

Zakład Robót Ogólnobudowlanych i Drogowych

mgr inż. Edward Grzegorzewski
ul. Łódzka 46 / 13
97-300 Piotrków Trybunalski

EGZ nr 2

PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY

Nazwa obiektu: PRZEBUDOWA ULICY LILIOWEJ W INOWŁODZU

Teren inwestycji: INOWŁÓDZ
DZIAŁKI O NR EWID. 4231/1 OBRĘB 3 INOWŁÓDZ

Inwestor: GMINA INOWŁÓDZ
UL. SPALSKA 2
97-215 INOWŁÓDZ

**Projektant
części drogowej:** mgr inż. Edward Grzegorzewski
upr. w spec. konstrukcyjno - inżynierskiej
UAN.V.8388/178/88
par. 2 ust.1, par. 13 ust.1 p3 l b

Piotrków Trybunalski

czerwiec 2009

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU BUDOWLANO - WYKONAWCZEGO BUDOWA UL. LILIOWEJ W INOWŁODZU

CZĘŚĆ DROGOWA

1. Podstawa i zakres opracowania

1.1 Podstawa opracowania

- Mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1:500. Mapa aktualna na dzień 2008.07.2008 r.
- Uzupełniające pomiary geodezyjne wykonane przez projektanta.
- „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.U. Nr 43, poz. 430/.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 03.07.2003.w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego /Dz.U. Nr 120, poz.1133/
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dniz 24.01.1986 r w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych /Dz. U. Nr 6, poz. 33 z późn. zmianami/ .

2.1 Stan istniejący

Droga gminna położona na działce 4231/1 funkcjonuje jako ulica jednojezdniowa, dwukierunkowa, dojazdowa do osiedla domków jednorodzinnych. Pas drogowy o szerokości ok. 15 m. Ulica posiada nawierzchnię tłuczniową o szerokości 3,50, która nie pokrywa się z osią pasa. Brak chodników i odwodnienia deszczowego. Istniejące zjazdy gospodarcze o różnej nawierzchni. Spadki poprzeczne oraz podłużne uniemożliwiają spływ wód opadowych i roztopowych. Część tych wód wsiąka w podłoże gruntowe a pozostałe tworzą zastoiska.

Przebudowywana ulica jest uzbrojona w wodę oraz napowietrzną linię energetyczną i oświetleniową. Występują także kable energetyczne i telekomunikacyjne. Dokładny przebieg urządzeń podziemnych i nadziemnych pokazano na rys. nr 1 „Projekt Zagospodarowania Terenu” .

2.2 Podłoże

W wyniku przeprowadzonych badań podłoża gruntowego stwierdzono zaleganie :

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| - głębokość 0,0 - 0,3 m | grunty nasypowe |
| - głębokość 0,3 - 0,8 m | piaski pylaste |
| - głębokość 0,8 - 2,0 m | gliny piaszczyste |
- Do głębokości 2,0 m nie stwierdzono wód gruntowych.

Na podstawie oceny warunków gruntowo – wodnych należy stwierdzić, że projektowany obiekt budowlany posadowiony zostanie w **prostych warunkach gruntowych**.

Z uwagi na zakres robót projektowanego obiektu budowlanego (budowa ulicy) oraz proste warunki gruntowe obiekt **zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej**.

3. Parametry projektowe

Parametry projektowe przyjęto w oparciu o „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” oraz w oparciu o Urzędu gminy w Inowłodzu.

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| - szerokość jezdni | 6,0 m |
| - spadek poprzeczny jezdni | daszkowy 2% |
| - szerokość chodników obustronnych | 1,5 m |

4. Rozwiązania sytuacyjne

Projektowaną oś przebudowywanej ulicy dowiązano do układu współrzędnych „1965”.

Przewiduje się przebudowę ulic o szerokości jezdni 6,0 m. Pochylenie poprzeczne 2% daszkowe. Profil podłużny oraz przekroje poprzeczne wyprofilowano w taki sposób aby można było prawidłowo odwodnić przebudowywane ulice. Projektuje się odwodnienie ulic jako powierzchniowe, do ścieków przykrawężnikowych i dalej w stronę rowu przydrożnego drogi wojewódzkiej i w stronę ul. Opoczyńskiej.

Zjazdy gospodarcze należy przebudować na nawierzchnię z kostki brukowej. Lokalizację zjazdów pokazano na projekcie zagospodarowania terenu i profilu podłużnym. Wyokrąglenia krawędzi jezdni na skrzyżowaniach uzależnione są od istniejącej zabudowy i wynoszą od R=6 do R=8,0m.

5. Rozwiązania wysokościowe

Projektowaną niweletę jezdni poprowadzono praktycznie po terenie nawiązując go do istniejących wjazdów na posesje i do garaży. Spadki podłużne niwelety od 0,0016 do 0,0443. Spadek poprzeczny zjazdu zgodny z niweletą krawędzi drogi. Spadki podłużne zjazdów wg rozwiązań indywidualnych tj do poziomu posadowienia bram.

6. Przekrój konstrukcyjny

Konstrukcję nawierzchni przyjęto w oparciu o „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej” z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”.

Konstrukcja jezdni ulicy Liliowej

- 4 cm – warstwa ścieralna z BA 0/12,8
- 4 cm – warstwa wiążąca z BA 0/12,8
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 stabilizowanego mechanicznie,
- 15 cm – warstwa odcinająca z piasku grubego

Dla wjazdów gospodarczych przez chodnik przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- 8 cm – kostka brukowa
- 4 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:3
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 stabilizowanego mechanicznie,
Konstrukcja chodnika:
- 6 cm kostka brukowa
- 4 cm podsypka cementowo-piaskowa 1:3
- 10 cm grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5$

Szczegóły dotyczące przekrojów normalnych i konstrukcyjnych pokazano na rys. nr 3 „Przekroje konstrukcyjne i normalne”.

7. Odwodnienie

Odwodnienie całego odcinka chodnika odbywać się będzie poprzez powierzchniowe odprowadzenie wody z korony drogi do zaprojektowanych ścieków przykrawężnikowych.

8. Kolizje, roboty towarzyszące

Roboty w pobliżu kabli telekomunikacyjnych i energetycznych oraz energetycznej linii nadziemnej wykonywać zgodnie z zasadami bhp. Na istniejących kablach ułożyć rury osłonowe dwudzielne AROT. Dla kabli teletechnicznych $d=110$, dla kabli energetycznych $d=160$. lokalizację rur osłonowych pokazana na rysunku nr 1.

Pokrywy i skrzynki zasuw urządzeń poziomych podnieść do rzędnych nawierzchni jezdni, zjazdu lub chodnika.

Znaki geodezyjne, należy pozostawić w stanie nienaruszonym.

9 Oznakowanie.

Organizacja ruchu wewnątrz osiedla zgodna z opracowaną docelową organizacją ruchu. Wyjazdy z osiedla podporządkowane drogą gminnym i wojewódzkim.

10. Uwagi końcowe

Teren robót należy oznakować zgodnie z opracowanym przez wykonawcę robót projektem organizacji ruchu na czas budowy i obowiązującymi przepisami.

Opracował : mgr inż. Edward Grzegorzewski