

		BIURO INŻYNIERSKIE KULINSKI FILIP www.biku.com.pl	
ADRES:		ADRES DO KORESPONDENCJI:	
UL. GAŚAWSKA 7 64-500 SZAMOTUŁY NIP: 787-195-55-27 REGON: 301 403 140		BIURO INŻYNIERSKIE KULINSKI FILIP UL. GAŚAWSKA 7, 64-500 SZAMOTUŁY ADRES E-MAIL: kulinski@biku.com.pl ADRES WWW: www.biku.com.pl	
STADIUM DKUMENTACJI:		DATA:	
PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY		CZERWIEC 2011	
TEMAT PROJEKTU:			
REMONT ULICY SPÓŁDZIELCZEJ W M. SZCZUCZYN			
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO:		DZIAŁKA NR:	
Szczuczyn 64-500 Szamotuły		85 obręb Szczuczyn	
NAZWA I ADRES INWESTORA:			
Urząd Miasta i Gminy w Szamotulach Ul. Dworcowa 26 64-500 Szamotuły			
GŁÓWNY PROJEKTANT:	NR UPRAWNIENÍ:	PIECZĄTKA\PODPIS	
mgr inż. Maciej Sługocki	WKP/0277/PWOD/10		
WYKONAŁ:			

OPIS TECHNICZNY

SPIS TREŚCI:

1. Przedmiot opracowania	2
2. Inwestor	2
3. Jednostka projektowa	3
4. Cel opracowania	3
5. Podstawa opracowania	3
6. Opis stanu istniejącego zagospodarowania działek w obszarze opracowania	4
7. Ogólna charakterystyka inwestycji	4
7.1. Podstawowe parametry techniczne	4
7.2. Rozwiązanie sytuacyjne	5
7.3. Zjazdy na posesje	5
7.4. Konstrukcja jezdni	6
7.5. Odwodnienie	7
7.6. Inne projekty branżowe - kolizje z infrastrukturą pod- i nadziemną	8
7.7. Tereny zielone.....	8
8. Uprawnienia Projektanta.....	9
9. Oświadczenie o przynależności do WOIB.....	10
10. Oświadczenie Projektanta.....	11
11. Obliczenie ilości robót	12

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowo – kosztorysowa dot. remontu nawierzchni ul. Spółdzielczej w Szczuczynie w gminie Szamotuły.

2. Inwestor

Inwestorem remontu ul. Spółdzielczej w Szczuczynie jest:

Urząd Miasta i Gminy w Szamotułach
ul. Dworcowa 26
64-500 Szamotuły

3. Jednostka projektowa

Jednostką projektującą jest :

Firma : BIKU Biuro Inżynierskie Filip Kuliński
ul. Gąsawska 7
64-500 Szamotuły

4. Cel opracowania

Celem opracowania jest przygotowanie materiałów ukazujących rozwiązania architektoniczne, materiałowe i funkcjonalno - przestrzenne dla remontu nawierzchni drogi, zjazdów i chodników ulicy Spółdzielczej wraz z odwodnieniem powierzchniowym budowli.

Lokalizację inwestycji oraz projektowane rozwiązania przedstawiono na załączonych rysunkach: planie sytuacyjnym wrysowanym na mapie zasadniczej, przekrojach podłużnych i normalnych.

5. Podstawa opracowania

- zlecenie z dnia06.2011r. – pomiędzy Urzędem Miasta i Gminy w Szamotułach, ul. Dworcowa 26 , 64-500 Szamotuły , a Firmą BIKU , ul. Gąsawska 7 , 64-500 Szamotuły,
- mapa do zasadnicza w skali 1 : 500,
- wymogi zamawiającego określone w specyfikacji istotnych warunków zamówienia,
- wizja lokalna i pomiary własne przeprowadzone w terenie.
- uzgodniona z zamawiającym koncepcja remontu ulicy,
- obowiązujące normy i przepisy,

6. Opis stanu istniejącego zagospodarowania działek w obszarze opracowania

Lokalizację inwestycji przedstawiono na załączonym planie sytuacyjnym oraz planie orientacyjnym.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w Szczuczynie i obejmuje pas drogowy ulicy Spółdzielczej na odcinku ok. 300 m od skrzyżowania z ulicą Szamotulską, do bramy wjazdowej do Spółdzielni Rolnej Szczuczyn. Zakres opracowania obejmuje działkę nr **85**.

Istniejącą nawierzchnię ulicy stanowi warstwa bitumiczna o grubości śr. 3cm na podbudowie ze starego brukowca polnego. Szerokość nawierzchni jest zmienna i wynosi od 6,0 do 7,5m. Różne pochylenie poprzeczne nie zapewnia prawidłowego odprowadzenia wody. Nawierzchnia znajduje się w fatalnym stanie technicznym; jest nierówna, a liczne łaty powodują duży dyskomfort dla poruszających się pojazdami.

Z prawej strony drogi, zgodnie z założoną kilometracją, znajduje się krawężnik i chodnik z płytek betonowych o szerokości ok. 1,0m wraz z wjazdami o nawierzchni z trylinki lub płyt betonowych. Wszystkie elementy wykazują zły stan techniczny i duże zużycie.

Pobocze drogi jest powyżej nawierzchni jezdni i uniemożliwia odprowadzenie wody, nie występują rowy odwadniające.

Na ulicy występuje:

- sieć energetyczna (eNN),
- sieć wodociągowa (w80),
- sieć kanalizacji sanitarnej (ks200)
- sieć telekomunikacyjna (2t),
- sieć gazowa (g63),

7. Ogólna charakterystyka inwestycji

7.1. Podstawowe parametry techniczne

- przyjęto klasę ulicy D - droga dojazdowa,
- przyjęto kategorię ruchu KR1 (po wzmocnieniu warstwami bitumicznymi nawierzchni o gr. średnio 7cm)
- szerokość jezdni – 6,00 m,

- jezdnia ograniczona z prawej strony krawężnikiem betonowym 15x30cm na ławie betonowej z oporem,
- chodnik po prawej stronie ulicy z kostki brukowej betonowej szarej gr.6cm o szer. śr. 2,0m,
- przekrój poprzeczny:
jezdnia - pochylenie poprzeczne daszkowe 1,0-1,5% od km 0+000 do km 0+130, pochylenie jednostronne 1,0 – 2,0% od km 0+220 do km 0+294; (od km 0+130 do km 0+220 – odcinek przejściowy),
- przekrój podłużny – niweleta opisana na istniejącej jest kombinacją odcinków prostych i łuków pionowych o dużych promieniach; założono korektę załomów i średnią nakładkę 7cm – zgodnie z rysunkiem przekroju podłużnego.

7.2. Rozwiązanie sytuacyjne

Projektuje się jezdnię o szerokości 6,00m. Oś drogi składa się z dwóch odcinków prostych połączonych załamaniem w km 0+213,17. Nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego gr. 4 cm – po wyrównaniu profilu poprzecznego masą mineralno – asfaltową w ilości 75Kg/m² (śr. 3 cm) zgodnie z projektowaną niweletą.

Założono odtworzenie przekroju półulicznego z nowym krawężnikiem i chodnikiem wraz z wjazdami do posesji po stronie prawej. Istniejące zjazdy po lewej stronie drogi zostaną odtworzone w konstrukcji bitumicznej.

7.3. Zjazdy na posesje

W miejscu istniejących zaprojektowano wjazdy o szerokości zgodnej z obecnie istniejącymi oraz o 2 typach konstrukcji:

Typ 1 – bitumiczny:

- warstwa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie o grubości średniej 20 cm,
- warstwa z betonu asfaltowego na warstwę ścieralną o grubości 4 cm.

Typ 2 – betonowa kostka brukowa:

- warstwa z chudego betonu o grubości 12 cm,

- betonowa kostka brukowa grafitowa o grubości 8 cm na podsypce cem. piask. 1:4 o grubości średniej 4 cm

Tabela zjazdów do odtworzenia:

l.p.	km zjazdu	Szerokość [m]	Typ zjazdu	Strona drogi
1	0+008,80	3,50	1	L
2	0+025,06	4,50	2	P
3	0+056,26	7,50	2	P
4	0+069,75	3,50	2	P
5	0+090,00	3,50	2	P
6	0+098,99	4,00	2	P
7	0+119,53	3,50	2	P
8	0+142,07	4,00	2	P
9	0+178,03	4,00	2	P
10	0+192,71	4,45	1	L
11	0+200,00	3,50	2	P
12	0+233,46	4,62	1	L
13	0+241,28	3,50	2	P
14	0+258,15	4,16	1	L
15	0+264,02	4,00	2	P

W km 0+082,45 zaprojektowano zatokę postojową przy sklepie o konstrukcji takiej samej jak zjazdy typu 1. Założono obramowanie na granicy pasa drogowego krawężnikiem obniżonym na styku z istniejącym placem postojowym z płyt betonowych. Ustalono skosy najazdowe 1:3 i krawężnik na dł. 2m obu skosów. Pochylenie poprzeczne przeciwne do pasa ruchu powinno utworzyć naturalny ściek przy krawędzi jezdni.

7.4. Konstrukcja jezdni

Dla projektowanej ulicy przyjęto kategorię ruchu KR1.

Obecnie nawierzchnia bitumiczna, po corocznych naprawach i po wykonaniu kolektora kanalizacji sanitarnej, jest znacznie zniekształcona w profilu poprzecznym. Wykonanie warstw bitumicznych nawierzchni spowoduje znaczne ograniczenie powyższych

niedogodności , oraz zapewni podniesienie komfortu jazdy sprzętem rolniczym – szczególnie dla dojeżdżających do bazy spółdzielni produkcyjnej.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

jezdnia

Nawierzchnia:	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm
Warstwa wiążąca z podbudową:	Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego o gr. średnio 3 cm
Podbudowa zasadnicza:	Istniejąca nawierzchnia po lokalnym sfrezowaniu i regulacji wysokościowej zaworów i studni urządzeń podziemnych.

7.5. Projektowane odwodnienie :

Przewiduje się zachowanie i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia powierzchniowego. Na odcinku od km 0+000 do km 0+170 woda z prawego pasa ruchu i z chodnika odprowadzana będzie przy krawędzi jezdni do poprzecznego krytego ścieku liniowego w km 0+170,00, następnie ściekiem skarpowym do rowu- muldy, pod której powierzchnią będzie znajdował się kryty rów chłonny z warstw kruszywa filtracyjnego zabezpieczonego geowłókniną.

Wzdłuż lewej krawędzi ulicy projektuje się rów trójkątny – muldę o gł. średnio 15cm, którego funkcją jest zbieranie wody z jezdni i niedopuszczenie do zalewania przyległych posesji. Na odcinku od km 0+185 zaprojektowano dren z rury o średnicy 160mm w geowłókninie w obsypce z kruszywa filtracyjnego zabezpieczonego geowłókniną z odprowadzeniem do rowu ul. Szamotulskiej. Dren zaprojektowano na głębokości ok. 60 – 70 cm pod dnem muldy (zgodnie z rysunkiem przekroju podłużnego).

7.6. Inne projekty branżowe - kolizje z infrastrukturą pod- i nadziemną

Występujące w pasie drogowym ulicy elementy uzbrojenia – włązy do studni kanalizacyjnych i telekomunikacyjnych oraz zawory wodociągowe należy wyregulować wysokościowo, poza tym nie ma konieczności przebudowy urządzeń obcych.

Przy wykonywaniu rowu chłonnego w km 0+170,00 należy zabezpieczyć istn. gazociąg w poboczu drogi rurą dwudzielną o długości ok. 20m.

7.7. Tereny zielone

Przeprowadzenie remontu wymaga przycięcia istniejących krzewów i przycięcia odrostów istniejących drzew. Projektowane pobocze wraz z muldą oraz tereny za chodnikiem w granicach pasa drogowego należy obsiać trawą w ilości zgodnej z SST.