

SPIS TREŚCI

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	3
1.1. Nazwa i lokalizacji inwestycji.....	3
1.2. Przedmiot i zakres inwestycji.....	3
1.3. Nazwa i adres inwestora.....	4
1.4. Nazwa i adres jednostki projektowej.....	4
1.5. Podstawa formalna opracowania projektu.....	4
1.6. Materiały do opracowania projektu.....	4
1.6.1. Materiały geodezyjne.....	4
1.6.2. Materiały wykorzystane, przepisy.....	4
2. DANE CHARAKTERYZUJĄCE PRZEDSIĘWZIĘCIE.....	5
3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	5
4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	5
5. DANE INFORMACYJNE.....	7
6. WARUNKI TECHNICZNE.....	7
6.1. Warunki geotechniczne.....	7

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

1.1. Nazwa i lokalizacja inwestycji

Nazwa inwestycji:

Przebudowa (rozbudowa) istniejącego zjazdu zwykłego z drogi powiatowej do ul. Krótkiej w Kodrębie do działek 944/2 i 945/2 obręb 0008 Kodrąb droga gminna Kodrąb – droga wewnętrzna pozostająca we władaniu Gminy Kodrąb (ul. Krótka) w związku z planowaną przebudową tej drogi .

Lokalizacja inwestycji:

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie łódzkim, powiecie radomszczańskim , gmina Kodrąb na działkach o nr ewidencyjnych 422/3 , 944/1 , 945/1 obręb nr 0008 Kodrąb jako dojazd do działek nr 944/2 i 945/2 .

1.2. Przedmiot i zakres inwestycji

Przedmiotem opracowania jest przebudowa (rozbudowa) istniejącego zjazdu zwykłego

W zakresie opracowania planuje się remont zjazdu zwykłego do następujących parametrów .

Szerokość jezdni bez uwzględnienia wyokrągłeń i skosów 6,00 m mierzona prostopadle do osi jezdni w miejscu jej przecięcia o osią zjazdu . Przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglone łukami kołowymi o promieniu $R = 5,00$ m .

Pochylenie podłużne zostało dostosowane do ukształtowania jezdni drogi krajowej i wynosi wzdłuż osi zjazdu 1,00 % .

Spadki poprzeczne zjazdu dostosowane na połączeniu z drogą powiatową .

Spadki poprzeczne dla wjazdu zaprojektowano jako 2,00 % .

Jezdnia o nawierzchni bitumicznej szerokości 6,00 m .

1.3. Nazwa i adres inwestora

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

Gmina Kodrąb , 97-512 Kodrąb
Ul. Niepodległości 7

1.4. Nazwa i adres jednostki projektowej

Wykonawcą dokumentacji projektowej jest :

NADZORY, RZECZOZNAWSTWO, PROJEKTY Zdzisław Barański,
Radomsko, ul. Krańcowa 7, 97-500 Radomsko

Projektant:

mgr inż. Zdzisław Barański

nr ewid. 14/01/WŁ – specjalność: konstrukcyjno-budowlana bez ograniczeń

1.5. Podstawa formalna opracowania projektu

Podstawą formalną opracowania niniejszego projektu budowlano-wykonawczego jest zlecenie dla firmy NADZORY, RZECZOZNAWSTWO, PROJEKTY , Zdzisław Barański, Radomsko, ul. Krańcowa 7, 97-500 Radomsko

1.6. Materiały do opracowania projektu

1.6.1. Materiały geodezyjne

Projekt wykonano na mapie zasadniczej zakupionej w Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Starostwie Powiatowym w Radomsku .

1.6.2. Materiały wykorzystane, przepisy

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r., poz. 460)
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2014r., poz. 1446)
- PN-EN 13108-1 – Mieszanki mineralno-asfaltowe – Wymagania. Część : Beton asfaltowy;
- PN-EN 13808:2010 – Asfalty i lepiszcza asfaltowe. Zasady klasyfikacji kationowych emulsji asfaltowych;
- PN-EN 13242 - Kruszywa do niezwiązanych i związanych hydraulicznie materiałów stosowanych w obiektach budowlanych i budownictwie drogowym;
- PN-EN 206-1 – Beton -- Część 1: Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność ;
- PN-EN 197-1 – Cement -- Część 1: Skład, wymagania i kryteria zgodności dotyczące cementów powszechnego użytku;
- PN-S-06102:1997 - Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie;
- ustalenia z Inwestorem.
- Ustawa z dnia 27.04.2001 r. Prawo Ochrony Środowiska,
- obowiązujące normy i przepisy,

2. DANE CHARAKTERYZUJĄCE PRZEDSIĘWZIĘCIE

Parametry inwestycji:

- | | |
|--|-------------------|
| - Kategoria drogi publicznej z której projektuje się przebudowę zjazdu | - droga powiatowa |
| - Szerokość jezdni w obrębie projektowanego zjazdu | - 6,00 m |

3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

W stanie istniejącym droga powiatowa posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej .
Zjazd do działek nr ewid. 944/1 i 945/2 jest obecnie utwardzony o nawierzchni utwardzonej bitumicznej i pobocznymi częściami z kruszywa i bitumu.

Droga usytuowana jest w terenie płaskim. W pasie drogowym urządzona jest infrastruktura w postaci sieci wodociągowej , kanalizacji sanitarnej energetycznej oraz teletechnicznej .
Pod zjazdem zlokalizowany jest przepust drogowy średnicy 50 cm częściowo zamulony i uszkodzony .

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Projekt zagospodarowania terenu opracowano w oparciu o mapę zasadniczą oraz na podstawie stanu istniejącego , pomiarów z natury w terenie.

Projektuje się przebudowę, remont zjazdu zwykłego istniejącego zjazdu zwykłego z drogi powiatowej do działek 944/2 i 945/2 obręb 0008 Kodrąb droga gminna Kodrąb – droga wewnętrzna pozostająca we władaniu Gminy Kodrąb (ul. Krótka) w związku z planowaną przebudową tej drogi .

Przebudowany zjazd będzie służył obsłudze obiektów zlokalizowanych przy ul. Krótkiej w Kodrębie drogi wewnętrznej.

Po przebudowie zjazd uzyska następujące parametry:

- nawierzchnię utwardzoną bitumiczną jezdni o szerokości 6,00 m
- pobocza o szerokości zmiennej dostosowanej do warunków w terenie
- promień łuku przy jezdni $R = 5,00$ m
- szerokość zjazdu w granicy połączenia z drogą krajową szerokość 6,00 m

Zjazd zaprojektowano o nawierzchni jezdni jako nawierzchnia ulepszona

Konstrukcja jezdni przebudowywanego zjazdu :

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego Ac11 (wg PN-EN 13108-1) 5 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (wg PN-EN 13108-1) 7 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm (wg PN-EN 13285)
gr. 10 cm 10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63,0 mm (wg PN-EN 13285)
gr. 10 cm 10 cm
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem $R_m = 2,5 - 5,00$ MPa 15 cm
- warstwa odcinająca z pospółki (PN-EN 13285) 10 cm
- grunt rodzimy klasy G-1 (niewysadzinowy)
- oddzielenie jezdni drogi krajowej DK-42 od wjazdu zostało zaprojektowane z opornika betonowego .

Szczegółowe usytuowanie zjazdu przedstawiono na rysunku nr 1 pn. „Projekt zagospodarowania terenu”.

Układ warstw konstrukcyjnych przedstawiono na rysunku nr 2 .

Wymagany minimalny wtórny moduł odkształcenia górnej warstwy podbudowy mierzony płytą 300mm, powinien wynosić $E_2=80$ MPa. Zagęszczenie podbudowy stabilizowanej

mechanicznie należy uznać za prawidłowe, gdy $E_2/E_1 \leq 2,2$. Podbudowę należy wykonać zgodnie z normą nr PN-S-06102:1997.

Przed wykonaniem warstwy ścieralnej należy oczyścić nawierzchnię i skropić ją kationową emulsją bitumiczną C60B3ZM wg PN-EN 13808:2010.

Styki nowych warstw bitumicznych z istniejącymi nawierzchniami dróg należy uszczelnić bitumiczną masą zalewową typu „biguma” wg PN-EN 14188-1:2010.

5. DANE INFORMACYJNE.

Planowana inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko – zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania

raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.). Zastosowane rozwiązania techniczne oraz wyroby budowlane nie będą wywierały ujemnego wpływu na środowisko naturalne i nie stwarzają zagrożeń dla warunków zdrowia i życia ludzi, zarówno w trakcie budowy jak i w trakcie eksploatacji.

Po wykonaniu projektowanych robót teren zajęty pod ich wykonanie zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu pierwotnego użytkownika. Projektowane roboty będą prowadzone w pasie ograniczonym do minimum w celu maksymalnego zmniejszenia czasowej ingerencji w środowisko.

Rozwiązania projektowe nie będą ingerować w gospodarkę wodno gruntową co mogłoby negatywnie wpłynąć na otaczające środowisko.

Planowana inwestycja nie zmienia istniejących już rozwiązań chroniących środowisko, nie przewiduje się również wprowadzenia dodatkowych rozwiązań chroniących środowisko.

Inwestycja realizowana będzie na obszarze gdzie nie występują w sąsiedztwie obiekty i tereny wpisane do rejestru zabytków i podlegające ochronie konserwatorskiej. W przypadku znalezienia w trakcie prac ziemnych przedmiotu archeologicznego lub odkrycia wykopaliska, należy niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Łodzi , a równocześnie taki przedmiot lub wykopalisko chronić do czasu podjęcia przez niego stosownych decyzji.

Teren zamierzenia inwestycyjnego położony jest poza terenami górnictwami i nie występuje na niego wpływ eksploatacji górnictwa.

6. WARUNKI TECHNICZNE

6.1. Warunki geotechniczne

Obszar inwestycji znajduje się w prowincji geograficznej Niżu Środkowoeuropejskiego. Według fizyczno-geograficznego podziału, planowana inwestycja leży na obszarze mezoregionu Wzgórz Radomszczańskich. Geologiczne utwory powierzchniowe występujące w obrębie inwestycji to: gliny zwałowe oraz piaski pyłowe z okruchami skał północnych. Najbliższe otoczenie drogi stanowi obszar zurbanizowany, na którym nie występują wody powierzchniowe stojące, ani płynące.

Ustalenia:

- grunt rodzimy zaliczono do kategorii G-1, w związku z powyższym wykonanie 10,0 cm warstwy odsączającej jest wystarczające dla spełnienia warunku mrozoodporności warstw konstrukcyjnych nawierzchni zjazdu.
- grunt o średniej nośności 0,20 MPa ,
- warunki gruntowe proste , a warstwy gruntu jednorodne genetycznie i litologicznie
- układ warstw równoległy do powierzchni terenu,
- poziom wody gruntowej znajduje się poniżej posadowienia obiektu.

PROJEKTANT:

mgr inż. Zdzisław Barański
nr uprawnień 14/01/WŁ

CZĘŚĆ RYSUNKI

RYS. NR 1 – PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

RYS. NR 2 - SZCZEGÓŁY DLA UKŁADU KONSTRUKCJI ZJAZDU