

Zawartość opracowania:

1. Opis techniczny.

2. Część rysunkowa :

- rys. nr 1	- Plan orientacyjny	1 : 10000
- rys. nr 2	- Zagospodarowanie terenu	1 : 250
- rys. nr 3	- Przekroje konstrukcyjne	1 : 50

1. Opis techniczny

do projektu budowy zjazdu z działki 11/8 na działkę nr 11/9 w m. Grzepnica wraz z zagospodarowaniem działki 11/9.

1.1. Podstawa opracowania.

- zlecenie inwestora,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych, skala 1:500,
- wytyczne Projektowania Dróg WPD-3 - GDDP W-wa 1995 r.,
- rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 14.05.1999),
- decyzja na lokalizację zjazdu WKI.GK.7211.125.2014.ŁK z dnia 03.12.2014 r.
- uzgodnienie projektu zjazdu WKI.GK.7211.125.2014.ŁK z dnia 18.12.2014 r.

1.2. Zakres opracowania.

W zakres branży drogowej projektu budowlanego wchodzi przygotowanie projektu zjazdu z działki 11,8 stanowiącej drogę na działkę nr 11/9 obr. Grzepnica wraz z projektem drogi manewrowej i miejscami postojowymi na działce Inwestora.

1.3. Istniejące zagospodarowanie.

Teren, inwestycji położony jest w północno-zachodniej części miejscowości Grzepnica na działce nr 11/9. Działka jest własnością Inwestora - gminy Dobra. Powierzchnia przedmiotowego terenu jest płaska (deniwelacja w obrębie granic wynosi ok.0,4m).

Obecnie działka nie jest zagospodarowana i stanowi nieużytek porośnięty darnią, istotne zagospodarowanie zielenią nie występuje.

Teren inwestycji posiada bezpośredni dostęp do drogi publicznej (droga gminna dz. nr 11/8).

1.4. Opis projektowanego rozwiązania.

Cały układ komunikacyjny zaprojektowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej

w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 z 1999 r., poz. 430).

1.4.1. Zjazd

Nowoprojektowany zjazd działki 11/9 projektuje się o szerokości 3,0 m. Pochylenie podłużne zjazdu wynosi 1% na krawędzi z działką 11/9 a w przypadku krawędzi zlokalizowanej wzdłuż istniejącej drogi pochylenie należy dostosować do istniejącej drogi. Pochylenie poprzeczne zjazdu w granicach pasa drogowego wynosi 2,0 % w kierunku ulicy.

Nowo projektowany zjazd ograniczono od strony jezdni najazdowym krawężnikiem betonowym ustawianym na ławie z betonu C-12/15 o świetle 2,0 cm. Od strony działki Inwestora zjazd ograniczono krawężnikiem betonowym 15x30 cm układanym na ławie betonowej z betonu C12/15, który należy wykonać jako wtopiony. Od strony terenów zielonych zjazd ograniczono krawężnikiem betonowym 15x30 cm wtopionym. Krawężnik układany na przecięciu krawędzi zjazdu i ulicy układany jest w skosie 1:1 i posiada światło 2 cm.

Nawierzchnię zjazdu projektuje się z kostki betonowej typu polbruk „behaton” koloru szarego gr. 8 cm.

Konstrukcja zjazdu:

- w-wa ścieralna - kostka betonowa **gr. 8 cm**,
- w-wa podsypki cem. - piaskowej (1:4) **gr. 3 - 4 cm**,
- w-wa podbudowy zasadniczej – kruszywo łamane #0-31,5 mm stabilizowane mechanicznie **gr. 20,0 cm**, $E_2 > 160$ MPa,
- w-wa odcinająca R_m 2,5 MPa **gr. 10 cm**,
- grunt rodzimy G1.

1.4.2. Droga manewrowa i miejsca postojowe

Nawierzchnię drogi manewrowej projektuje się jako przepuszczalną z płyt typu „Meba” koloru szarego gr. 10 cm. Otwory w płytach należy wypełnić żwirem #2/8mm. W przypadku miejsc postojowych nawierzchnię należy wykonać z płyt typu „Meba” koloru grafitowego o grubości 10 cm. Projektuje się 4 miejsca postojowe z czego jedno dla osób niepełnosprawnych.

Nawierzchnie drogi manewrowej i miejsc postojowych należy oddzielić od terenów zielonych krawężnikiem betonowym 15x30 cm układanym na ławie betonowej z oporem wykonanej z betonu C12/15.

Krawężnik układa się ze światłem 10 cm z wyjątkiem krawężnika po stronie południowo-wschodniej, który należy wykonać jako wtopiony.

Nawierzchnie projektuje się o pochyleniu poprzecznym wynoszącym 1,0 %.

Konstrukcja drogi manewrowej i miejsc postojowych z płyt ażurowych:

- w-wa ścieralna – płyta ażurowa typu „MEBA” kolor grafit/szary **gr. 10 cm**,
- w-wa podsypki - kruszywo łamane #2/5mm **gr. 4 cm**,
- geowłóknina filtracyjna typu Polyfelt TS 20,
- w-wa podbudowy zasadniczej – kruszywo łamane #2-31,5 mm stabilizowane mechanicznie **gr. 20,0 cm**, $E_2 > 160$ MPa,
- grunt rodzimy (nasyp) G1, $E_2 > 60$ MPa.

1.5. Odwodnienie.

Projektowana nawierzchnia zjazdu wykonana jest jako szczelna. Wody opadowe z terenu zjazdu będą odprowadzane na istniejącą jezdnię.

W przypadku drogi manewrowej i miejsc postojowych ich nawierzchnie wykonane są jako przepuszczalne. W celu zapobieżenia zanieczyszczenia podbudowy zastosowano geowłókninę filtracyjną.

1.6. Uwagi końcowe.

Wszystkie roboty ujęte w projekcie należy wykonywać zgodnie z projektem budowlanym i poleceniami inspektora nadzoru.

Budowa zjazdu i dróg na działce Inwestora winna być prowadzona zgodnie z obowiązującymi normami, sztuką inżynierską oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy.

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca winien uzyskać zgodę Inwestora na zastosowanie poszczególnych materiałów, jeżeli chodzi o ich kształt i kolorystykę oraz cechy mechaniczne.

Przed rozpoczęciem prac przy budowie konstrukcji nawierzchni należy istniejące podłoże dogęścić do min. $I_s = 0,98$.

Nie dopuszcza się posadowienia konstrukcji na gruntach wątpliwych. W przypadku, kiedy po zdjęciu warstwy wierzchniej zostanie stwierdzone występowanie gruntów wątpliwych, należy fakt taki niezwłocznie zgłosić nadzorowi autorskiemu, który zaproponuje rozwiązanie alternatywnego posadowienia konstrukcji jezdni.

mgr inż. Leszek Bobrowski