

Spis treści:

I. Opis wykonawczy

II. Rysunki:

Rys. 1 Plan sytuacyjny

- skala 1:500

Rys. 2 Profile podłużne

- skala 1:100/1:1000

Rys. 3 Przekrój typowy

- skala 1:50

I. OPIS WYKONAWCZY

1. Podstawa opracowania

- Zlecenie Inwestora,
- Wizja w terenie,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych Dz.U. 2022 poz. 1518.

2. Inwestor

Gmina Ryglice
ul. Rynek 6
33-160 Ryglice

3. Lokalizacja

woj. małopolskie,
gm. Ryglice
m. Lubcza
dz. nr 1026/1, 1026/2, obr. 0004 – Lubcza

4. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy branży drogowej dla inwestycji pn. „Budowa układu drogowego w ramach zadania „Zmiana sposobu użytkowania parteru przychodni na żłobek w istniejącym budynku usługowo-mieszkalnym wraz z dobudową tarasu oraz schodów zewnętrznych oraz budową muru oporowego na działce nr 1026/1 w m. Lubcza, gmina Ryglice”.

W zakresie branży drogowej przedstawiono rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe oraz konstrukcyjne jezdni manewrowych, parkingów oraz terenów utwardzonych. Lokalizacja oraz przeznaczenie miejsc postojowych i terenów utwardzonych wg. projektu branży architektonicznej.

5. Stan istniejący

Inwestycja położona jest w województwie małopolskim, na terenie gminy Ryglice, w miejscowości Lubcza, w rejonie skrzyżowania drogi powiatowej 1381K (dz. 2792) relacji Tuchów – Zalasowa – Lubcza – Dęborzyn z drogą gminną (dz. 1027). Działki Inwestora przylega bezpośrednio do ww. działek drogowych.

Odcinki dróg w obrębie istniejącego budynku będą zlokalizowane na terenie zagospodarowanym. Trasy posiadają dostęp do dróg publicznych:

- droga D1 oraz D2 za pomocą nowo projektowanego zjazdów,
- droga D3 za pomocą istniejącego zjazdu.

W pobliżu inwestycji występuje niska zabudowa mieszkaniowa, obiekty handlowe i usługowe, Kościół oraz Szkoła Podstawowa.

Średnia wysokość tamtejszego terenu w okolicach przedmiotowej inwestycji waha się w granicach 233,0-239,2 m n.p.m.

W obrębie inwestycji występuje napowietrzna sieć elektroenergetyczna oraz teletechniczna, gazowa, wodociągowa oraz kanalizacyjna.

6. Stan projektowany

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy branży drogowej dla inwestycji pn. „Zmiana sposobu użytkowania parteru przychodni na żłobek w istniejącym budynku usługowo-mieszkalnym wraz z dobudową tarasu oraz schodów zewnętrznych oraz budową muru oporowego na działce nr 1026/1 w m. Lubcza, gmina Ryglice”.

Wielkość inwestycji:

- Całkowita długość dróg wewnętrznych – 103 m, w tym:
 - Droga D1 – ok. 68 m,
 - Droga D2 – ok. 25 m,
 - Droga D3 – ok. 10 m.

Głównym zadaniem inwestycji jest zapewnienie obsługi komunikacyjnej w obrębie istniejącego budynku poprzez wykonanie dróg manewrowych na działkach inwestycyjnych.

Zaprojektowano drogi wewnętrzne - manewrowe o przekroju ulicznym jednojezdniowym, w którym jezdnia posiada szerokość podstawową:

- Droga D1 – od 3,0 m do 5,0 m,
- Droga D2 – od 3,0 m do 10,0 m,
- Droga D3 – 4,0 m.

Połączenia dróg wewnętrznych wyokrąglono łukami zgodnie z częścią rysunkową.

Miejsce postojowe dla samochodów osobowych posiada długość 5,0 m i szerokość 2,5 m, natomiast miejsce dla osób niepełnosprawnych posiada długość 5,0 m i szerokość 3,6 m. Rozróżnienie miejsc postojowych/terenu utwardzonego wyznaczone zostanie pasami z kostki brukowej w innym kolorze.

Jezdnie drogi D1 oraz D3 obramowano krawężnikami betonowymi 15x25 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem, o wyniesieniu 12 cm, natomiast na połączeniu z miejscami postojowymi/utwardzeniem terenu zastosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22 cm z oporem, o wyniesieniu 2 cm.

Jezdnie drogi D2 obramowano krawężnikami betonowymi 15x25 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem, o wyniesieniu 12 cm oraz wtopionym krawężnikiem.

W rejonie dojścia do budynku/schodów terenowych zastosowany zostanie obniżony krawężnik betonowy 15x25 cm, z wyniesieniem 2 cm ponad nawierzchnię drogi, natomiast w pobliżu zjazdu do garażu podziemnego zastosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22 cm z oporem, również o wyniesieniu 2 cm.

Spadek poprzeczny na jezdni zaprojektowano, jako jednostronny równy:

- Droga D1 - 1%,
- Droga D2 – 2,5%,
- Droga D3 - 3%.

Na poboczu zastosowano spadek poprzeczny równy 8%, dostosowany do istniejącego terenu.

Pochylenie podłużne niwelet dróg wewnętrznych wahają się w granicach 0,50% – 17,00%. Spadki poprzeczne oraz pochylenia podłużne jezdni zostały dostosowane do istniejącego budynku.

Rozwiązania szczegółowe zostały przedstawione w części graficznej.

Parametry projektowe:

- Drogi wewnętrzne,
- Szerokość podstawowa jezdni:
 - Droga D1 – od 3,0 m do 5,0 m,
 - Droga D2 – od 3,0 m do 10,0 m,
 - Droga D3 – 4,0 m,
- Spadek poprzeczny jezdni:
 - Droga D1 - 1%,
 - Droga D2 – 2,5%,
 - Droga D3 - 3%,
- Pochylenie podłużne niwelet dróg wewnętrznych: 0,50% – 17,00%,
- Promień łuków pionowych: 25 – 600 m,
- Spadek pobocza: 8%.

7. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja A – nawierzchnia jezdni

Zaprojektowano konstrukcję nawierzchni o grubości 61 cm:

- Betonowa kostka brukowa, typ Behaton, grubość 8 cm,
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:4, grubość 3 cm,
- Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie, C90/3, na powierzchni podłoża $E_2 > 130$ MPa, grubość 20 cm,
- Kruszywo CNR stabilizowane spoiwem hydraulicznym C1,5/2 ≤ 4 MPa, na powierzchni podłoża $E_2 > 80$ MPa, grubość 30 cm.

Podłoże o parametrach $E_2 > 25$ MPa.

Konstrukcja B – nawierzchnia utwardzenia terenu/ miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych

Zaprojektowano konstrukcję nawierzchni o grubości 61 cm:

- Betonowa kostka brukowa, typ Holland, grubość 8 cm,
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:4, grubość 3 cm,
- Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie, C90/3, na powierzchni podłoża $E_2 > 130$ MPa, grubość 20 cm,
- Kruszywo CNR stabilizowane spoiwem hydraulicznym C1,5/2 ≤ 4 MPa, na powierzchni podłoża $E_2 > 80$ MPa, grubość 30 cm.

Podłoże o parametrach $E_2 > 25$ MPa.

Konstrukcja C – nawierzchnia miejsc postojowych

Zaprojektowano konstrukcję nawierzchni o grubości 61 cm:

- Betonowa kostka brukowa z szerokimi spoinami wypełnionymi grysem kamiennym, grubość 8 cm,
- Grys 2/8, grubość 3 cm,
- Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie, C90/3, na powierzchni podłoża $E_2 > 130$ MPa, grubość 20 cm,
- Kruszywo CNR stabilizowane spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2} \leq 4$ MPa, na powierzchni podłoża $E_2 > 80$ MPa, grubość 30 cm.

Podłoże o parametrach $E_2 > 25$ MPa.

Uwaga:

- Roboty prowadzić zgodnie z wymogami normy PN-S-02205,
- Wykopy należy wykonywać w porze suchej i chronić przed napływem wód gruntowych i opadowych,
- Roboty należy tak etapować, aby nie pozostawiać niezabezpieczonego wykopu gdyż może to skutkować degradacją gruntu,
- Grunty organiczne oraz nienośne należy wymienić.

8. Odwodnienie

Odwodnienie jezdni będzie odbywało się poprzez pochylenia poprzeczne i podłużne zapewniające spływ powierzchniowy wód opadowych oraz roztopowych na nieutwardzony teren działki własnej, a także poprzez wchłanianie wody w głąb dzięki przepuszczalnej nawierzchni miejsc postojowych/terenu utwardzonego. Na trasie drogi D1 za chodnikiem przy drodze powiatowej przewidziano odwodnienie liniowe z wpięciem do istniejącej kanalizacji deszczowej. Odwodnienie należy wykonać w porozumieniu z zarządcą drogi.

9. Zabezpieczenie sieci

W obrębie inwestycji występuje napowietrzna sieć elektroenergetyczna oraz teletechniczna, gazowa, wodociągowa oraz kanalizacyjna.

Zabezpieczenie i/lub przebudowa istniejącego uzbrojenia terenu wg. odrębnych opracowań.

Należy się liczyć z tym, że nie wszystkie przewody znajdujące się w ziemi mogły zostać zinwentaryzowane, a tym samym pokazane na rysunkach. Jeżeli zostaną napotkane przewody (kable, rury kanalizacyjne lub inne rurociągi) nieujawnione w projekcie należy zawiadomić o tym Użytkownika i zabezpieczyć wg jego wymogów.

Ewentualne roboty ziemne w obrębie przekroczeń wykonywać ze szczególną ostrożnością i pod nadzorem Użytkownika. Istniejące elementy sieci uzbrojenia terenu (studnie, zasuwki itp.) kolidujące z projektowaną zabudową należy dostosować wysokościowo do proj. nawierzchni a w przypadku wystąpienia uszkodzeń któregoś z elementów należy go wymienić na nowy o takich samych parametrach

technicznych. W miejscach skrzyżowań i zbliżeń z istniejącym uzbrojeniem roboty ziemne i montażowe muszą być prowadzone ręcznie, zgodnie z wymaganiami i pod ścisłym nadzorem Użytkownika danego uzbrojenia.

Przed przystąpieniem do robót zinventaryzować w terenie przebieg istniejącego uzbrojenia podziemnego poprzez wykonanie odkrywek w celu ustalenia rzeczywistych głębokości posadowienia sieci i doboru ewentualnego sposobu zabezpieczenia na okres robót. W przypadku jakichkolwiek rozbieżności w stosunku do głębokości przyjętych w niniejszym projekcie należy przed przystąpieniem do realizacji upewnić się, czy nie ma kolizji uzbrojenia istniejącego z sieciami projektowanymi. Po odkryciu urządzeń uzbrojenia i stwierdzeniu na nich braku rury ochronnej należy zabezpieczyć skrzyżowanie z projektowaną zabudową rurą ochronną zgodnie z PN oraz warunkami gestorów.

Przewody krzyżujące się z projektowanym uzbrojeniem po ich odkryciu winny zostać zabezpieczone przez podwieszenie. Przewody większej średnicy trzeba dodatkowo podeprzeć do elementów ubezpieczenia wykopu. Roboty ziemne w obrębie przekroczeń wykonywać ze szczególną ostrożnością i pod nadzorem Użytkownika.

10. Działki, na których projektowany jest obiekt budowlany nie podlegają ochronie konserwatorskiej i nie leżą w strefie ochrony konserwatorskiej.

11. Działki, na których projektowany jest obiekt budowlany nie znajdują się w granicach terenu górniczego i nie podlegają wpływom eksploatacji górniczej.

12. Projektowana inwestycja nie spowoduje zagrożeń dla środowiska, higieny i zdrowia jego użytkowników i najbliższego otoczenia oraz nie spowoduje ponadnormatywnego zacielenia działek sąsiednich.

13. Obiekt spełnia zapisy art. 5 PB, zostanie wykonany z materiałów dopuszczonych do stosowania w budownictwie, będzie umożliwiał utrzymanie należytego stanu technicznego, będzie zapewniał odpowiednie usuwanie wód opadowych, obiekt będzie zapewniał dostęp do działki nr 376/4 poprzez budowany zjazd. Podczas budowy będą przestrzegane przepisy dot. bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

14. Inwestycja została zaprojektowana zgodnie z przepisami art. 74 art. 75 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Sporządził: *mgr inż. Mirosław Dojka*