

Spis treści

1. Opis techniczny	str. 2-4
2. Rysunki:	
– Projekt zagospodarowania terenu	skala 1:1000 rys. nr 1
– Przekroje konstrukcyjne	skala 1:50 rys. nr 2
– Profil podłużny	skala 1:50/500 rys. nr 2
– Załączniki formalno-prawne:	
▪ Oświadczenie Projektanta o sporządzeniu projektu budowlanego-wykonawczego zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.	
▪ Zaświadczenia uprawniające do wykonywania samodzielnych funkcji w budownictwie.	
▪ Zaświadczenia o przynależności Projektanta do Opolskiej Izby Inżynierów Budownictwa za rok 2019.	

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego-wykonawczego

Nazwa zadania:

„Przebudowa drogi w Komorznie (droga do kościoła)”

Podstawa opracowania:

- 1.1. Umowa zawarta z Inwestorem.
- 1.2. Uzgodnienie funkcji z Inwestorem.
- 1.3. Przepisy techniczno-budowlane:
 - a. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 poz. 124 z późn. zm.),
 - b. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 poz. 1332 z późn. zm.),
 - c. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012 poz. 462 z późn. zm.),
 - d. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2013 poz. 1129 z późn. zm.),
- 1.4. Mapa zasadnicza nieaktualizowana w skali 1:1000
- 1.5. Uzupełniające pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane w terenie.

1. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego.

Przedmiotem opracowania jest „Przebudowa drogi w Komorznie (droga do kościoła)” o długości jezdni wynoszącej 357,44m. Projekt sporządzono na nieaktualizowanej mapie sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:1000 w oparciu o uzupełniające pomiary sytuacyjno-wysokościowe. Teren przyległy do przebudowywanej drogi to zabudowa domów jednorodzinnych oraz pola uprawne. Przebudowywana droga zapewni podniesienie cech, które mają wpływ na komfortowe i bezpieczne użytkowanie. Projektowane elementy zwiększą standard bezpieczeństwa.

2. Forma architektoniczna i funkcja.

Podstawową funkcją terenu objętego opracowaniem jest obsługa ruchu pieszego oraz kołowego. Zakres przedsięwzięcia obejmuje przebudowę nawierzchni jezdni, chodnika i zjazdów indywidualnych.

W chwili obecnej przebudowywana droga posiada nawierzchnie utwardzoną tłuczniami, stan nawierzchni należy ocenić jako zły. Brak jest prawidłowego układu spadków podłużnych i poprzecznych. W czasie opadów deszczu powstają liczne zastoiska wody. Istniejący chodnik szer. 1,30m wykonany jest z betonu.

Istniejąca droga posiada pobocza gruntowe, które są zawyżone i utrudniają odpływ wód opadowych z istniejącej nawierzchni.

Odwodnienie przebudowywanej drogi odbywało się będzie częściowo do istniejącej kanalizacji deszczowej za pomocą projektowanych wpustów, częściowo na nieutwardzona część pasa drogowego.

3. Układ konstrukcyjny obiektu.

Zaprojektowano obramowanie zjazdów indywidualnych oraz chodnika obrzeżem betonowym 8x30 posadowionym na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Na połączeniu chodnika z przebudowywaną drogą zaprojektowano krawężnik betonowy 15x22 najazdowy posadowionym na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Projektuje się pobocza utwardzone kruszywem łamanym

granitowym lub bazaltowym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie gr. 10 [cm]. Na zakończeniu zjazdu na pole w km 0+089,21 zastosować krawężnik położony na płask.

Szerokość poboczy:

- 0,50m od km 0+000,00 do km 0+183,47
- 0,75m od km 0+183,47 do km 0+357,44.

Układ warstw konstrukcyjnych jezdni od km 0+000,00 do km 0+025,77 oraz od km 0+200,00 do km 0+357,44 – pełna konstrukcja

Lp.	Warstwa	Grubość [cm]
1	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	6
2	górną warstwą podbudowy z kruszywa łamanego granitowego lub bazaltowego 0/31,5 – warstwa układana rozścielaczem	7
3	dolną warstwą podbudowy z kruszywa łamanego granitowego lub bazaltowego 0/63	20

*Układ warstw konstrukcyjnych jezdni od km 0+025,77 do km 0+200,00 – wykorzystanie istniejącej podbudowy**

Lp.	Warstwa	Grubość [cm]
1	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	6
2	górną warstwą podbudowy z kruszywa łamanego granitowego lub bazaltowego 0/31,5 – warstwa układana rozścielaczem	7
3	istniejąca konstrukcja jezdni po równaniu profilującym	---

* zastosować prawostronne poszerzenie istniejącej podbudowy z kruszywa łamanego granitowego lub bazaltowego 0/63 gr. warstwy 20cm, szerokość 0,60m

Układ warstw konstrukcyjnych chodnika z betonowej kostki brukowej

Lp.	Warstwa	Grubość [cm]
1	betonowa kostka brukowa koloru szarego typ nostalgit	8
2	podsyпка cementowo piaskowa 1:4	4
3	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego granitowego lub bazaltowego 0/31,5	15
4	podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$	10

Układ warstw konstrukcyjnych zjazdów z betonowej kostki brukowej

Lp.	Warstwa	Grubość [cm]
1	betonowa kostka brukowa koloru czerwonego typ nostalgit	8
2	podsyпка cementowo piaskowa 1:4	4
3	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego granitowego lub bazaltowego 0/31,5	15
4	podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$	10

Wytyczenie obiektu przeprowadzić w nawiązaniu do reperu roboczego o rzędnej 187,66 (górną studnię kanalizacyjnej – patrz rys. nr 1. Projekt zagospodarowania terenu.

4. Sposób i warunki korzystania z obiektu.

Droga objęta projektem ma charakter lokalny, a jej głównym zadaniem jest zapewnienie sprawnego dojazdu do posesji.

5. Dane techniczne i technologiczne obiektu usługowego, produkcyjnego lub technicznego – nie dotyczy.

6. Rozwiązania budowlane i techniczno-instalacyjne obiektu liniowego – nie dotyczy.

7. Rozwiązania elementów wyposażenia budowlano-instalacyjnego – nie dotyczy.

8. Rozwiązania i sposób funkcjonowania urządzeń instalacji technicznych – nie dotyczy.

9. Charakterystyka energetyczna obiektu – nie dotyczy.

10. Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ na środowisko oraz na zdrowie ludzi.

Realizacja inwestycji ma na celu poprawę warunków komunikacyjnych dla pojazdów poruszających się po drodze, zapewnienie dobrego dojazdu do posesji.

Projektowane rozwiązania są rozwiązaniami typowymi, z zastosowaniem typowych technologii stosowanych w budownictwie drogowym.

Nie przewiduje się wariantowych rozwiązań z uwagi na charakter przedsięwzięcia oraz na ograniczone możliwości terenowe.

Przebudowa drogi dzięki zastosowanym rozwiązaniom w zakresie odprowadzania wód deszczowych nie zmienia warunków wodno-gruntowych oraz dotychczasowego sposobu użytkowania terenu. Nie przewiduje się również negatywnego wpływu przedsięwzięcia na stan środowiska naturalnego. W najbliższym otoczeniu miejsca realizacji inwestycji nie znajdują się obszary cenne przyrodniczo oraz obszary objęte ochroną prawną.

W procesie realizacji projektowanego przedsięwzięcia nie wystąpią prace, które mogą mieć negatywny wpływ na zdrowie ludzi.

11. Warunki ochrony przeciwpożarowej określone w odrębnych przepisach – nie dotyczy.

12. Uwagi końcowe

Wszelkie prace należy wykonywać zgodnie z projektem oraz technologią wykonawstwa. Wykonawca jest odpowiedzialny za zabezpieczenie robót zgodnie z przepisami BHP i za bezpieczeństwo użytkowników pasów drogowych, na których odbywają się roboty. Obowiązkiem wykonawcy robót jest zapewnienie właściwej obsługi geodezyjnej, zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym.

Wszelkie roboty prowadzone w pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego należy prowadzić w uzgodnieniu i pod nadzorem instytucji sprawującej zarząd nad danym urządzeniem. W przypadku stwierdzenia występowania w terenie urządzenia nie zinwentaryzowanego na planie sytuacyjnym, należy bezwzględnie wstrzymać roboty, powiadomić właściwą instytucję, a dalsze prace kontynuować w sposób przedstawiony wyżej.

Kluczbork, dnia 25.05.2019 r.