



DOKUMENTACJA PROJEKTOWA

(RYSUNKI, SZKICE, POZWOLENIA, UZGODNIENIA, OPINIE)

DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH
ORGANOWI ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANEMU

PRZEBUDOWA ULICY FRYDERYKA CHOPINA – DROGI GMINNEJ NR 110145D WE WLENIU

Obiekt: Droga – ulica F. Chopina , dz. nr: 101/3 we Wleniu
**Roboty budowlane będą prowadzone na terenie działek nr: 101/3 i 103,
obręb: 0002, Wleń 2.**

Inwestor: **Gmina Wleń**
Plac bohaterów Nysy 7, 59-610 Wleń

Niniejsza dokumentacja projektowa została opracowana zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej i jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant	mgr inż. Aleksander Lorych	upr. nr 36/98/JG kontr. bud. bez ogran.	10.08.2021	
------------	-----------------------------------	--	------------	--

Jelenia Góra, 2021

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

L.p.	Nazwa
1	Strona tytułowa
2	Spis zawartości opracowania
3	Wrys z mapy ewidencji gruntów
4	Wrys z mpzp
5	Uprawnienia projektanta wraz z zaświadczeniem o przynależności do DOIIB
6	Opis techniczny
7	Rys. Nr 1 – Mapa orientacyjna Skala 1:10000
8	Rys. Nr 2 – Projekt Zagospodarowania Terenu Skala 1:500
9	Rys. Nr 3 – Przekrój podłużny Skala 1:50/500
10	Rys. Nr 4 – Przekrój normalny, poprzeczny – konstrukcyjny Skala 1:50

OPIS TECHNICZNY

DO DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

NA PRZEBUDOWĘ ULICY CHOPINA WE WLENIU

I. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest dokumentacja projektowa - szkice, rysunki w zakresie do zgłoszenia organowi architektoniczno-budowlanemu robót budowlanych polegających na przebudowie drogi gminnej nr 110145D - ul. Chopina we Wleniu. W zakres projektowanych robót budowlanych wchodzi przebudowa istniejących nawierzchni: jezdni, zjazdów, chodników wraz z zapewnieniem właściwego odwodnienia projektowanym nawierzchniom do istniejących studzienek ściekowych z wpustami ulicznymi.

II. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Gminą Wleń a „OLEX” Firmą Budowlano-Inżynierską Aleksander Lorych z Jeleniej Góry oraz:

- mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1: 500,
- mapa ewidencji gruntów w skali 1:1000,
- własne pomiary geodezyjne – inwentaryzacyjne pas drogowy,
- kopia (wyciąg) z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obrębu nr 4 miasta Lwówek Śląski – Uchwała Nr XIII/113/11 Rady Miasta Lwówek Śląski z dnia 27 października 2011r. (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z dnia 22.12.2011r. Nr 272, poz. 5123, ze zmianami),
- rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz. 430 z 1999r. z p. zm.),
- rozporządzenie MI z dnia 12.04.2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75, poz. 690 z 2002r.),
- aktualne przepisy techniczno-budowlane, wytyczne oraz obowiązujące normy i katalogi związane z przedmiotem projektu,
- uzgodnienia z Inwestorem.

III. Zakres opracowania

W zakres opracowania wchodzi:

- Część opisowa: opis techniczny
- Część rysunkowa:
 - plan orientacyjny 1:10 000
 - projekt zagospodarowania terenu 1:500
 - profil podłużny 1: 50/500
 - przekroje poprzeczne konstrukcyjne 1:50
- Część kosztowa
 - przedmiar robót, kosztorys inwestorski, STWiOR.

IV. Rozwiązania projektowe

1. Przedmiot robót budowlanych

Przedmiotem robót budowlanych jest przebudowa nawierzchni jezdni wraz z chodnikami, zjazdami. W ramach wykonanych robót budowlanych zostanie zapewnione właściwe odwodnienie powierzchniowe nowych nawierzchni poprzez zaprojektowane spadki poprzeczne i podłużne, ścieki przykrawężnikowe z odprowadzeniem do istniejących studzienek ściekowych z wpustami ulicznymi.

Roboty budowlane będą prowadzone na terenie działek nr: 101/3, 103, obręb: 0002 – Wleń 2 (Wleń miasto), w granicach oznaczonych na załączonej mapie ewidencyjnej.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w centralnej części Miasta Wleń, bezpośrednio w sąsiedztwie rynku, po stronie północno-wschodniej. Odcinek opracowywanej drogi stanowi drogę gminną nr 110145D - ul. Fryderyka Chopina, która pełni w układzie komunikacyjnym miasta funkcje obsługi bezpośredniego otoczenia, klasa L – droga lokalna. Połączenie z układem komunikacyjnym miasta na skrzyżowaniu z ulicą – Rynek oraz ul. Harcerską. Końcowa część ulicy po stronie wschodniej jest drogą bez przejazdu.

Zakres opracowania obejmuje działki o numerach ewidencyjnych: 101/3 – główny ciąg ulicy oraz nr 103 – skrzyżowanie z ul. Harcerską. Ulica posiada jezdnię bitumiczną, chodniki o nawierzchni bitumicznej w przewarżającej ilości oraz kostki i płytek betonowych w niewielkiej ilości. Chodnik po stronie północnej ulicy jest ciągły, bezpośrednio przy jezdni, wzdłuż zabudowy uliczne. Chodnik po stronie południowej jest odcinkowy. W sąsiedztwie drogi po obu stronach znajduje się zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna oraz na początku od strony rynku obiekt publiczny – Ośrodek Kultura, Sportu i Turystyki.

Teren pasa drogowego ulicy uzbrojony jest w sieci podziemne: kanalizację sanitarną, sieć wodociągową, teletechniczną i sieci energetyczne. Ulica posiada oświetlenia.

Warunki gruntowo-wodne

Nośność istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni oceniono na podstawie stanu technicznego istniejącej nawierzchni bitumicznej. Stan ten nie wskazuje utraty lub braku nośności. Stan istniejący wymagający wymiany nawierzchni bitumicznej wynika przede wszystkim z lat użytkowania i z tym spowodowanych nierówności, dużymi ubytkami lepiszcza w masie bitumicznej. Dlatego decyzja Inwestora jest: wymiana nawierzchni jezdni z wyrównaniem istniejącej podbudowy z kruszywa łamanego.

Warunki gruntowo – wodne podłoża gruntowego ustalono na podstawie opinii geotechnicznej opracowanej przez firmę - Usługi Geologiczne i Geodezyjne GEOMETR Agnieszka Pierzchała Brudka z siedzibą w Szczawnie Zdroju opracowane dla potrzeb przebudowy występującego w sąsiedztwie rynku.

Z punktu widzenia rozporządzenia MTBiGM z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U.2012.463) w omawianym rejonie mamy do czynienia z prostymi warunkami gruntowymi. Obiekt zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu (rys. Nr 2)

Parametry przyjęte do projektowania ulicy:

- kategoria drogi: gminna klasy D,
- kategoria ruchu na drodze – KR1/KR2,
- przekrój uliczny,
- szerokość jezdni 5,50m,
- nawierzchnia jezdni, chodników i zjazdów z kostki betonowej brukowej tzw. bruk lub kostka stylizowana, płukana,
- podbudowa istniejąca z kruszywa łamanego – profilowana, wyrównana kruszywem łamanym i stabilizowana mechanicznie,
- pochylenie poprzeczne nawierzchni jezdni - dwustronne, chodników i zjazdów jednostronne,
- obramowanie nawierzchni jezdni z krawężników betonowych najazdowych wyniesionych ponad ściek przy krawężnikowy 6cm, na zjazdach i przejściach dla pieszych 2 cm.

Projektowana przebudowa ulicy Fryderyka Chopina zlokalizowana jest w istniejącym pasie drogowym ulicy tj. na terenie działek ewidencyjnych nr 101/3 i 103.

Projektowane zagospodarowanie terenu pasa drogowego ul. Chopina na początkowym odcinku od rynku do pierwszego zjazdu nie ulega zmianie, tzn. szerokość jezdni oraz obustronnych chodników nie ulega zmianie. Istniejąca nawierzchnia jezdni z kostki kamiennej pozostaje bez przebudowy. Obramowania jezdni kamienne też bez zmian. Natomiast istniejące nawierzchnie chodników, strona lewa bitumiczna nawierzchnia oraz strona prawa z kostki betonowej ulegają przebudowie na nową kostkę betonową, tzw. brukową lub stylizowaną, płukaną. Na odcinku od nawierzchni jezdni z kostki kamiennej do końca opracowania projektuje się nawierzchnię jezdni z kostki betonowej brukowej tzw. bruk lubuski lub wielkopolski lub kostkę stylizowaną, płukaną, grub. 8cm, w przekroju daszkowym, na wyrównanej i sprofilowanej istniejącej podbudowie z kruszywa łamanego, stabilizowanej mechanicznie. Jezdnie projektuje się na całej długości opracowania szerokości 5,50m w obramowaniu z krawężników betonowych najazdowych wyniesionych 6cm ponad powierzchnie ścieku przy krawężnikowego. Chodniki projektuje się obustronne o szerokości od 1,25m do 2,50m w zależności od szerokości pasa drogowego (przestrzeni pomiędzy liniami zabudowy). Dla chodników projektuje się nawierzchnię z kostki betonowej tzw. brukowej lub stylizowanej, płukanej grub. 8cm na podsypce piaskowej oraz podbudowie z kruszywa łamanego grub. 10cm. Zjazdy otrzymują również nawierzchnie z kostki betonowej brukowej jak jezdnie grub. 8cm na podbudowie z kruszywa łamanego, grub. 15cm.

Przebudowane jezdnie, chodniki i zjazdy zaprojektowano obramować krawężnikami drogowymi 22x30cm oraz obrzeżami 8x30cm lub opornikami betonowymi 10x20cm na ławach betonowych z oporami.

Odwodnienie projektowanym nawierzchniom zapewnia się powierzchniowo poprzez nadane spadki jednostronne dla chodników oraz dwustronne (daszkowe) na jezdni skierowane do ścieków liniowych przy krawężnikowych. Odprowadzenie spływających wód ze ścieków przykrawężnikowych do istniejących studzienek ściekowych z wpustami, które zaprojektowano do przebudowy na nowe z wyposażeniem w nowe włazy uliczne.

W rejonie wejść do budynków mieszkalnych, zjazdów na poszczególne nieruchomości niweletę chodników, w tym zabudowę krawężników należy zabudować tak aby dostosować je do istniejącej zabudowy, likwidując bariery architektoniczne dla osób niepełnosprawnych.

Droga – ulica posiada oświetlenie drogowe, które zaprojektowano od remontu polegającego na odnowie zabezpieczenia antykorozyjnego słupów.

3.1. Powierzchnia elementów podlegających przebudowie:

- jezdnia o nawierzchni z kostki betonowej tzw. brukowej lub stylizowanej, płukanej, szarej = 753,72 m²
- zjazdy z kostki betonowej - jak jezdnia, szarej = 87,47 m²
- chodniki z kostki betonowej tzw. brukowej lub stylizowanej, płukanej, grafitowej = 435,57 m²

Długość zabudowanych elementów liniowych:

- krawężniki betonowe (najazdowe) 15×22cm = 270,00 m
- obrzeża betonowe 8x30cm = 40,00 m
- ściek z kostki betonowej brukowej = 249,00m

Długość odcinka ulicy w zakresie projektowanej przebudowy wynosi 131,50 m.

3.2. Teren objęty opracowaniem projektowym - pas drogowy ulicy Fryderyka Chopina objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego - Uchwała nr 183/XXXVII/10 Rady Miasta i Gminy Wleń z dnia 17 marca 2010r. w sprawie sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Wleń w granicach administracyjnych.

Teren, na którym projektowana jest przebudowa znajduje się w strefie „A” ścisłej ochrony konserwatorskiej, strefie „B” ochrony podstawowych wartości kulturowych „OW” obserwacji archeologicznej.

Teren historycznego układu urbanistycznego miasta wpisany jest do rejestru zabytków : Decyzja nr 833/J z dnia 16.03.1984r.

3.3. Teren zamierzenia budowlanego nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

3.4. Projektowane zamierzenie inwestycyjne w nowym charakterze i celach nie spowoduje zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników drogi i jej otoczenia.

Zgodnie z art. 71, ust. 2 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2008.199.1227 z późn. zm.) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych:

- przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z zapisem § 3 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2010.213.1397) długość ulicy w zakresie opracowania wynosi 131,75m i nie osiąga wymaganego progu dla przedsięwzięć potencjalnie mogących oddziaływać na środowisko, dla których wymagana jest decyzja uwarunkowań środowiskowych tj. przebudowa drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości powyżej 1km oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem jej remontu (§ 3ust. 1 pkt 60). Przebudowa przedmiotowej ulicy nie wymaga uzyskania decyzji uwarunkowań środowiskowych.

V. Rozwiązania architektoniczno-budowlane dla branży drogowej

4. Profil podłużny

Niweleta projektowanej jezdni ulicy po przebudowie pozostaje bez zmian. Wyrównuje się istniejące nierówności dostosowując poziomy jezdni do istniejących zjazdów i wejść na posesje oraz zapewniając sprawne odwodnienie powierzchniowe. Spadek podłużny wynosi 0,0042. Na rysunku przekrój podłużny pokazano między innymi: rzędne i spadki projektowanej niwelety oraz łuki poziome i pionowe.

5. Przekroje poprzeczne – konstrukcyjne

Konstrukcję nawierzchni jezdni, zaprojektowano na podstawie określonych w opinii geologicznej warunków gruntowo-wodnych podłoża nawierzchni oraz zasad projektowania konstrukcji nawierzchni zgodnie z rozp. MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz.430 z 1999r. z późn. Zm.).

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

1) jezdnie:

- kostka betonowa tzw. bruk lub kostka stylizowana płukana, szara, grub. 8cm na podsypce cementowo-piaskowej, grub. 3cm,
- istniejące podbudowa z kruszywa łamanego po rozbiórce nawierzchni bitumicznej, wyrównana kruszywem łamanym 0-31,5mm, średnio 5cm, sprofilowana i zagęszczona mechanicznie,

2) zjazdy indywidualne

- kostka betonowa tzw. bruk lub kostka stylizowana płukana szara, grub. 8cm na podsypce piaskowej, grub. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm, grub. 15cm, stabilizowana mechanicznie,
- istniejące podłoże po korytowaniu sprofilowane i zagęszczone po rozbiórce nawierzchni bitumicznej zjazdów,

3) chodniki:

- kostka betonowa tzw. bruk lub kostka stylizowana płukana, grafitowa, grub. 8cm na podsypce piaskowej, grub. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm, grub. 10cm, stabilizowana mechanicznie,
- istniejące podłoże po korytowaniu sprofilowane i zagęszczone po rozbiórce nawierzchni bitumicznej chodnika.

6. Obramowanie jezdni

Nawierzchnię jezdni oraz zjazdów należy obramować krawężnikami betonowymi najazdowymi 15x22cm zabudowanymi na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o $F_b=0,06m^2$. Chodniki od strony zewnętrznej zaprojektowano obramować poza linią zabudowy budynkami lub ogrodzeniami obrzeżami betonowymi 8x30cm zabudowanymi na ławie z oporem z betonu C12/15 o $F_b=0,04m^2$. Krawężniki i obrzeża należy zabudować w profilu jak niweleta projektowa, natomiast w planie zgodnie z rysunkiem PZT dostosowując do istniejącej zabudowy w planie i profilu.

7. Roboty ziemne

W ramach robót ziemnych należy wykonać korytowanie pod nową konstrukcję nawierzchni chodników, zjazdów, wykopy – rowki pod krawężniki, obrzeża i oporniki, wykopy pod przebudowę studzienek ściekowych wraz z podłączeniami – przykanalikami.

Po wykonaniu robót nawierzchniowych, pozostały teren należy uporządkować, splantować,

uzupełnić ziemią urodzajną i posiać trawę. Urobek z robót ziemnych, korytowania należy wywieźć i składować jako odpad gruntowy.

8. Odwodnienie jezdni.

Odwodnienie projektowanym nawierzchniom zapewnia się powierzchniowo poprzez nadane spadki 1 – 2 % skierowane do ścieków liniowych przykrawężnikowych. Odbiór spływających wód opadowych i roztopowych nastąpi do istniejących studzienek ściekowych, które należy przebudować i wyregulować w planie i profilu.

9. Remont oświetlenia ulicznego

W ramach robót budowlanych zaprojektowano remont istniejącego oświetlenia polegający na odnowieniu powłok malarskiej na latarniach. Istniejące latarnie są latarniami stylizowanymi, niskimi, typu parkowego z pojedynczymi wspornikowymi wysięgnikami i oprawami.

10. Remont zwieńczenia studni.

Remont zwieńczenia studni polega na wymianie płyty nastudziennej posadowionej na przygotowanym podłożu betonowym, dostawa i zabudowa standardowej pompy ręcznej z jej uruchomieniem.

UWAGI KOŃCOWE

1. Przy wykonywaniu robót budowlanych należy stosować wyroby budowlane dopuszczone do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.
2. Teren robót oraz jego sąsiedztwo po ich zakończeniu należy uporządkować.
3. Podstawą wykonania i odbioru robót będą Specyfikacje Techniczne.
4. W przypadku stwierdzenia w trakcie robót kolizji z infrastrukturą podziemną (sieciami uzbrojenia terenu) należy je usunąć a szczegółowe rozwiązania techniczne należy uzgodnić z właścicielami (administratorami) kolizyjnej sieci postępując zgodnie zasadami sztuki budowlanej

PROJEKTOWAŁ:

.....
mgr inż. Aleksander Lorych