

Spis treści :

I. CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Opis techniczny
2. Szczegół odwodnienia liniowego

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

- | | | |
|---------------------------------|----------------|----------|
| 1. Sytuacja | w skali 1:500, | rys. 1.1 |
| 2. Sytuacja – szczegół | w skali 1:250, | rys. 1.2 |
| 3. Plan warstwicowy | w skali 1:500, | rys. 2 |
| 4. Przekroje konstrukcyjne..... | w skali 1:50, | rys. 3 |



Opis do projektu drogowego

Rozbudowy budynku Urzędu Gminy i Miasta Proszowice i Urzędu Starostwa Powiatowego w Proszowicach o dźwig dla osób niepełnosprawnych z zagospodarowaniem terenu, na działkach 1180/1, 1180/2, 1180/3 obręb Proszowice, gmina Proszowice.

1. Podstawa i zakres opracowania.

Projekt drogowy zewnętrznych miejsc postojowych wraz z dojściem pieszym do rozbudowywanego budynku Urzędu Gminy i Miasta Proszowice i Urzędu Starostwa Powiatowego w Proszowicach, na działkach nr 1180/1, 1180/2, 1180/3 obr. Proszowice, gmina Proszowice, został opracowany na zlecenie pracowni architektonicznej A&E Plus Sp. z o.o., Kraków.

W zakres opracowania wchodzi wykonanie projektu drogowego budowy trzech miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych wraz z placem manewrowym i dojściem pieszym do projektowanego (wg oddzielnego opracowania) dźwigu dla osób niepełnosprawnych do rozbudowywanego budynku w miejscowości Proszowice.

2. Dane wejściowe.

- Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500,
- Plan zagospodarowania terenu opracowany przez pracownię architektoniczną,
- Wizja w terenie,
- Decyzja WZ.



3. Stan istniejący.

Teren inwestycji stanowią działki nr 1180/1, 1180/2, 1180/3 w m. Proszowice. Zakres projektu drogowego ogranicza się do dz. 1180/1. Działka w stanie istniejącym stanowi teren wewnętrznego dziedzińca rozbudowywanego budynku Urzędu Gminy i Miasta Proszowice i Urzędu Starostwa Powiatowego w Proszowicach. Dostęp do drogi publicznej zapewniony jest od strony wschodniej poprzez istniejący przejazd pod budynkiem.

W stanie istniejącym na dziedzińcu wzdłuż rampy zjazdowej do garażu wykonany jest mur oporowy. Od strony przeciwnej muru zlokalizowane jest miejsce postojowe dla osób niepełnosprawnych, przewidziane do przebudowy. Nawierzchnia placu i miejsca postojowego wykonana jest jako betonowa. Z placu do budynku prowadzi istniejąca pochylnia, przewidziana do rozbiórki.

Pod terenem przebiegają istniejące sieci c.o.

4. Stan projektowany.

4.1. Sytuacja.

Projektuje się budowę trzech miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych, w tym dwa stanowiska o wymiarach 3,6 x 5,0 m i jedno stanowisko o wymiarach 2,3 x 5,0 m. Dojazd do projektowanych miejsc postojowych zapewniony zostanie od strony istniejącego wjazdu na dziedziniec, poprzez projektowaną jednie manewrową szer. min. 4,25 m. Włączenie projektowanej jezdni do istniejącej nawierzchni wyokrąglono łukami o promieniach $R=3,0$ m i $R=5,0$ m oraz zaprojektowano je przez obniżony krawężnik.

Z jezdni placu manewrowego zapewniony zostanie bezpośredni dostęp do projektowanego od strony wschodniej chodnika (w miejscu istniejącej pochylni). Chodnik projektuje się szerokości min. 2,5 m i zapewnia dostęp do projektowanego, zgodnie z oddzielnym opracowaniem, dźwigu dla osób niepełnosprawnych.



4.2. Roboty ziemne

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu wykopu i koryta pod nawierzchnię miejsc postojowych, placu manewrowego i chodnika.

Ziemię uzyskaną z koryta należy załadować na samochód i odwieźć na odkład lub rozplanować po terenie Inwestora. Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z normą PN-S-02205 z 1998r.

W pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności, w razie odkrycia kabli uzbrojenia podziemnego należy je zabezpieczyć rurami dwudzielnymi AROTA na szerokości projektowanej nawierzchni.

4.3. Rozwiązanie wysokościowe i odwodnienie.

Przedmiotową jezdnię placu manewrowego zaprojektowano w dowiązaniu do istniejącego spadku podłużnego drogi wewnętrznej wynoszącego $i=4\%$ w kierunku zachodnim i rzędnych krawędzi jezdni. Dojazd do projektowanych stanowisk postojowych projektuje się przez obniżony krawężnik o odkryciu $h=4$ cm. W przekroju podłużnym jezdnię manewrową zaprojektowano ze spadkiem max $i=4\%$ w kierunku projektowanego odwodnienia liniowego. Pochylenie podłużne stanowisk postojowych zaprojektowano $i=1\%$ - $i=2\%$. Chodnik projektuje się w spadku poprzecznym $i=2\%$ w kierunku od istniejącego budynku.

Przejęcie wód opadowych z powierzchni brukowanej miejsc postojowych, placu manewrowego i części projektowanego chodnika, zapewni projektowane odwodnienie liniowe szer. 25 cm, dł. 4,2 m, wyposażone w ruszt żeliwny klasy min. B125, posadowione na ławie betonowej (zgodnie z załączonym szczegółem). Podłączenie odwodnienia do istniejącej kanalizacji opadowej na działce 1180/1. Wody opadowe z pozostałego zakresu chodnika od strony projektowanego dźwigu odprowadzone zostaną w kierunku zieleńca, poprzez nadany spadek poprzeczny chodnika. W zieleńcu zostaną przesączone do gruntu w zakresie działki 1180/1.



4.4. Przekrój konstrukcyjny.

Konieczne jest doprowadzenia podłoża pod konstrukcją nawierzchni miejsc postojowych i placu manewrowego, do grupy nośności G1, charakteryzującej się wtórnym modułem odkształcenia $E2=100\text{MPa}$.

Na miejscach postojowych i placu manewrowym, zaprojektowano konstrukcję nawierzchni dla KR1 i G1:

- 8 cm – kostka brukowa betonowa wibroprasowana;
- 4 cm – podsypka cementowo - piaskowa 1:4, wg PN-EN 13043:2004;
- 15 cm – podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie, wg PN-S-06102;
- 20 cm – podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie, wg PN-S-06102;
- 20 cm – warstwa z piasku, wg PN-EN 13043:2004
(na warstwie należy uzyskać $E2$ min. 100 MPa);
- geowłóknina separacyjno - filtracyjna

67 cm RAZEM

W zakresie chodnika zaprojektowano:

- 8 cm – kostka brukowa betonowa wibroprasowana;
- 3 cm – podsypka cementowo - piaskowa 1:4, wg PN-EN 13043:2004;
- 30 cm – podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie w dwóch warstwach, wg PN-S-06102;

41 cm RAZEM

Wzdłuż jezdni placu manewrowego i miejsc postojowych, projektuje się ułożenie krawężnika betonowego 15/30 cm na podsypce cementowo - piaskowej 1:4 grub. 4cm z oporem z betonu C12/15 (B15) grub. 15 cm. Wzdłuż istniejącej jezdni od

strony wjazdu na projektowany plac manewrowy, projektuje się ułożenie krawężnika betonowego najazdowego 15/22 cm „stojącego”, na podsypce cementowo - piaskowej 1:4 grub. 4cm z oporem z betonu C12/15 (B15) grub. 15 cm. Chodniki należy obramować od strony zieleńca obrzeżem betonowym 8/30 cm układanym na ławie z oporem z betonu C12/15 (B15) grub. 10 cm.

Zaprojektowano odkrycie krawężników: h=10 cm - wzdłuż miejsc postojowych i jezdni manewrowej od strony muru oporowego, h=2 cm obramowanie jezdni wzdłuż projektowanego chodnika. Krawężnika najazdowy od strony istniejącej nawierzchni projektuje się z odkryciem h=4 cm. Obrzeża chodnikowe należy ustawić z odkryciem h=0 cm od strony niższej rzędnej, h=4 cm od strony wyższej rzędnej.

5. Uwagi końcowe.

- ✚ Wszelkie prace należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami BHP.
- ✚ Projekt wykonano w oparciu o Rozporządzenie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /tekst jednolity z dnia 29.01.2016r Dz. U. poz. 124/, przyjęto skrajnię drogi 4.5m liczoną od poziomu nawierzchni.
- ✚ Po wykorytowaniu, należy sprawdzić nośność podłoża, w przypadku braku nośności należy doprowadzić do wymaganej normowo nośności podłoża w konsultacji z projektantem i uprawnionym geologiem.
- ✚ Przed wykonaniem konstrukcji nawierzchni należy zdjąć warstwę gleby - zgodnie z dokumentacją geotechniczną.
- ✚ Podłoże pod nawierzchnię należy zagęścić zgodnie z normą "Roboty ziemne".
- ✚ Bezwzględnie przy wykonywaniu robót ziemnych nie wolno dopuścić do zawilgocenia podłoża w miejscach występowania gruntów pylastych.
- ✚ Nasypy należy wykonywać z gruntów zagęszczalnych.
- ✚ Wszystkie materiały powinny odznaczać się właściwościami mrozoodpornymi.



- ✚ Po zakończeniu robót teren należy przywrócić do poprzedniego stanu użyteczności.

