wynosi 4,0m i nie przekracza szerokości projektowanej drogi.

Konstrukcja nawierzchni jezdni zjazdów przyjęto jako nawierzchnię utwardzoną kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie grubości 15cm.

10. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanych ulic projektuje się powierzchniowo poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych odprowadzających wodę opadową do kratek ściekowych istniejącej kanalizacji deszczowej.

11. Roboty ziemne

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy bezwzględnie usunąć warstwę istniejącej nawierzchni z kruszywa i odwieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

Roboty ziemne określono w oparciu o przekroje poprzeczne terenu istniejącego.

Roboty ziemne przedstawiają się w sposób następujący:

Wykopy $4544,49\text{m}^3 - 705\text{m}^3(\text{objętość zdjętego kruszywa}) = 3839,49\text{m}^3$

Nasypy $124,82\text{m}^3$

Nadmiar urobku pochodzącego z wykopu w ilości $3714,67\text{m}^3$ należy odwieźć na odległość 5km.

12. Oznakowanie

W ramach n/projektu projektuje się ustawienie znaków drogowych odblaskowych na słupkach z rur stalowych średnicy 70 mm. Usytuowanie znaków pionowych wraz z symbolami przedstawiono na planszy oznakowania – rys. nr 6.1,6.2.

Lp.	Znak	Symbol znaku	Ilość
1	Skrzyżowanie dróg	A – 5	9
2	Ustąp pierwszeństwa	A – 7	2
3	Zawężenie jezdni dwustronne	A – 12a	1
4	Droga bez przejazdu	D – 4a	1
5	Przejście dla pieszych	D – 6	18

13. Uwagi końcowe

1. Roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia **wykonać ręcznie**, z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem pracownika użytkownika sieci.
2. Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami branżowymi i BHP.

Projektował:

Krzysztof Grosicki

nr upr. 24/80