

I CZĘŚĆ OPISOWA

- 1. Przedmiot i zakres opracowania**
- 2. Podstawa formalna opracowania**
- 3. Stan projektowany**
- 4. Charakterystyka ruchu**
- 5. Rozwiązania wysokościowe**
- 6. Roboty ziemne**
- 7. Przekroje konstrukcyjne**
- 8. Odwodnienie zjazdu**
- 9. Skrzyżowania drogi z mediami**
- 10. Organizacja ruchu**
- 11. Ochrona interesów osób trzecich, wpływ obiektu na środowisko**

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Spis rysunków	
Plansza drogowa, skala 1:500	DW-01
Niweleta zjazdu skala 1:100/100	DW-02
Przekrój podłużny A-A skala 1:20	DW-03
Przekrój poprzeczny B- B skala 1:20	DW-04
Rzut zjazdu skala 1:50	DW-05
Przekrój poprzeczny C-C skala 1:20	DW-06

1. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest Projekt wykonawczy, drogowy Budowa zjazdu publicznego z drogi wewnętrznej „ulicy bez nazwy przy ul. Grudziądzkiej”, działki nr ew. 67/17 , 63/1 obr. 96 na działkę nr ew. 67/21 obr. 96 w Bydgoszczy oraz likwidacja istniejącego zjazdu prowadzącego na działkę 67/21 obr. 96.

W ramach inwestycji pn.:

**BUDOWA BUDYNKU BIUROWEGO
DLA ODDZIAŁU IPN - KŚZpNP W GDAŃSKU DELEGATURA W BYDGOSZCZY
PRZY UL. GRUDZIĄDZKIEJ**

wraz z instalacjami wewnętrznymi: wod.-kan., c.o., went.-mech., energii elektrycznej, teletechniczną
instalacjami po terenie: kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej wraz ze zbiornikiem retencyjnym, wodociągową,
energii elektrycznej /glz/, instalacją oświetlenia zewnętrznego, budowa chodników, murów oporowych na dz. nr 67/21
oraz budowa zjazdu publicznego na dz. dr. nr 67/17, 63/1, likwidacja istniejącego zjazdu na dz. dr. nr 67/17,
budowa połączeń pieszych z istniejącym chodnikiem na dz. nr 67/13, 67/17
j. ewid. 046101_1, obręb 0096

Gmina: Bydgoszcz, Powiat: Bydgoszcz, Województwo: Kujawsko-Pomorskie

2. Podstawa formalna opracowania

- Normy i literatura techniczna z zakresu objętego niniejszym opracowaniem
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) – Warszawa 1999 r.
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2004 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 109, poz. 1156) – Warszawa 2004 r.
- Katalog typowych konstrukcji podatnych i półsztywnych nawierzchni ulic - Warszawa 1997 r.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 207 poz. 2016 z późn. zm.)– Warszawa 2003 r.
- Lokalizacja na zjazd

3. Stan projektowany

Został zaprojektowany zjazd publiczny

Parametry techniczne

Projektowany zjazd Z-1

- Zjazd typu – publiczny
- Szerokość zjazdu na przecięciu ulicą 15.50m
- Szerokość jezdni zjazdu 5,5m
- Promień 5m

- Ruch samochodów do 3.5 t
- Kategoria ruchu KR1
- Włączenie zjazdu do drogi pod kątem 90°
- Szybkość projektowana – do 10km/h
- Rzędna nawiazania : 49.04m n.p.m.
- Spadek podłużny 1.0% na szerokości chodnika
- Spadek podłużny 2.0% za chodnikiem

Istniejąca droga –

- szerokość istniejąca ulicy 6.17m
- obustronne krawężniki
- obustronny chodnik
- nawierzchnia asfaltowa
- brak ścieków przykrawężnikowych

Likwidacja istniejącego zjazdu –

Projektuje się likwidację istniejącego zjazdu zlokalizowanego na planie zagospodarowania . W miejscu likwidowanego zjazdu zostanie odtworzony chodnik .

Warstwy chodnika :

- Kostka brukowa betonowa gr. 8 cm – dostosowana kolorystycznie do istniejącej na przyległym chodniku
- Podsypka cementowo- piaskowa 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 0-31,5mm gr. 25 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 31,5-63mm gr. 25 cm
- warstwa odsączająca z piasku 15 cm

4. Charakterystyka ruchu

Charakterystyka ruchu

Przewiduje się ruch pojazdów średnich do 3.5 t . Na podstawie informacji uzyskanej od Inwestora oraz po dokonaniu obliczeń określono kategorię ruchu na KR1

5. Rozwiązania wysokościowe

Projektowana niweleta zjazdu opada spadkiem 1,0 % w kierunku jezdni na szerokości istniejącego chodnika w zakresie działki drogowej oraz 2,0% w kierunku działki inwestora, na granicy działki inwestora spadek zmienia się na 15% w kierunku działki inwestora. W związku z tym wody opadowe z działki

inwestora nie spowodują zalewania ulicy wodami z terenu działki inwestora. Spadki poprzeczne zjazdu projektowanego zgodnie z istniejącymi spadkami ulicy i chodników.

6. Roboty ziemne

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni zjazdu. Roboty ziemne należy wykonywać w porze bezdeszczowej.

7. Przekroje konstrukcyjne

Grubość konstrukcji nawierzchni zjazdu zaprojektowano w oparciu o Katalog Typowych Nawierzchni. Dróg i Ulic i Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Zaprojektowano konstrukcję nawierzchni m.in. bazując na geotechnicznej ocenie podłoża gruntowego która to obejmuje charakterystyki geotechniczne poszczególnych warstw stabilizowanego gruntu.

KATEGORIA RUCHU **KR1**

WARUNKI WODNE **przeciętne**

GRUPA NOŚNOŚCI PODŁOŻA **G2**

Zjazd, dla samochodów osobowych – przekrój w granicach działki drogowej

Przyjęto następujące warstwy nawierzchni :

- kostka brukowa betonowa gr. 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 0-31,5mm gr. 25cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 31,5-63mm gr. 25cm
- warstwa odsączająca z piasku 15cm

SUMA : 77cm

i jest większa niż wymagana grubość wg tab.9 dla gruntu G1/G2 i głęb.

Przemarzania 1.0 m:

dla kat. Ruchu KR 1 - $0,45 \times 1,1 = 0,50 < 0,77$ m;

Zjazd, dla samochodów osobowych – przekrój za granicą działki drogowej na działce Inwestora

Przyjęto następujące warstwy nawierzchni :

- kostka brukowa betonowa gr. 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 0-31,5mm gr. 25cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 31,5-63mm gr. 30cm

SUMA : 67cm

i jest większa niż wymagana grubość wg tab.9 dla gruntu G1/G2 i głęb.

Przemarzania 1.0 m:

dla kat. Ruchu KR 1 - $0,45 \times 1,1 = 0,50 < 0,67$ m;

Konstrukcja nawierzchni winna się znajdować na podłożu sprowadzonym do kategorii G1 i wykazującym wtórny moduł odkształcenia $E=100$ MPa oraz wskaźnik zagęszczenia 1,00

Połączenie projektowanego zjazdu z istniejącą jezdnią zaprojektowano poprzez zastosowanie krawężnika betonowego o wym. 12x25cm zrównany wysokością z nawierzchnią istniejącej jezdni „na zero”. Na połączeniu projektowanego zjazdu z chodnikiem również zastosowano krawężnik 12x25 cm zrównany z poziomem nawierzchni chodnika „na zero”. Projektuje się obniżenie nawierzchni istniejącego chodnika przed zjazdem po obu jego stronach na szerokości 2,0 m spadkiem max. 5,0% w celu dostosowania wysokościowego – pokazano na przekroju B-B. Nawierzchnia na obniżeniu chodnika pozostaje bez zmian w porównaniu z istniejącym chodnikiem – kostka brukowa betonowa. Za granicą działki drogowej na połączeniu projektowanej nawierzchni zjazdu z kostki brukowej betonowej oraz projektowanej nawierzchni betonowej projektuje się ułożenie krawężnika betonowego 12x25 cm zrównanego z poziomem nawierzchni „na zero”. Krawężniki układane na ławach betonowych z oporem oraz podsypce cementowo-piaskowej zgodnie z detalami na rysunkach.

8. Odwodnienie zjazdu.

Wody opadowe z powierzchni zjazdu znajdującej się w granicach pasa drogowego zostaną odprowadzone za pomocą spadków do kanalizacji deszczowej odwadniającej drogę. Natomiast wody opadowe z części zjazdu znajdującej się na działce inwestora zostaną odprowadzone do kanalizacji deszczowej na podstawie warunków technicznych Zarządu Dróg Miejskich w Bydgoszczy oraz Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy .

Woda opadowa z terenu działki inwestora nie będzie zalewała pasa drogowego.

Projektowane niwelety drogi na zjeździe opadają spadkami 2% w kierunku ulicy na odległości 2,2m od krawędzi jezdni. Następnie spadkiem 5% w kierunku działki inwestora.

Działka drogowa nie zostanie zatem zalewana wodami opadowymi z działki inwestora.

9. Skrzyżowania drogi z mediami

W przypadku wystąpienia projektowanej lub istniejącej sieci technicznej, gazowej, elektrycznej należy zabezpieczyć rurami dwudzielnymi typu AROT.

10. Organizacja ruchu

Organizacja ruchu na czas budowy

Na czas wykonania robót, zostanie wykonany projekt tymczasowej organizacji robót wg. odrębnego opracowania

11. Ochrona interesów osób trzecich, wpływ obiektu na środowisko

Inwestycja w żadnym wypadku nie ogranicza dostępu do drogi publicznej ani możliwości korzystania z mediów.

Informacja o formach ochrony przyrody utworzonych lub ustanowionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r o ochronie przyrody, występujących w zasięgu oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych do wykonania urządzeń wodnych

Inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko bowiem została ujęta w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r w sprawie określenia rodzaju przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych

z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. z 2004r. Nr 257 poz.2576).

Przedmiotowa inwestycja jest natomiast przyjazna dla środowiska i nie wykazuje żadnych elementów szkodliwych. W zasięgu oddziaływania zamierzonego wykonania nie znajdują się formy ochrony przyrody ustanowione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Projektował:
mgr inż. Piotr Frosztęga
nr upr. PDK/0057/POOD/16

Sprawdził:
mgr inż. Jarosław Śliwa
Upr. nr: K-166/01