

ARTA
PRACOWNIA PROJEKTOWO-BADAWCZA
MARTA BOGUSZ
30-383 KRAKÓW UL.LUBOSTRÓŃ 25/8
TEL.FAX. (012) 267-30-10 KOM 600-388-112

FAZA: PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY

TEMAT : PRZEBUDOWA UL. PRZEDBORSKIEJ
DROGI POWIATOWEJ nr 0401T
WŁOSZCZOWIE
Na działkach nr 1740, 1036/2, 1037/2,
1857/2, 1857/1 obręb 03 Włoszczowa

BRANŻA: DROGOWA

INWESTOR: POWIAT WŁOSZCZOWSKI

PROJEKTANT: mgr inż. Jan Bogusz

SPRAWDZIŁ: mgr inż. Michał Nawalany

2012r.

SPIS TREŚCI
DO PROJEKTU BUDOWLANO-WYKONAWCZEGO DROGOWEGO
PRZEBUDOWY UL. PRZEDBORSKIEJ – DROGI POWIATOWEJ nr
0401T WE WŁOSZCZOWIE

I. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Opis techniczny.
2. Tabele obliczenia robót ziemnych.
3. Uprawnienia Projektantów.
4. Oświadczenie o kompletności.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

1. Orientacja	skala 1:10000	rys. nr 1
2. Sytuacja cz.1	skala 1:500	rys. nr 2
3. Sytuacja cz.2	skala 1:500	rys. nr 3
4. Profil podłużny	skala 1:1000/100	rys. nr 4
5. Przekroje poprzeczne	skala 1:100	rys nr 5
6. Przekroje poprzeczne	skala 1:100	rys nr 6
7. Przekroje poprzeczne	skala 1:100	rys nr 7
8. Przekroje poprzeczne	skala 1:100	rys nr 8
9. Przekrój konstrukcyjny I-I	skala 1:50	rys nr 9
10. Przekrój konstrukcyjny II-II	skala 1:50	rys nr 10
11. Przekrój konstrukcyjny III-III	skala 1:50	rys nr 11
12. Przekrój konstrukcyjny IV-IV	skala 1:50	rys nr 12
13. Przekrój konstrukcyjny V-V	skala 1:50	rys nr 13
14. Szczegóły konstrukcyjne	skala 1:10	rys nr 14

**OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU BUDOWLANO-WYKONAWCZEGO DROGOWEGO
PRZEBUDOWY UL. PRZEDBORSKIEJ – DROGI POWIATOWEJ nr
0401T WE WŁOSZCZOWIE**

1. Podstawa i zakres opracowania.

Podstawę opracowania stanowi zlecenie Starostwa Powiatowego.
Zakres opracowania obejmuje ul. Przedborska od Rynku we Włoszczowie do granicy miasta. Odcinek ma długość 900m.

2. Materiały wyjściowe.

- Podkład sytuacyjny 1:500
- Wizja w terenie
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999. Dz.U.nr 43 i aktualne obowiązujące normy branżowe.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3.07.2003. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego

3. Stan istniejący.

Ulica Przedborska będąca drogą powiatową nr 0401T łączy Rynek we Włoszczowie z północną granicą miasta. Pierwszy odcinek długości 180m przebiega przez teren o gęstej zabudowie. Na tym odcinku odbywa się ruch jednokierunkowy, od strony Rynku w kierunku granicy miasta. Ulica posiada przekrój uliczny z obustronnymi chodnikami i zatoką postojową z jednej strony jezdni. Na pierwszych 200m znajdują się cztery skrzyżowania proste i liczne zjazdy do posesji. Wzdłuż ulicy przebiega napowietrzna linia energetyczna na słupach oświetlenia ulicznego. Pod chodnikiem przebiega sieć teletechniczna i wodociągowa pod jezdnią sieć kanalizacji sanitarnej. Odwodnienie poprzez studzienki ściekowe do kanalizacji w ulicach bocznych. Stan chodników i zatok postojowych z kostki betonowej jest dobry, stan nawierzchni jezdni oraz chodnika z prawej strony jezdni jest zły.

Od skrzyżowania z ulicą Mleczarską ulica posiada przekrój półuliczny z jednostronnym chodnikiem z jednej strony i poboczem oraz rowem odwadniającym z drugiej strony. Pomiędzy skrzyżowaniem z ulicą Mleczarską a skrzyżowaniem z ul. Śliską znajduje się przystanek autobusowy w formie nieregularnego poszerzenia pobocza i wiata przystankowa.

Od skrzyżowania w km 0+500 ulica Przedborska posiada przekrój drogowy z odwodnieniem do rowów drogowych. Intensywność zabudowy i ruchu pieszego maleje. W km 0+900 kończy się teren zabudowany miasta.

4. Warunki geologiczne.

Warunki geologiczne określono na podstawie wierceń geotechnicznych, badań makroskopowych i laboratoryjnych wykonanych przez firmę „Geo-mi” i ujętych w załączonej do projektu dokumentacji geotechnicznej.

Podłoże terenu opracowania jest zbudowane z osadów czwartorzędowych - piaski średnie głębiej znajduje się glina piaszczysta. Warunki wodne dobre woda gruntowa na głębokości poniżej 1,70m p.p.t. Podłoże G1. Grubość nawierzchni bitumicznej jest zróżnicowana od 4cm-20cm, warstwa podbudowy z kruszywa łamanego wynosi od 13cm do 23cm. Na istniejącej nawierzchni widoczne są ślady łatania lokalne ubytki. Warunki gruntowe są proste, projektowana budowla zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1.Sytuacja.

Przyjęte parametry techniczne:

- droga klasy Z
- jezdnia szer.6.00m
- prędkość projektowa 40km/h
- przekrój uliczny i półuliczny
- chodnik jednostronny lub dwustronny szer.2m.
- kategoria ruch KR3

Zaprojektowano przebieg trasy w nawiązując przebieg do stanu istniejącego. Początek robót na skrzyżowaniu z drogą wojewódzka zgodnie zakresem robót przebudowy ww drogi. Proste i łuki poziome zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącej geometrii drogi. Na początkowym odcinku długości 180m bardzo zniszczonym o słabej konstrukcji zaprojektowano pełną wymianę konstrukcji nawierzchni jezdni. Od skrzyżowania z u ulicą Mleczarską, zaprojektowano nakładkę z betonu asfaltowego na istniejącej nawierzchni. Pomiedzy skrzyżowaniem, z ulica Mleczarską a skrzyżowaniem z ul. Śliską, w miejscu istniejącego przystanku zaprojektowano zatokę autobusowa o poprawnej geometrii; z peronem długości 20m zakończonym skosami 1:8 i 1:4. Nawierzchnia zatoki z betonu B40. Pomiedzy zatoką autobusowa a jezdnią

zaprojektowano odwodnienie liniowe typu Aco Drain. Od skrzyżowania w km 0+500 ulica wprowadzono chodnik jednostronny (przekrój półuliczny) z zachowaniem odwodnienia do rowów drogowych.

5.2. Profil podłużny.

Profil podłużny o niewielkich spadkach w kierunku odbiornika wody znajdującego się w środkowej części ulicy

- na początkowym odcinku 180m nawiązanie projektowanej niwelety do rzędnych istniejących
- od km 0+180 podniesienie projektowanej niwelety o 5cm w stosunku do rzędnych istniejących (nakładka na istniejącej nawierzchni).

5.3. Przekroje poprzeczne.

Na odcinku jednokierunkowym przyjęto przekrój uliczny jezdni szerokości 5.5m. z obustronnym chodnikiem i dwustronnym spadkiem w kierunku ścieków przykrawężnikowych. Z lewej strony jezdni pomiędzy jezdnią a chodnikiem zatoka postojowa. Na odcinku 0+180 do 0+500 zaprojektowano przekrój uliczny jezdni szerokości 6m z obustronnym chodnikiem szer. 2m. Od km 0+500 do 0+900 zaprojektowano przekrój półuliczny jezdni szerokości 6m i lewostronny chodnik szer. 2.0m. Odkrycie krawężnika 12cm, na wjazdach poprzez projektowany chodnik 5cm na przejściach dla pieszych 2cm.

5.4. Odwodnienie.

Na odcinku 0+000 do 0+180 zachowano istniejący system odwodnienia poprzez studzienki ściekowe do kanalizacji deszczowej w ulicach bocznych.

Na odcinku od 0+180 do 0+500 zaprojektowano odwodnienie poprzez projektowane studzienki ściekowe do istniejącego kanału $\Phi 800$. Pomiędzy zatoką autobusową a jezdnią zaprojektowano odwodnienie liniowe typu Aco Drain.

Na końcu kanału $\Phi 800$ zaprojektowano dodatkowy separator.

Od km 0+500 do km 0+900 zachowano istniejący system rowów drogowych.

Wodę ze ścieku przykrawężnikowego przy projektowanym chodniku odprowadzono za pośrednictwem studzienek i podłączy do istniejącego rowu.

Istniejące rowy wymagają odmulenia. Na końcowym odcinku o długości 200m, ze względu na istniejący spadek podłużny mniejszy od minimalnego, ściek przykrawężnikowy należy wykonać z elementów betonowych typu „AcoDrain” ze sztucznym spadkiem wewnętrznym.

5.5. Konstrukcja nawierzchni.

Konstrukcję nawierzchni przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku załącznik nr 5. Kategoria ruchu KR3, podłoże G1.

PROJEKTOWANA NAWIERZCHNIA JEZDNI (poz. 5.3.3.a)

-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego średnioziarnistego	
o strukturze zamkniętej 0/12,8mm wg PN-S-96025	5cm
-warstwa wiążąca i wyrównawcza z betonu asfaltowego średnioziarnistego	
o strukturze częściowo zamkniętej 0/16mm wg PN-S-96025	6cm
-warstwa wiążąca i wyrównawcza z betonu asfaltowego średnioziarnistego	
o strukturze częściowo zamkniętej 0/16mm wg PN-S-96025	7cm
-podbudowa kruszywa łamanego 4/63 stabilizowanego mechanicznie	20cm
	razem 38cm

NAKŁADKA NA ISTNIEJACEJ NAWIERZCHNI

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego średnioziarnistego o strukturze zamkniętej 0/12,8mm wg PN-S-96025 5cm
- istniejąca nawierzchnia z betonu asfaltowego

CHODNIKI (poz. 5.7.2)

Kostka betonową wibroprasowana 8 cm
 Podsypka cementowo piaskowa 3 cm
 Kruszywo łamane 0/31.5 15cm
 Razem 26cm

ZJAZDY(poz. 5.6.1.)

Kostka betonową wibroprasowana 8 cm
 Podsypka cementowo piaskowa 3 cm
 Kruszywo łamane 0/31.5 15cm
 Razem 26cm

ZATOKI POSTOJOWE (poz. 5.6.1)

Kostka betonową wibroprasowana 8 cm
 Podsypka cementowo piaskowa 3 cm
 Kruszywo łamane 0/31.5 15cm
 Razem 26cm

ZATOKI AUTOBUSOWE (poz. 5,4c)

warstwa ścieralna z betonu cementowego B-40 20cm
 podbudowa z chudego betonu cementowego 15cm
 Razem 35cm

5.6 Roboty Ziemne.

Roboty ziemne zostały obliczone metoda przekroi poprzecznych i ujęte tabelarycznie.

W=850m³

N=320m³

Nadmiar ziemi do odwiezienia 430m³

5.7. Ogrodzenia.

Przebudowa ul. Przedborskiej nie wymaga przebudowy ogrodzeń i mieści się całkowicie w pasie drogowym.

5.7 Uzbrojenie.

Na rozpatrywanym odcinku nie występuje uzbrojenie kolidujące z przebiegiem projektowanej przebudowy ulicy.