

PROJEKT BUDOWLANY

Nazwa zadania	Przebudowa układu komunikacyjnego przy Szkole Podstawowej Nr 1 w Szczepleszynie.		
Obiekt	Zjazdy, drogi manewrowe, place.		
Lokalizacja	Działki nr ewidencyjne 1800/9, 1800/5 w m. Szczepleszynie przy drodze powiatowej nr 3289L ul. XXX-Lecia (działka nr ew. 1750) i 3290L ul. Ogrodowa (działka nr ew. 1064/1)		
Inwestor	GMINA SZCZEPLESZYŃ ul. Plac T. Kościuszki 1, 22-460 Szczepleszynie		
Branża	DROGOWA		
Data opracowania	CZERWIEC 2017		
	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Pieczeńć i podpis
Projektował	mgr inż. Paweł Adam Flis	LUB/0218/POOD/10	

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy układu komunikacyjnego przy Szkole Podstawowej Nr 1 w Szczebrzeszynie.

1. Podstawa opracowania

- Mapa zasadnicza
- Wizja lokalna i pomiary własne w terenie;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 124);
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985r. (tekst jednolity – Dz.U. 2016 poz. 1440);

2. Stan istniejący.

Działki nr ewid. 1800/9 1800/5 położone są przy ulicy Ogrodowej i 30-Lecia w m. Szczebrzeszyn. Działki są zabudowane kompleksem budynków użyteczności publicznej tj. budynkami szkoły, hala sportowa, internat. W stanie istniejącym komunikacja piesza i kołowa odbywa się w tym samym przekroju dróg manewrowych co stwarza zagrożenie dla pieszych. Istniejące drogi i place manewrowe wykonano z betonu asfaltowego a ciągi piesze z betonowych płytek chodnikowych. Utwardzenia obramowano krawężnikiem betonowym. Na terenie działki 1800/9 znajduje podziemny skład węgla o konstrukcji żelbetowej z zsypani na poziomie nawierzchni bitumicznej istniejącego placu manewrowego. Z uwagi na zły stan techniczny konstrukcji planuje się jej rozbiórkę i zasypanie gruntem.

Działka posiada bezpośrednie połączenie z drogą powiatową nr 3289L i 3290L istniejącymi zjazdami podlegającymi przebudowie. Ulica XX-Lecia w sąsiedztwie projektowanego zjazdu posiada obramowana krawężnikiem jezdnię szerokość 7m z obustronnymi chodnikami. Spadek podłużny jezdni w kierunku południowo - wschodnim wynosi ok. 2%. Odwodnienie ulicy realizowane jest spadkami poprzecznymi i podłużnymi nawierzchni skąd woda trafia do istniejącej kanalizacji deszczowej za pośrednictwem wpustów deszczowych. Ulica Ogrodowa w sąsiedztwie projektowanych do przebudowy zjazdów, posiada przekrój uliczny z obramowaną krawężnikiem jezdnię szerokość 6m z chodnikiem po stronie wschodniej. Spadek podłużny jezdni w kierunku północnym ok. 1%. Odwodnienie ulicy realizowane jest spadkami poprzecznymi i podłużnymi nawierzchni skąd woda trafia do istniejącej kanalizacji deszczowej za pośrednictwem wpustów deszczowych.

Planowana inwestycja jest zlokalizowana w obszarze oznaczonym znakiem D-42. Ulica XXX-Lecia i Ogrodowa w przedmiotowej lokalizacji przebiegają w odcinkach prostych. W rejonie zjazdów występuje dobra widoczność. Osie dróg powiatowych nie posiada oznakowania poziomego. Na potrzeby projektu wykonano pomiary własne w odniesieniu do pokrywy studni teletechnicznej o rzędnej 217.15 (reper roboczy) zlokalizowanej przy schodach wejściowych do budynku szkoły.

3. Stan projektowany

Zjazd zaprojektowano zgodnie z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w zakresie zjazdów publicznych.

Uwzględniając stan istniejący oraz otrzymane warunki, zjazd publiczny z ul. Xxx-Lecia zaprojektowano w następujący sposób:

- Szerokość zjazdu – 5,5m;
- Obustronne chodniki szerokości 2,0m
- Przekięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi powiatowej wyokręglone promieniem $R=5m$,
- Usytuowanie zjazdu względem osi drogi - prostopadle.
- Spadek poprzeczny nawierzchni na zjeździe wg rys planu sytuacyjnego.
- Spadek podłużny– wg profilu podłużnego i planu warstwicowego.
- Pochylenie nawierzchni zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane do jej ukształtowania.

Uwzględniając stan istniejący oraz otrzymane warunki, zjazdy publiczne z ul. Ogrodowej zaprojektowano w następujący sposób:

- Szerokość zjazdu – 6,0m;
- Obustronne i jednostronne chodniki szerokości 2,0m
- Przekięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi powiatowej wyokręglone promieniem $R=5m$,
- Usytuowanie zjazdu względem osi drogi - prostopadle.
- Spadek poprzeczny nawierzchni na zjeździe wg rys planu sytuacyjnego.
- Spadek podłużny– wg profilu podłużnego i planu warstwicowego.
- Pochylenie nawierzchni zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane do jej ukształtowania.

Place, miejsca postojowe i drogi manewrowe oraz chodniki przedstawiono na rysunku planu sytuacyjnego. Układ komunikacyjny podzielono na kilka zlewni. Wody opadowe będą odprowadzane do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej. Wszystkie pokrywy i studnie infrastruktury technicznej w miejscu projektowanych utwardzeń należy wyregulować do projektowanych rzędnych. Łącznie zaprojektowano 10 nowych miejsc postojowych w tym 2 stanowiska dla osób niepełnosprawnych.

4. Projektowane konstrukcja nawierzchni.

Konstrukcja nawierzchni dróg manewrowych i placów wykonywanych na istniejącej nawierzchni z betonu asfaltowego.

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
- wyrównanie kruszywem łamanym 0/31,5 do rzędnych projektowanych – gr. średnia cm.5
- obramowanie krawężnikiem betonowym 15x30 na ławie z betonu.

Konstrukcja nawierzchni placów, parkingów, zjazdów i dróg manewrowych,:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 – gr. 20cm.
- warstwa piasku – gr. 20cm.
- obramowanie krawężnikiem betonowym 15x30 na ławie z betonu

Konstrukcja nawierzchni chodników:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej – gr. 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 – gr. 10cm.
- obramowanie obrzeżem betonowym 6x20 na ławie z betonu.

5. Opis zmian w stałej organizacji ruchu.

Projektowane rozwiązania nie wymagają wprowadzenia zmian w stałej organizacji ruchu.

6. Uwagi.

- Roboty ziemne w sąsiedztwie sieci podziemnych należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem właścicieli tych sieci. Kable teletechniczne i energetyczne zabezpieczyć rurami osłonowymi.
- Istniejące elementy infrastruktury tj. zawory wodociągowe, pokrywy studni teletechnicznych należy dostosować do rzędnych projektowanych.
- Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy opracować i zatwierdzić projekt tymczasowej organizacji ruchu oraz uzyskać decyzję Zarządcy drogi zezwalającą na prowadzenie robót w pasie drogowym zgodnie z art. 40 ust. 1 i ust. 2 pkt. 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015r. Poz. 460 z póź. zm.).
- Przytoczone w dokumentacji nazwy własne poszczególnych materiałów należy traktować, jako podanie przykładowych propozycji materiałowych, które każdorazowo należy czytać z dopiskiem /lub inne równoważne o nie gorszych parametrach/. Podanie konkretnych nazw materiałowych stanowi jedynie wyznacznik parametrów, pożądanego standardu i jakości materiałów, które zostaną zastosowane do realizacji zamówienia.

.....