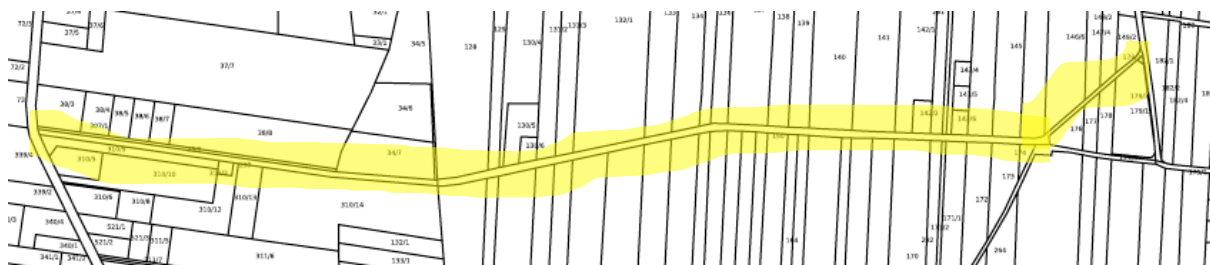


Ulica Granitowa – Bronisin Dworski

1.1 Mapa sytuacyjna.



1.2 Ogólne wytyczne dla Projektanta..

- wykonać mapę do celów projektowych
- wykonać badania geologiczne gruntu
- przebudowa istniejącej jezdni obejmuje frezowanie nawierzchni bitumicznej na gł. około 10cm, korytowanie, ułożenie nowej konstrukcji jezdni. Rozbiórkę istniejącej nawierzchni bitumicznej wykonać poprzez frezowanie – materiał użyć do umocnienia poboczy, a resztę przekazać Inwestorowi.
- przedstawić Inwestorowi koncepcję przebudowy drogi
- po zaakceptowanej przez Inwestora koncepcji wykonać projekt budowlany i wykonawczy i uzyskać wszelkie wymagane uzgodnienia z poszczególnymi instytucjami w tym decyzji środowiskowych i pozwoleń wodno – prawnych jeśli są wymagane na podstawie przepisów szczególnych.
- wykonać specyfikację techniczną dla zamierzonych robót budowlanych.
- wykonać projekt oznakowania docelowego wraz z niezbędnymi uzgodnieniami
- wykonać przedmiary i kosztorysy inwestorskie
- lokalizacje zjazdów indywidualnych należy uzgodnić z poszczególnymi mieszkańcami i uzyskać ich pisemne oświadczenie
- uzyskać decyzję o pozwoleniu na budowę lub dokonać zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych na podstawie art. 29 i 30 ustawy Prawo budowlane
- pełna płatność za usługi projektowe będzie wypłacona przez Inwestora Projektantowi po uzyskaniu prawomocnej decyzji o pozwoleniu na budowę lub zgłoszeniu robót budowlanych

1.3 Spis działek przebiegu drogi.

140, 38/2, 150, 264, 1/9/4, 179/2 – obręb nr 2 (Bronisin Dworski).

1.4 Parametry projektowe.

1.4.1 Parametry projektowe jezdni.

- kategoria ruchu: KR2
- klasa ulicy: L – lokalna
(wg miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego droga oznaczona symbolem „KZ”)
- szerokość jezdni: 5,5 m
- spadek jezdni: 2%, jednostronny
- całkowita długość jezdni: około: 1400 m

- krawężń jezdnii od strony rowu odwadniającego zamknąć opornikiem betonowym 12x25 cm obniżonym w stosunku do projektowanej nawierzchni z asfaltobetonu o około 1-2 cm
- konstrukcja jezdni:
 - warstwa ścieralna AC11S, wg.: PN-EN 13108.
 - warstwa wiążąca - AC16W, wg.: PN-EN 13108.
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (fr. 0/63mm), wg PN-EN 13242.
 - wzmocnienie podłoża - stabilizacja kruszywa cementem o $R_c=2,5\text{MPa}$ wg PN-EN 14227-1.

1.4.2 Parametry projektowe pobocza.

Projekt powinien przewidzieć wykonanie pobocza 0,75m (0,5m pobocze umocnione z destruktu oraz pobocza gruntowe o szerokości 0,25m). Spadek poprzeczny pobocza – 6%. Zaprojektowane pobocze powinno być z destruktu z betonu asfaltowego gr. 15cm na podsypce piaskowej gr. 10cm.

1.4.3 Parametry projektowe zjazdu indywidualnego.

- zjazdy indywidualne do posesji zaprojektować po obu stronach jezdni do granicy pasa drogowego
- zjazdy należy zaprojektować o nawierzchni z betonowej kostki wibroprasowanej - wjazd z jezdni przez obniżony krawężnik najazdowy o wymiarach 15x22cm.
- zakończenie zjazdu na granicy pasa drogowego dostosować wysokościowo do istniejącej nawierzchni utwardzenia posesji zabudowanej
- zakończenie zjazdu na granicy pasa drogowego bez istniejącego utwardzenia, zaprojektować w formie opornika betonowego 12x25 cm na ławie betonowej z oporem
- obrys i oddzielenie zjazdu indywidualnego zaprojektować z opornika betonowego 12x25 cm
- konstrukcja zjazdu:
 - nawierzchnia z wibroprasowanej kostki betonowej tzw. „dwuteowej” (kolor: grafit) o gr.8cm wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3cm
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (fr. 0/31,5mm) o gr. 20 cm wg PN-EN 13242
 - wzmocnienie podłoża - stabilizacja kruszywa cementem o $R_c=2,5\text{MPa}$ o gr. 10 cm wg PN-EN 14227-1.

1.4.4 Krawężnik.

Projektowany krawężnik z betonu wibroprasowanego wg PN-EN-1340 w kolorze szarym. W ciągu ulicy są to krawężniki o wymiarach 15x30cm, natomiast na wysokości zjazdów indywidualnych (po obu stronach) są to krawężniki najazdowe o wymiarach 15x22cm.

Krawężniki osadzić na ławie betonowej z oporem wg PN-EN 206-1. Beton na ławę C12/15 (B15).

1.5 Opornik betonowy.

Projektowaną jezdnię zamknąć od strony pobocza opornikiem betonowym 12x25 z betonu wibroprasowanego wg PN-EN-1340 w kolorze szarym. Oporniki osadzić na ławie betonowej z oporem wg PN-EN 206-1. Beton na ławę C12/15 (B15). Opornik zatopić w stosunku do końcowej rzędnej projektowanej nawierzchni bitumicznej na głębokość 1 – 2 cm.

1.6 Odwodnienie.

1.6.1 Przepusty pod jezdnią.

Sprawdzić i ewentualnie przeprojektować istniejący przepust pod jezdnią na istniejącym cieku wodnym .

1.6.2 Przepusty pod zjazdami.

Przepusty na zjazdach w wykopie zaprojektować z rury PVC lub PP o sztywności obwodowej min. SN 12 (min. 12kN/m^2), o średnicy $\varnothing 300\text{mm}$ oraz $\varnothing 400\text{mm}$. Każdy przepust rurowy pod zjazdami wyposażać w ścianki czołowe proste prefabrykowane żelbetowe.

1.6.3 Rowy odwadniające jezdnię.

Zachować obecny stan – odwodnienie powierzchniowe do rowów otwartych. W opracowaniu przewidzieć umocnienie dna i skarp rowu elementami betonowymi i żelbetowymi na całej długości ich występowania. W razie konieczności zastosować rowy kryte z odwodnieniami punktowymi. (wpusty deszczowe)