

OPIS TECHNICZNY

PROJEKTU ZJAZDU INDYWIDUALNEGO, Z DROGI GMINNEJ, DO GARAŻU STRAŻY POŻARNEJ.

Inwestor:	Miasto Orzesze 43 – 180 Orzesze, ul. Św. Wawrzyńca 21.
Temat:	PROJEKT ZJAZDU INDYWIDUALNEGO DO GARAŻU STRAŻY POŻARNEJ
Lokalizacja:	43-180 Orzesze ul. Klubowa 28a Działka nr. 410/72; 411/72 Obręb: 0046 Zgoń

Spis treści :

1. Dane wejściowe
2. Lokalizacja i dane ogólne
3. Opis zagospodarowania poszczególnych działek
4. Rozwiązanie konstrukcyjno – budowlane.
5. Natężenie ruchu.
6. Dostępność dla osób niepełnosprawnych.
7. Odwodnienie.
8. Organizacja ruchu i oznakowanie.
9. Oznakowanie robót podczas budowy.
10. Roboty ziemne.
11. Warunki górniczo – geologiczne.
12. Ochrona konserwatorska.
13. Wpływ inwestycji na środowisko.
14. Uwagi końcowe.

1. Dane wejściowe.

- 1.1. Wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Mszana
- 1.2. Kopia mapy zasadniczej 1:500,
- 1.3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2. Lokalizacja i dane ogólne.

Niniejszy projekt techniczny opracowano w celu dokonania niezbędnych uzgodnień i uzyskania pozwolenia na budowę w zakresie wykonania zjazdu indywidualnego z drogi gminnej tj. ul. Klubowa na działkę nr 411/72 do projektowanego garażu straży pożarnej. Przedmiotowa działka nr. 411/72 nie posiada aktualnie zjazdu na ul. Klubową. Projektowany nowy zjazd będzie zlokalizowany na działkach nr 410/72 i 411/72.

3. Opis zagospodarowania poszczególnych działek.

Działka 410/72 – działka pokryta nawierzchnią asfaltową, brak zabudowań.

Działka 411/72 – działka obsiana trawą, w części nawierzchnia asfaltowa, na działce znajduje się stodoła przeznaczona do rozbiórki, budynek straży pożarnej oraz hydrant.

4. Rozwiązania konstrukcyjno – budowlane.

Budowany zjazd będzie odpowiadał wytycznym zawartym w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Jezdnia zjazdu zostanie utwardzona kostką brukową gr. 10 cm ułożoną na podbudowie z tłucznia i piasku. Jezdnia zjazdu będzie okrawężnikowana.

Przecięcie krawędzi zjazdu i krawędzi istniejącej drogi publicznej zostanie wykonane poprzez zastosowanie łuków o promieniu 3m po obu stronach zjazdu. Spadek podłużny na odcinku zjazdu nie przekroczy wartości 2% (w kierunku jezdnii). Pochylenie poprzeczne krawędzi zjazdu przy krawędzi drogi publicznej zostanie dostosowane do jej pochylenia na odcinku wspólnym. Krawędź zjazdu w stosunku do istniejącego poziomu drogi będzie wykonana krawężnikiem najazdowym 15x30x100 cm podniesionym o 10 cm. W pasie drogowym nie przewiduje się wykonywania żadnych robót, poza umieszczeniem oznakowania pionowego.

Przyjęto konstrukcję nawierzchni dla kategorii ruchu KR2 i kategorii gruntu G3.

Minimalna grubość nowej konstrukcji ze względu na przemarzanie wynosić powinna 0,55m czyli 55cm. W miejscach występowania gruntów G3 podłoże gruntu rodzimego wzmocniono poprzez ułożenie geowłkniny separacyjno-filtracyjnej o minimalnej gramaturze 300g/m², geosiatki o minimalnej wytrzymałości na rozciąganie 60kN/m i wykonaniu wymiany na warstwę wzmacniającą podłoże.

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja projektowanego zjazdu:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej brukowej (kolor ciemny / jasny szary, czerwony) – 10cm
- warstwa podsypki cementowo-piaskowej (1:4) – 5 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego, frakcji 0-31,5 mm, stabilizowanego mechanicznie – 20 cm
- warstwa mrozochronna z żużla wielkopiecowego, frakcji 0-63 mm, stabilizowanego mechanicznie – 24 cm

- warstwa wzmacniająca podłoże z tłucznia kamiennego, nie lasującego się, frakcji 31,5-63mm, stabilizowanego mechanicznie – 10 cm
- wzmocnienie podłoża geosiatką
- warstwa separacyjno-filtracyjna z geowłókniny o gramaturze min. 300g/m², układana w poprzek osi drogi z zakładem „pas na pas” 0,30 m oraz 1,00 m na górze w-wy mrozochronnej
- istniejące wyprofilowane podłoże (grunt rodzimy / antropogeniczny)

Woda opadowa z projektowanego zjazdu będzie kierowana bezpośrednio na jezdnię, po przeciwnej stronie projektowanego zjazdu znajduje się wpust drogowy kanalizacji deszczowej. Obramowanie nawierzchni zjazdu stanowi krawężnik 15x30x100 cm na ławie bet. C16/20 gr. 10 cm. W miejscu styku nawierzchni jezdni oraz obniżonego krawężnika w miejscu zjazdu zostanie wykonany krawężnik najazdowy 15x30x100 cm na ławie bet. C16/20 gr. 10 cm.

5. Natężenie ruchu.

Aktualne natężenie ruchu jest niewielkie. Przewidywany ruch dotyczy mieszkańców pobliskich budynków jednorodzinnych, jak również do projektowanego budynku mieszkalnego wielorodzinnego.

6. Dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Jezdnia zjazdu nie stanowi przeszkody dla osób niesprawnych ruchowo. Wartości spadków podłużnych projektowanej jezdni nie przekracza granicznych wartości dla pochylni.

7. Odwodnienie.

Odwodnienie układu drogowego zjazdu jest realizowane za pomocą pochyłeń poprzecznych od 1,5 do 2% i podłużnych nawierzchni jezdni z odprowadzeniem wody opadowej do wpustów drogowych – obniżonych o -1cm w stosunku do nawierzchni. Wpust kanalizacji deszczowej zlokalizowany na ul. Klubowej po przeciwnej stronie zjazdu

8. Organizacja ruchu i oznakowanie.

Przy projektowanym zjeździe nie przewidziano umieszczenia oznakowania poziomego lub pionowego.

9. Oznakowanie robót podczas budowy.

Wykonawca robót wykona i uzgodni projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych. Oznakowanie należy wykonać przy zachowaniu pełnego bezpieczeństwa dla ruchu kołowego i pracowników. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót. Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej. Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiające spostrzeganie przez kierujących. Za stan techniczny oznakowania robót odpowiada wykonawca robót.

10. Roboty ziemne.

Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy dokonać przełożenia lub zabezpieczenia tych urządzeń infrastruktury technicznej, które mogą ograniczyć możliwość właściwego zagospodarowania działki. Miejsca kolizji urządzeń technicznych z planowaną nawierzchnią drogową należy odpowiednio

zabezpieczyć. Zasadnicze roboty ziemne sprowadzają się do wykonania wykopów, korytowania i profilowania dna koryta w miejscu nawierzchni drogowych. W trakcie robot budowlanych, podczas korytowania, nie wolno dopuścić do nawodnienia podłoża gruntowego. W rejonie istniejących sieci uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności. Ponadto należy odpowiednio zabezpieczyć istniejącą zieleń wysoką przed rozpoczęciem robot. Przyjęto zdjęcie warstwy humusu o grubości 10cm. Rzeczywista grubość powinna zostać ustalona w trakcie wykonywania robot i potwierdzona przez Inspektora Nadzoru. Zeskładowany humus należy zużyć na miejscu (skarpy, pobocza gruntowe, zieleńce). Brakującą objętość humusu należy zakupić. Po wykonaniu robot ziemnych należy wyprofilować.

11. Warunki górniczo – geologiczne.

Działki 410/72 i 411/42, na których lokalizowany jest zjazd, położone są poza strefą eksploatacji górniczej.

12. Ochrona konserwatorska.

Działki 410/72 i 411/72, na których lokalizowany jest zjazd położone są poza strefą ochrony konserwatorskiej.

13. Wpływ inwestycji na środowisko.

Budowa zjazdu do budynku mieszkalnego wielorodzinnego nie należy do inwestycji mogących pogorszyć stan środowiska. Nie przewiduje się wytwarzania w trakcie budowy odpadów niebezpiecznych lub zanieczyszczających środowisko i wymagających utylizacji.

14. Uwagi końcowe.

- Wszelkie roboty opisane w niniejszym opisie technicznym należy wykonać ściśle wg technologii podanych w odpowiednich Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.
- Zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, oraz prawem autorskim wszelkie odstępstwa od rozwiązań przedstawionych w niniejszym projekcie wymagają zgody autora projektu.