

Spis treści

I Opis techniczny

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot Inwestycji
3. Istniejący stan zagospodarowania działki
4. Projektowane zagospodarowanie działki
5. Konstrukcja nawierzchni
6. Urządzenia obce
7. Ewidencja zieleni
8. Sprawy formalno-prawne

II Część graficzna

Rys. nr 1	Plan orientacyjny	skala 1:15000
Rys. nr 2	Plan sytuacyjny zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys. nr 3	Przekroje konstrukcyjne i szczegóły	skala 1:20

I Opis techniczny

1. Podstawa opracowania

- ✓ mapa sytuacyjno – wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym terenu wykonana w skali 1:500,
- ✓ wizja i pomiary własne w terenie,
- ✓ uzgodnienia z Inwestorem,

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest Przebudowa dróg gminnych ul. Wyzwolenia oraz Kolejowej. Zakres opracowania obejmuje opracowanie dokumentacji technicznej przebudowy drogi, celem dokonania zgłoszenia robót.

3. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Teren po którym przebiegają istniejące odcinki drogi stanowi pas drogowy (Dz. Nr 280/6, 293/1, 1128, 1200). Otoczenie pasa drogowego to działki budowlane przeznaczone pod budownictwo jednorodzinne. Istniejąca droga posiada nawierzchnię na odcinku ul. Wyzwolenia asfaltową oraz z płyt betonowych na ul. Kolejowej. Szerokość istniejącej drogi wynosi od 4,5 m do 5,5 m. Odcinkowo zlokalizowane są chodniki z płytek betonowych.

W pasie drogowym znajduje się uzbrojenie podziemne tj. wodociąg, kanalizacja deszczowa, sieć energetyczna, sieć teletechniczna.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

W pasie drogi gminnej zaprojektowano przebudowę istniejącej drogi z płyt betonowych na drogę o nawierzchni z kostki betonowej oraz wykonanie nakładki asfaltowej na ul. Wyzwolenia wraz z wykonaniem odcinka chodnika i wyniesionego przejścia dla pieszych. Szerokość projektowanej jezdni wynosi 5,0 – 6,0 m. Szerokość chodników od 1,20 – 2,0 m zgodnie z planem sytuacyjnym. Pozostałe tereny należy zniwelować i obsiać nasionami traw.

Długość przebudowywanych odcinków dróg wynosi: – 591,00 m.b.

Nakładka asfaltowa na długości 267,00 m.b.

Nawierzchnia z kostki betonowej na długości 324,00 m.b.

5. Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto następującą konstrukcję nakładki asfaltowej:

- 4 cm frezowanie istniejącej nawierzchni
- 5 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S kat. ruchu KR1

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni drogi oraz zjazdów:

- 8 cm kostka betonowa (droga - dwuteownik kolor szary, zjazdy – prostokątna kolor grafit, przejście wyniesione prostokątna kolor czerwony)
- 3 cm podsypka piaskowo – cementowa 1:4
- 25 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni chodnika:

- 6 cm kostka betonowa prostokątna kolor szary
- 3 cm podsypka piaskowo – cementowa 1:4
- 15 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3

Obramowanie jezdni zaprojektowano z krawężnika betonowego drogowego 15x30x100 ułożonego na płasko na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Koryto pod ławy należy wykonywać zgodnie z PN-B-06050. Wymiary wykopu powinny odpowiadać wymiarom ławy w planie z uwzględnieniem w szerokości dna wykopu ew. konstrukcji szalunku. Wskaźnik zagęszczenia dna wykonanego koryta pod ławę powinien wynosić co najmniej 0,97 według normalnej metody Proctora.

Ławy betonowe z oporem wykonuje się w szalowaniu. Beton rozścielony w szalowaniu lub bezpośrednio w korycie powinien być wyrównywany warstwami. Betonowanie ław należy wykonywać zgodnie z wymaganiami PN-B-06251, przy czym należy stosować co 50 m szczeliny dylatacyjne wypełnione bitumiczną masą zalewową.

Ustawienie krawężników na ławach betonowych wykonuje się na podsypce cementowo – piaskowej. Grubość warstwy podsypki powinna wynosić 5 cm. Spoiny krawężników nie powinny przekraczać szerokości 1 cm.

Podbudowę przewidzianą do wykonania poszerzeń oraz nawierzchni chodników i zjazdów jest podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Podbudowa powinna być ułożona na podłożu zapewniającym nieprzenikanie drobnych cząstek gruntu do podbudowy. Mieszanka kruszywa powinna być rozkładana w warstwie o jednakowej grubości, takiej, aby jej ostateczna grubość po zagęszczeniu była równa grubości projektowanej. Grubość pojedynczo układanej warstwy nie może przekraczać 20 cm po zagęszczeniu. Warstwa podbudowy powinna być rozłożona w sposób zapewniający osiągnięcie wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych. Jeżeli podbudowa składa się z więcej niż jednej warstwy kruszywa, to każda warstwa powinna być wyprofilowana i zagęszczona z zachowaniem wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych. Rozpoczęcie budowy każdej następnej warstwy może nastąpić po odbiorze poprzedniej warstwy przez Inżyniera. Wilgotność mieszanki kruszywa podczas zagęszczania powinna odpowiadać wilgotności optymalnej, określonej według próby Proctora, zgodnie

z PN-B-04481 (metoda II). Materiał nadmiernie nawilgocony, powinien zostać osuszony przez mieszanie i napowietrzanie. Jeżeli wilgotność mieszanki kruszywa jest niższa od optymalnej o 20% jej wartości, mieszanka powinna być zwilżona określoną ilością wody i równomiernie wymieszana. W przypadku, gdy wilgotność mieszanki kruszywa jest wyższa od optymalnej o 10% jej wartości, mieszankę należy osuszyć.

Na nawierzchnię drogi zastosować kostkę betonową o grubości 8 cm. Kolorystykę nawierzchni należy uzgodnić z zamawiającym.

Kostkę betonową należy ułożyć w taki sposób, aby szczeliny między kostkami wynosiły od 2 do 3 mm. Kostkę należy układać ok. 1,5 cm wyżej od projektowanej niwelety nawierzchni, gdyż w czasie wibrowania (ubijania) podsypka ulega zagęszczeniu. Po ułożeniu kostki, szczeliny należy wypełnić piaskiem, a następnie zamieść powierzchnię ułożonych kostek przy użyciu szczotek ręcznych lub mechanicznych i przystąpić do ubijania nawierzchni. Do ubijania ułożonej nawierzchni z kostek brukowych stosuje się wibratory płytowe z osłoną z tworzywa sztucznego dla ochrony kostek przed uszkodzeniem i zabrudzeniem. Wibrowanie należy prowadzić od krawędzi powierzchni ubijanej w kierunku środka i jednocześnie w kierunku poprzecznym kształtek. Do zagęszczania nawierzchni z betonowych kostek brukowych nie wolno używać walca. Po ubiciu nawierzchni należy uzupełnić szczeliny piaskiem i zamieść nawierzchnię. Nawierzchnia z wypełnieniem spoin piaskiem nie wymaga pielęgnacji - może być zaraz oddana do ruchu. Spadki poprzeczne nawierzchni powinny być zgodne z dokumentacją projektową z tolerancją $\pm 0,5\%$. Różnice pomiędzy rzędnymi wykonanej nawierzchni i rzędnymi projektowanymi nie powinny przekraczać ± 1 cm. Szerokość nawierzchni nie może różnić się od szerokości projektowanej o więcej niż ± 5 cm. Dopuszczalne odchyłki od projektowanej grubości podsypki nie powinny przekraczać $\pm 1,0$ cm. Pozostałe tereny po zrealizowaniu prac budowlanych obsadzić należy trawnikiem.

6. Urządzenia obce

Na podstawie aktualnego podkładu geodezyjnego stwierdza się występowanie następującego uzbrojenia: wodociąg, kanalizacja, sieć energetyczna, sieć teletechniczna, kanalizacja deszczowa. Projektowana grubość konstrukcji drogi wynosi 36 cm.

Przypomina się, że roboty ziemne w pobliżu kabli i przewodów podziemnych należy wykonywać ręcznie. Zaleca się ustalenie rzeczywistej lokalizacji urządzeń poprzez wykopy próbne.

7. Ewidencja zieleni

W pasie drogowym nie znajduje się żadne zadrzewienie stanowiące kolizję z planowanymi robotami.

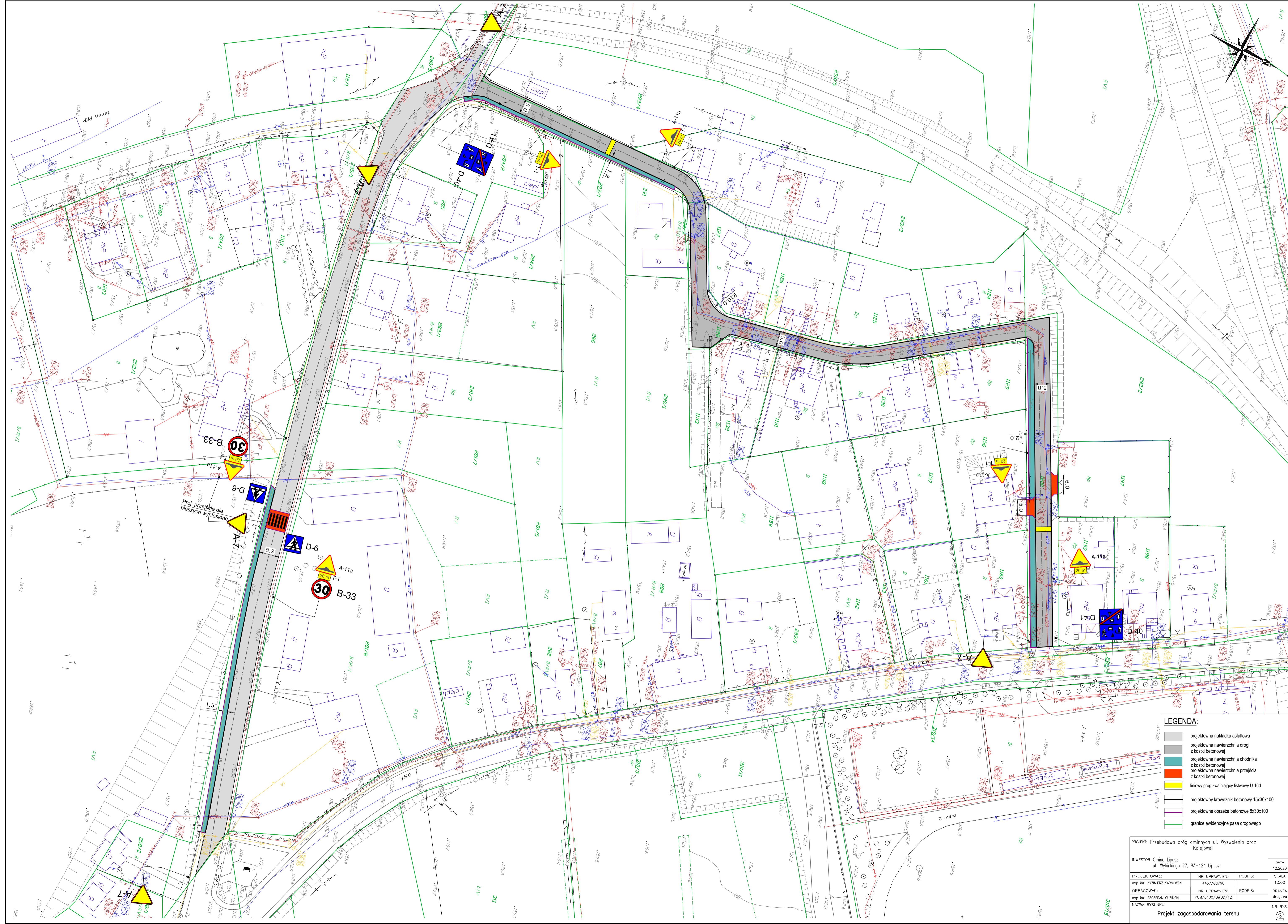
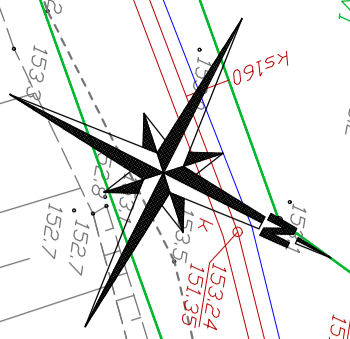
8. Sprawy formalno-prawne

Przebudowa drogi nie będzie wymagała zajęcia działek prywatnych.

Wykonawca robót winien uzgodnić sposób prowadzenia robót z właścicielami posesji sąsiadujących z pasem drogowym by ograniczyć do minimum utrudnienia w dostępie do ich posesji w czasie prowadzenia robót.

Rys. nr 1 Plan orientacyjny
Skala 1:15000



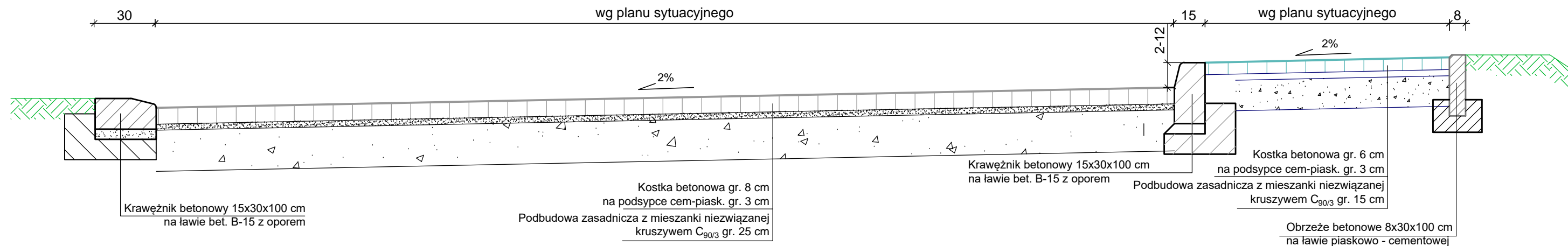


LEGENDA:

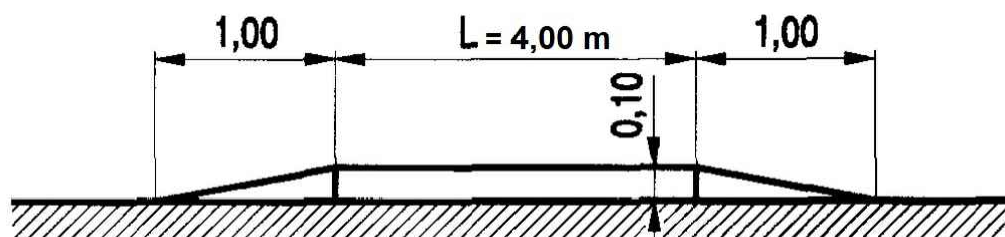
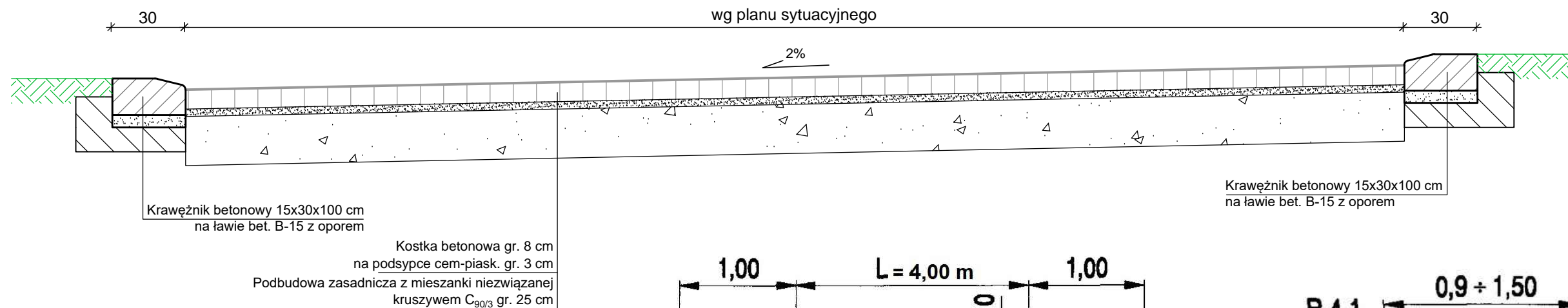
- projektowna nakładka asfaltowa
- projektowna nawierzchnia drogi z kostki betonowej
- projektowna nawierzchnia chodnika z kostki betonowej
- projektowna nawierzchnia przejścia z kostki betonowej
- liniowy próg zwalniający listwowy U-16d
- projektowny krawnik betonowy 15x30x100
- projektowne obrzeże betonowe 8x30x100
- granice ewidencyjne pasa drogowego

PROJEKT: Przebudowa dróg gminnych ul. Wyzwolenia oraz Kolejowej		DATA 12.2020
INWESTOR: Gmina Lipusz ul. Wycickiego 27, 83-424 Lipusz		SKALA 1:500
PROJEKTOWAŁ: mgr inż. KAZIMIERZ SARNOWSKI	NR UPRAWNIENI: 4457/04/90	PODPIS:
OPRACOWAŁ: mgr inż. SZCZEPAN GUDZIŃSKI	NR UPRAWNIENI: POM/0100/W00/12	PODPIS:
NAZWA RYSUNKU: Projekt zagospodarowania terenu		BRANŻA: drogowa
		NR RYS. 2

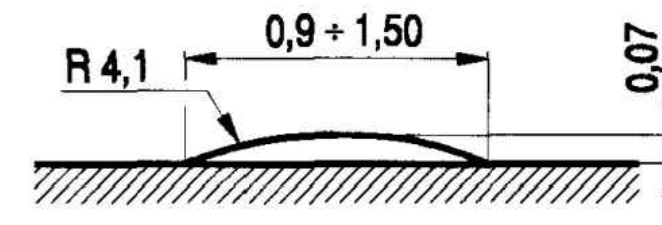
PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY DROGI
SKALA 1:20



PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY DROGI
SKALA 1:20

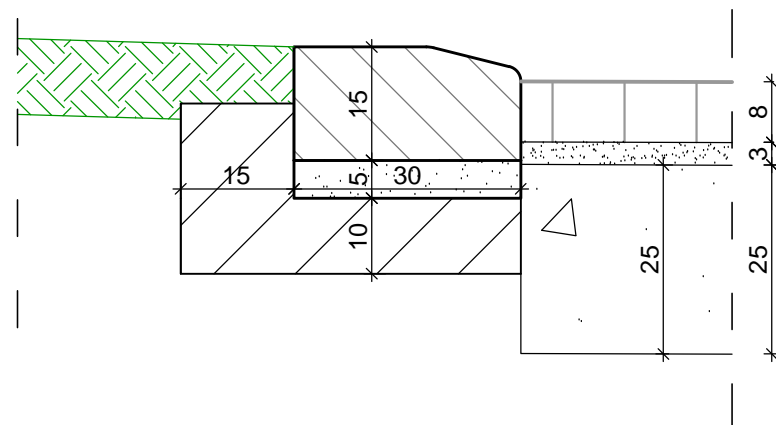


Przejście dla pieszych wyniesione
Rys. 8.1.3. Liniowy próg zwalniający płytowy U-16c o ograniczonej prędkości przejazdu 25—30 km/h

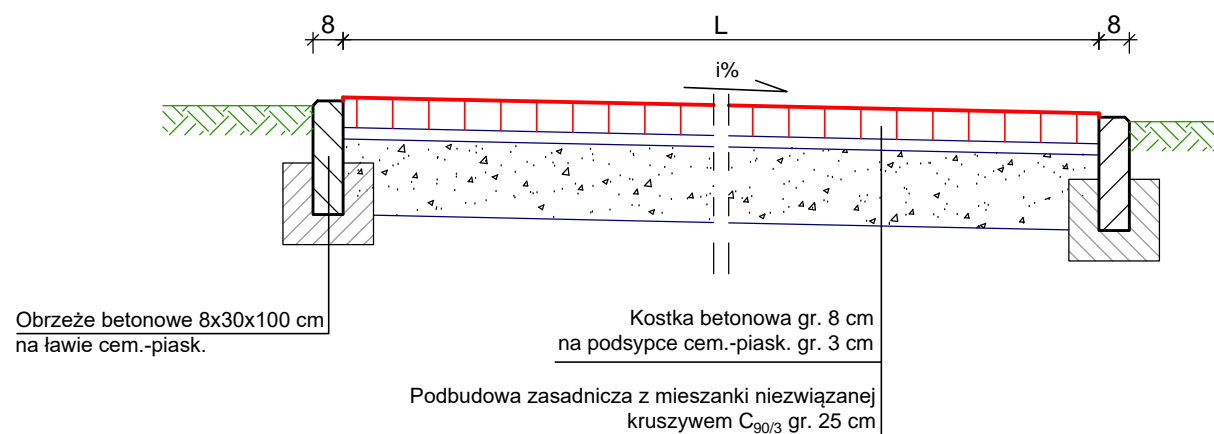


Liniowy próg zwalniający listwowy U-16d o ograniczonej prędkości przejazdu 18—20 km/h

SZCZEGÓŁ "B" Skala 1:10



Przekrój konstrukcyjny zjazdów



PROJEKT: Przebudowa dróg gminnych ul. Wyzwolenia oraz Kolejowej			DATA 12.2020
INWESTOR: Gmina Lipusz ul. Wybickiego 27, 83-424 Lipusz			SKALA 1:20, 1:10
PROJEKTOWAŁ: mgr inż. KAZIMIERZ SARNOWSKI	NR UPRAWNIENI: 4457/Gd/90	PODPIS:	BRANŻA drogowa
OPRACOWAŁ: mgr inż. SZCZEPAN GUZIŃSKI	NR UPRAWNIENI: POM/0100/OWOD/12	PODPIS:	
NAZWA RYSUNKU: Przekrój konstrukcyjny			NR RYS. 3