

SPIS TREŚCI

1. Oświadczenie projektanta	str. 3
2. Przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa	str. 4
3. Decyzja o stwierdzeniu przygotowania zawodowego	str. 5
4. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	str. 6-7
5. Opis techniczny	str. 8-11

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny	str. 12
2. Plan sytuacyjny w skali 1: 500	str. 13-20
3. Przekroje normalne i konstrukcyjne w skali 1:50 i 1:10	str. 21
4. Przekrój podłużny	str. 22-23

UZGODNIENIA

1. Rejonowy Związek Spółek Wodnych	str.24-27
------------------------------------	-----------

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego na przebudowę ciągu drogi powiatowej 4800P
Dąbcze – Nowa Wieś - Kąkolewo
od km 0 + 000 do km 3 + 757,00

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowlany na przebudowę ciągu drogi powiatowej 4800P Dąbcze – Nowa Wieś - Kąkolewo opracowano na zlecenie Miasta Leszna ul. Kazimierza Karasia 15 64-100 Leszno w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z 14.05.1999r. poz. 430), podkładu geodezyjnego oraz pomiarów sytuacyjno-wysokościowych wykonanych w terenie.

2. PARAMETRY PROJEKTOWANIA

Do projektowania przyjęto następujące parametry techniczne jak dla drogi klasy Z:

- kategoria obciążenia ruchem	- KR 2
- szerokość jezdni	- 6,00 – 6,20 m
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego	- 2,50 m
- pochylenie poprzeczne jezdni	- 2 %
- pochylenie poprzeczne ścieżki	- 1,5 %
- prędkość projektowa	- 90 km/h

3. STAN ISTNIEJĄCY

Projektowana przebudowa drogi powiatowej nr 4800P Dąbcze – Nowa Wieś – Kąkolewo wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w całości znajduje się w granicach gminy Rydzyna w powiecie leszczyńskim. Długość planowanej inwestycji wynosi ok. 3757,0 m.

Początek inwestycji znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 4801P w m. Dąbcze. Koniec przebudowy drogi i ciągu pieszo- rowerowego znajduje w m. Kąkolewo. Całość inwestycji mieści się w granicach pasa drogowego, gminy Rydzyna oraz gruntach prywatnych, które gmina planuje wykupić pod projektowany ciąg pieszo-rowerowy.

4. PROJEKTOWANY PROFIL PODŁUŻNY

Projektowana niweleta drogi i ciągu pieszo-rowerowego w przeważającej części została dostosowana do istniejącego przebiegu jezdni i terenu. Ciąg pieszo-rowerowy od km 0+000 do km 1+050 będzie wykonany z kostki betonowej wibroprasowanej bez fazowej, w dalszej części do km 2+030 o nawierzchni bitumicznej. Od km 2+030 do km 3+757 ponownie ciąg pieszo-rowerowy wykonany zostanie z kostki betonowej wibroprasowanej bez fazowej. Ciąg

pieszo-rowerowy od początku odcinka usytuowany będzie po lewej stronie jezdni do km 0+890, następnie przeniesiony zostanie na prawą stronę jezdni do km 2+659. Od tego km do końca odcinka ciąg pieszo-rowerowy zostanie usytuowany po lewej stronie jezdni.

5. PROJEKTOWANE PRZEKROJE POPRZECZNE

Jezdnia w przekroju poprzecznym zostanie z każdej strony sfrezowana po ok. 1,50 m i wymianą całej konstrukcji jezdni. Szerokość jezdni w terenie zabudowanym projektuje się szerokości 6,20 m, natomiast poza terenem zabudowanym szerokości 6,00 m od km 1+050 do km 2+030.

Po prawej stronie jezdni do km 0+420, od km 2+660 do km 2+856, od km 3+023 do km 3+206 oraz od km 3+330 do km 3+757 pobudowany zostanie chodnik szerokości 1,50 m.

Ciąg pieszo-rowerowy w przekroju poprzecznym do km 1+050 poprowadzony będzie wzdłuż krawężnika, a następnie zostanie odsunięty na odległość 1,0 m od krawędzi jezdni do km 2+030. W dalszej części do końca odcinka ciąg poprowadzony będzie przy krawężniku. Szerokość całego ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano szerokości 2,50 m. Pas ziemi pomiędzy jezdnią, a ciągiem pieszo-rowerowym ułożyć humus i obsiać go trawą. Również pas ziemi za ścieżką szer. ok. 0,50 m wyprofilować i obsiać trawą.

Wzdłuż całego ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano wjazdy na przylegające obok pola uprawne i do posesji.

6. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA JEZDNI I CIĄGU PIESZO-ROWEROWEGO

6.1. JEZDNIA

Krawędzie jezdni po obu stronach na odległości od 1,00 – 1,50 m sfrezować i rozebrać konstrukcję nawierzchni i wykonać nową.

Najpierw należy wykonać wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=5$ MPa o grubości 10 cm, następnie ułożyć podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm. Na tej podbudowie należy ułożyć podbudowę z betonu asfaltowego AC16P grubości 7 cm. Po wykonaniu poszerzeń na całej szerokości jezdni należy ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego AC11W grubości średnio 6 cm, a następnie ułożyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S grubości 5 cm.

6.2. CIĄG PIESZO-ROWEROWY I CHODNIKI

Nawierzchnię ciągu pieszo-rowerowego projektuje się z betonu asfaltowego AC5S grubości 5 cm. Pod nawierzchnią projektuje się podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm, a pod podbudowę wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=5$ MPa grubości 10 cm. Nawierzchnię tą należy zastosować od km 1+050 do km 2+030.

Nawierzchnię ciągu pieszo-rowerowego projektuje się również z kostki betonowej wibroprasowanej bez fazowej grubości 8 cm na podsypce

cementowo-piaskowej grub. 3-5 cm. Pozostałe warstwy bez zmian. Nawierzchnię tą należy zastosować na pozostałym ciągu pieszo-rowerowym oraz chodnikach.

6.3. ZJAZDY

Nawierzchnię na zjazdach na odcinku od km 1+050 do km 2+030 zaprojektowano z warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC5S grubości 5 cm, na warstwie wiążącej z betonu asfaltowego AC11W grubości 5 cm. Pod nawierzchnią projektuje się podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm, a pod podbudowę wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=5$ MPa grubości 10 cm.

Nawierzchnię na zjazdach na pozostałym odcinku projektuje się również z kostki betonowej wibroprasowanej bez fazowej grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej grub. 3-5 cm. Pod nawierzchnią projektuje się podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm, a pod podbudowę wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=5$ MPa grubości 10 cm.

6.4. KRAWĘŻNIKI

Krawężnik na zjazdach projektuje się betonowy wibroprasowany $100 \times 30 \times 15$ cm ustawione na leżąco na ławie betonowej z oporem w ilości $0,0825 \text{ m}^3/\text{mb}$ z betonu kl. B15. W miejscach zaprojektowanych ciągu pieszo-rowerowego ułożyć krawężniki wystające nad jezdnię 12 cm, a przy przejściu dla pieszych obniżyć do 1 cm wystającego nad jezdnię, a w miejscach zjazdów 3 cm nad jezdnię.

6.5. OBRZEŻE

Wzdłuż całego ciągu projektuje się obrzeże betonowe wibroprasowane $100 \times 30 \times 8$ cm ustawione na ławie betonowej z oporem w ilości $0,024 \text{ m}^3/\text{mb}$ z betonu kl. B15.

7. ROBOTY WYKOŃCZENIOWE

Na terenach zielonych należy rozłożyć warstwę humusu grub. 5 cm i obsiać trawą.

8. ODWODNIENIE

W celu odwodnienia korpusu drogowego i ciągu pieszo-rowerowego od km 1+050 do km 2+030 projektuje się plastikową rurę drenarską o średnicy 200 mm celem odprowadzenia wód ściekowych z jezdni i ciągu pieszo-rowerowego. Rurę ułożyć na warstwie grubości 10 cm z piasku, następnie przykryć rurę kamieniem łamanym grub. 40 cm, następnie pozostałą warstwę z pospółki i humusu.

Od km 2+030 do km 2+559 oraz od km 2+878 do km 3+540 projektuje się kanalizację deszczową. Kolektor kanalizacyjny projektuje się z rur PVC $\varnothing 400$. Na kolektorze projektuje się 30 studni betonowych $\varnothing 1000$. Przy krawężniku

projektuje się 60 szt. studzienek ściekowych w celu odprowadzenia wód powierzchniowych z jezdni, ciągu pieszo-rowerowego i chodnika. Studzienki należy połączyć ze studniami przykanalikami z rur PVC Ø 160.

W km 1+207 i 3+246 należy dokonać przedłużenia przepustu Ø 1500 i 1000 na dł. ok. 10,00 m.

Pod zjazdami należy ułożyć rury PVC Ø 400.

9. TECHNOLOGIA ROBÓT

Przed przystąpieniem do robót należy zgłosić rozpoczęcie do właściwego Nadzoru Budowlanego.

Po wykonaniu robót pomiarowych można przystąpić do robót przygotowawczych i ziemnych. W czasie wykonywania tych robót należy zachować warunki wynikające z uzgodnień branżowych, a dotyczących wykonywania robót w rejonie kolizji z uzbrojeniem podziemnym terenu.

10. REPERY

Niwelację wysokościową nawiązano do naniesionych na mapie sytuacyjnej wysokości zaniwelowanych przez geodetę oraz pomiarów dodatkowych w terenie.

Opracował:

***Informacja dotycząca bezpieczeństwa
I ochrony zdrowia***

OBIEKT: - przebudowę ciągu drogi powiatowej 4800P
Dąbcze – Nowa Wieś - Kąkolewo

INWESTOR: - Miasto Leszno
ul. Kazimierza Karasia 15 64-100 Leszno

PROJEKTANT: - inż. Jan Król
upr.920/86/Lo
ul. Zacisze 9A 64-100 Leszno

Data opracowania: m-c marzec 2016 r.

Część opisowa – branża drogowa

- 1. Zamierzenie budowlane** – przebudowa ciągu drogi powiatowej 4800P
Dąbcze – Nowa Wieś – Kąkolewo
- 2. Kolejność realizacji** – roboty ziemne, wykonanie podbudowy, wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego oraz wjazdów oraz kostki betonowej
- 3. Istniejące obiekty** – brak
- 4. Elementy zagospodarowania mogące stwarzać zagrożenie** – sieć telekomunikacyjna, energetyczna
- 5. Przewidywane zagrożenia** – podczas realizacji zamierzenia budowlanego występować będą zagrożenia dotyczące bezpieczeństwa i ochrony ludzi przy robotach ziemnych i budowie nawierzchni drogowych
- 6. Wskazania i środki zapobiegające** – przy wykonywaniu powyższych robót występować będą zagrożenia przysypania ziemią oraz okaleczenia części ciała. Przed przystąpieniem do robót pracownicy powinni być zapoznani z ich zakresem i poinstruowani o bezpiecznym sposobie ich wykonania.
Zatrudnieni pracownicy powinni posiadać odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia oraz ważne orzeczenie lekarskie o dopuszczeniu do określonej pracy i wstępnie przeszkolonych w zakresie bhp.

Opracował:

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że projekt na przebudowa ciągu drogi powiatowej 4800P Dąbcze – Nowa Wieś – Kąkolewo dla inwestora Miasta Leszna ul. Kazimierza Karasia 15 64-100 Leszno został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.