

ZAKŁAD BUDOWY DRÓG I MOSTÓW

6.

UL. BUDOWLANYCH 4.
68-300 LUBSKO

TEUFAX 068-372 10 57

NIP 928-146-63-37

Znak rej.
Poz, um.

OBIEKT: ZGŁOSZENIE ROBÓT - PRZEBUDOWA DRÓG GMINNYCH -
ULICE BOCZNA I DOLNA W ŻAGANIU.

Adres obiektu; j.w.

Stadium: ZGŁOSZENIE ROBÓT.

Inwestor. URZĄD MIEJSKI W ŻAGANIU.

Dokumentacja specjalności: DROGI.

TECZKA ZAWIERA

1. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU,
2. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY.

Uwagi:

Projektant:: (drogi) M. Kuśmierczyk,
nr. upr. 11/04/ZG.

Marek Kuśmierczyk

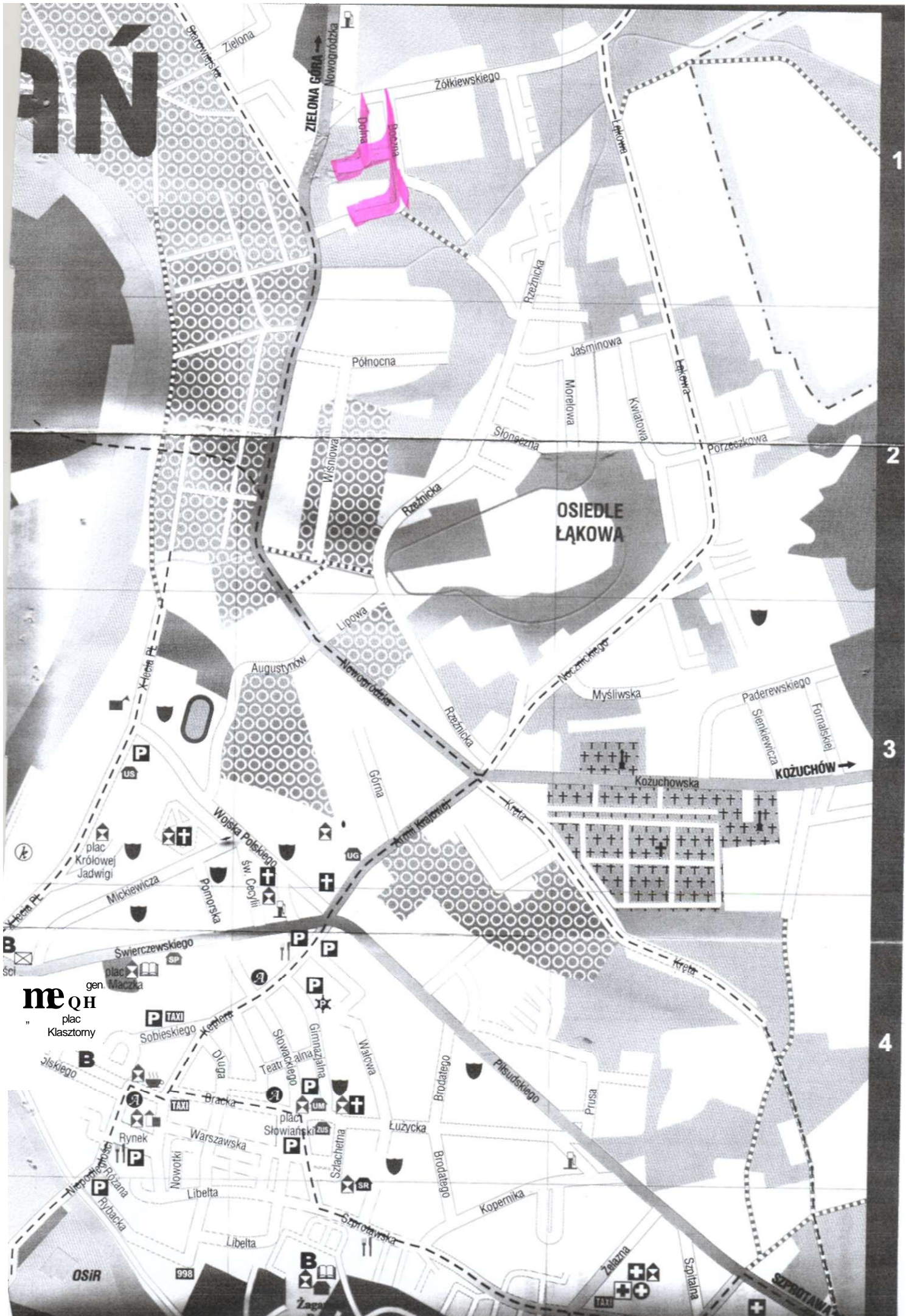
Uprawnienia budowlane do
projektowania w ograniczonym
zakresie w specjalności dróg.
Nr ewidencyjny 11/04/ZG

NR. DZIAŁKI: 3259, 3249, 630.

Data, 09. 2004 r,

OPRACOWANIA ZAWIERA

STRONA TYTUŁOWA	1
SPIS TREŚCI	2
UPRAWNIENIA BUDOWLANE	3
PRZYNALEŻNOŚĆ DO LUB	4
OŚWIADCZENIE	5
PLAN ORIENTACYJNY	6
<u>PROJEKT ZAG. TERENU</u>	7 -14
<u>PROJ. ARCH. BUD</u>	15-27
OPIS TECHNICZNY	16-23
TABELE	24-27
<u>CZEŚĆ RYSUNKOWA</u>	28-35
PLAN SYTUACYJNY	29
PRZEKRÓJ NORMALNY	30
PRZEKROJE PODŁUŻNE	31 - 32
RYSUNKI KONSTRUKCYJNE	33
PRZEKROJE POPRZECZNE	34
WP	35



AÑ

ZIELONA GÓRA
Nowogrodzka

Zółkiewskiego

Północna

Jasminowa

Morlowa

Kwiatowa

Słoneczna

Porzeckońska

OSIEDLE
ŁAKOWA

Lipowa

Augustynów

Rzeznicka

Myśliwska

Paderewskiego

Sienkiewicza

Fornalskiej

Kozuchowska

KOZUCHÓW

Wojśka Polskiego

Armii Krajowej

Kępa

Kępa

gen
meQH
plac
Klasztorny

Swierczewskiego

plac
Maczka

Sobieskiego

Gimnazjalna

Teatr

Słowackiego

plac
Słowiański

Warszawska

Libelta

Libelta

Sępowolska

Żagańska

Walcowa

Brodatego

Piłsudskiego

Lużycka

Szuchetna

Kopernika

Zelazna

Szuchetna

Sępowolska

OSIR

998

1

2

3

4

WYDZIAŁ PROJEKTOWANIA

68 - 300 LUBSKO , UL. BUDOWLANYCH 4 , TEL./FAX 068 / 372 10 57

NIP 928-146-63-37

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

<i>LP.</i>	<i>IMIĘ I NAZWISKO</i>	<i>STANOWISKO</i>	<i>NR UPRAWNIENÍ</i>	<i>PODPIS i</i>
<i>1.</i>	<i>M. KUSMIERCZYK</i>	<i>PROJEKTANT</i>	<i>11/04/ZG</i>	

TECZKA ZA WIERA :

- 1) PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU,*
- 2) PROJEKTARCH. BUDOWLANY.*

68 - 300 LUBSKO , UL. BUDOWLANYCH 4 , TEL./FAX 068 / 372 10 57

**PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO -
- BUDOWLANY.**

BUDOWY DROG STÓW

WYDZIAŁ PROJEKTÓW/-

68 - 300 LUBSKO, UL. BUDOWLANYCH 4, TEL./FAX 068 / 372 10 57

OPISTECNICZNY

I. STAN ISTNIEJĄCY:

Opracowanie obejmuje przebudowę ulic Bocznej i Dolnej w Żaganiu wraz z odnogami. Nawierzchnia istniejąca ulic gruntowa wzmocniona gruzem i szlaką. Na ulicach częściowo wykonano chodniki z kostki brukowej betonowej oraz powierzchnie o nawierzchni betonowej. Wykonano także przez mieszkańców wjazdy na posesje. Długość ulic - Boczna 217,50 mb + 109,50 mb, ulica Dolna 93mb + 15,50 mb ciąg piszy + 84,00 mb. Ulica Boczna - początek w linii krawędzi drogi powiatowej (ulica Żółkiweskiego) - odcinek prosty. W osi istniejącego pasa drogowego zlokalizowane są dwa słupy energetyczne stalowe. Drugi odcinek ulicy bocznej - w prawo - załamanie w planie w lewo. Ulica Dolna - od ulicy Bocznej, dwa załamania osi w lewo i dalej w prawo, odnoga w prawo. Zabudowa jednorodzinna. Teren posiada następujące rzędne graniczne 106,56 - 107,09. W pasie drogowym zlokalizowane są instalacje - telekomunikacyjne, energetyczne, woda, gaz. W ulicy Bocznej istniejąca kanalizacja w początkowym odcinku. Ulice posiadają opracowany projekt budowlany na wykonanie kanalizacji na całym osiedlu. Ulice zlokalizowane są następujących działkach: ulica Boczna nr.3259 i 3249, ulica Dolna działka nr. 630.

II. STAN PROJEKTOWANY:

Przedmiotem opracowania niniejszej dokumentacji jest techniczno - wysokościowy projekt przebudowy drogi gminnej - ulica Boczna i ulica Dolna w Żaganiu.

2.1. PLAN SYTUACYJNY:

ULICA BOCZNA:

Ulice podzielono na dwa odcinki - odcinek drogi głównej DROGA NR. 1, odcinek odnogi w prawo DROGA NR.2.

DROGA NR. 1:

Początek ulicy (0+000) w linii krawędzi drogi powiatowej (ulica Żółkiweskiego), odcinek prosty. Łuki skrzyżowania wyokrąglono promieniami o $R = 7,50$ m. Ze względu na usytuowanie w osi drogi stalowych słupów energetycznych zaprojektowano dwie wysepki. Wyspa pierwsza zlokalizowana w powierzchni skrzyżowania o kształcie „łezki”. Zaprojektowanie wysepki wymusza zaprojektowanie dwóch jezdni o szerokości 3,00 m., a co za tym idzie wpisanie dodatkowego łuku po stronie prawej o $R = 30,00$ m. Następną wysepka (można ją traktować jako spowalniacz), o długości 14,50 zlokalizowana jest w km. 0 + 039,00. - 0+053,50. Szerokość wysepki 2,50 m. W km 0+102 skrzyżowanie z ulicą Dolną w prawo. W km 0+183,50 w prawo :DROGA NR.2 ulicy Bocznej w prawo. W km 0+200 skrzyżowanie z drogą gruntową w lewo. Koniec odcinka w km 0+ 217,50. Ze względu na istniejącą skarpe poza obszarem opracowania - droga ślepa.

DROGA NR.2:

Początek ulicy w linii krawężników ulicy Bocznej. Skrzyżowanie wyokrąglono promieniami o $R=7,50$ m. Istniejące załamanie w km 0+052 - 0+070 wyokrąglono łukiem o $R=50,00$. W końcowym odcinku zaprojektowano pętlę do zawracania o promieniu 5,50, zajmując całą powierzchnię pasa drogowego. Promienie łuków wjazdowego i wyjazdowego o $R=5,00$.

ULICA DOLNA:

DROGA NR. 1:

Początek w linii krawężników ulicy bocznej(DROGA NR.1.). Promienie łuków skrzyżowania $R = 9,00$ m. Długość ulicy 93,00 mb + odcinek ciągu pieszego o długości 15,50 mb. Ulica posiada dwa załamania w planie, które wyokrąglono łukami o promieniach $R = 15,00$ i $R = 8,50$. W km 0+037,50 skrzyżowanie z „DROGĄ NR.2. Droga bez przejazdu.

DROGA NR.2:

Początek drogi w linii krawężników ulicy Dolnej („DSROGA NR.1.“). Promienie łuków skrzyżowania o $R = 6,00$ m. Odcinek ulicy o długości 84,00 mb zaprojektowano jako ciąg pieszo - jezdny ze względu na zróżnicowaną szerokość pasa drogowego, która jest bardzo wąska i nie pozwala na zaprojektowanie typowego przekroju normalnego, ulicznego. W końcowym odcinku ulicy zaprojektowano zatokę umożliwiającą parkowanie jak i zawracanie pojazdów. Załamania zatoki wyokrąglono promieniami o $R = 6,00$ m. Droga bez przejazdu.

2.2. PRZEKRÓJ NORMALNY:

Obiekt posiada konstrukcję jezdni stosownie do parametrów zawartych w „KATALOGU TYPOWYCH NAWIERZCHNI DROGOWYCH” i Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.

Dla ulic Boczna (DROGA NR. 1 i 2), Dolna (DROGA NR.1.) zaprojektowano przekrój uliczny o szerokości jezdni 6,00 m. Szerokość chodników uzależniona od usytuowania parkanów przyległych posesji od 1,5 do 3,50 m. Szerokość ciągu pieszo - jezdni (DROGA NR.2.) ULICY Dolnej od 3,50 do 6,00 m.

Przyjęto następującą konstrukcję jezdni:

- podbudowa kruszywa łamanego o grubości 25 cm,
- podsypka cementowo - piaskowa o grubości 5 cm,
- kostka brukowa betonowa o grubości 8 cm.

Jezdnie ograniczona krawężnikiem betonowym 100 x 30 x 15 posadowionym na ławie z betonu B15. Chodniki z kostki brukowej betonowej o grubości 6 cm na podsyp-

ce piaskowej o grubości 5 cm. Chodnik zamknięty obrzeżem betonowym na podsypce piaskowej. Spadki poprzeczne jezdni i chodników $i = 2\%$.

Szerokość jezdni ciągu pieszo - jezdni (DROGA NR.2.) ulicy Dolnej od 3,50 do 6,00 m. wydzielonej kostką brukową koloru szarego. Ciągi piesze oznaczone kostką koloru czerwonego. Nawierzchnia zamknięta krawężnikiem betonowym na ławie z betonu B15 posadowionym przy granicy pasa drogowego, równoległe do istniejących parkanów posesji. Spadki powierzchni jezdni - daszkowy, ciągów pieszych do jezdni $i = 2\%$.

Zjazdy do przyległych posesji o szerokości 3,00 m. Skosy przyjezdni 1:1. Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej o grubości 8 cm, czerwonej na podsypce cementowo - piaskowej o grubości 5 cm. Podbudowa z tłucznia kamiennego o grubości 15 cm.

2.3. PRZEKRÓJ PODŁUŻNY:

Projektowaną niweletę poszczególnych jezdni poprowadzono tak w maksymalny sposób zabezpieczyć spływ wód opadowych. Ponad toniweleta dopasowana została do poziomu istniejących wjazdów na posesje co spowodowało lokalnie spadki mniejsze od normatywnych. Spadki na poszczególnych odcinkach ulic przedstawiają się następująco:

ULICA BOCZNA:

DROGA NR.1:

Km 0+000,00-0+090,00 $i = 0,10\%$,
0+090,00 - 0+217,50 $i = 0,29\%$.

DROGA NR.2:

0+000,00 - 0+109,50 $i = 1,50\%$.

ULICA DOLNA:

DROGA NR.1:

0+000,00 - 0+048,50 $i = 0,90\%$,
0+048,50 - 0+093,00 $i = 1,03\%$.

DROGA NR.2:

Km 0+000,00 - 0+084,00 $i = 0,44\%$,

2.4. ODPROWADZENIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH:

Na powierzchni ulic Bocznej i Dolnej w latach poprzednich zaprojektowano instalację kanalizacji. Niniejsze opracowanie obejmuje jedynie lokalizację wpustów ulicznych (WP) z włączeniem ich do zaprojektowanych wcześniej studni rewizyjnych. Szczegółową lokalizację WP pokazano na planie sytuacyjnym i przekrojach podłużnych. Wpusty uliczne z gotowych elementów, o głębokości 2,00 m., z osadnikiem min. 1,00 m., oraz z syfonem. Średnica WP 500 mm. Włazy żeliwne typ ciężki.

Wciągu ulicy Dolnej (DROGA NR.1.) zaprojektowano dodatkowo dwie studnie rewizyjne (SR). Pierwsza SR w km 0 +037,50 celem połączenia projektowanych WP w obrębie skrzyżowania z drogą nr.2 - włączenie do projektowanej uprzednio SR N12. Następną SR zaprojektowano na istniejącym kanale k250 w km 0+082 w celu odwodnienia odcinka ulicy posiadającego niweletę odwrotną w stosunku do zaprojektowanego uprzednio systemu odwodnienia ulic Boczna i Dolna. Studnia posiada połączenie z projektowanym WP w końcowym odcinku chodnika w km 0+108,50.

2.5. ROBOTY ZIEMNE:

Obliczenia robót ziemnych dokonano na podstawie robót ziemnych na poszczególne odcinki ulic Bocznej i Dolnej. Suma robót ziemnych przedstawia się następująco:

Wykopy	-	2.063,74 m ³
Nasypy	-	77,79 m ³
Zużycie na miejscu	-	36,11 m ³
Do odwiezienia	-	2.027,63 m ³

Odległość transportu przyjęto 5,00 km.

2.6. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO.

Wymiana istniejącej nawierzchni ze szlaki znacznie poprawi stan środowiska w rejonie przedmiotowych ulic eliminując całkowicie zapylanie powstające podczas ruchu pojazdów. Obiekt nie stwarza negatywnego wpływu na środowisko.

A/. Ochrona przed hałasem i wibracją - zagrożenie nie występuje z uwagi na małe natężenie ruchu samochodowego, z przewagą samochodów osobowych. W stosunku do poprzedniego stanu nie nastąpią znaczne zmiany w natężeniu ruchu. Wykonanie nawierzchni z kostki brukowej betonowej wyeliminuje wstrząsy powstające podczas ruchu pojazdów po wyboistych nawierzchniach ze szlaki.

B/. Ochrona wód i powierzchniowych otworów geologicznych - nie będą występowały zagrożenia zanieczyszczenia wód podziemnych z przyczyn j.w. Z uwagi na charakter równinny nie zachodzi możliwość erozyjnego oddziaływania spływu wód opadowych. W sąsiedztwie nie występują ujęcia wody pitnej i zbiorników wodnych. Odprowadzenie wód opadowych do projektowanej kanalizacji ogólnospławnej.

01. Ochrona powietrza - zagrożenie nie występuje z uwagi na mały ruch samochodowy.

DI. Ochrona przyrody, krajobrazu, gruntów leśnych i rolnych.
Projektowana modernizacja drogi mieści się w istniejącym pasie drogowym.

EI. Ochrona środowiska kulturowego.
Nie występuje.

FI. Zagospodarowanie terenów zielonych.
Nie występuje.

2.7. WARUNKI GRUNTOWE.

Stwierdzono zaleganie piasków i żwirów drobnych spełniających wymagania jako wstwy nośne pod konstrukcją nawierzchni.

2.8. WYCINKA DRZEW.

Nie występują.

2.9. URZĄDZENIA ZABEZPIEZAJĄCE.

Projekt przewiduje ustawienie barier U-20b w ciągu ulicy Bocznej w km 0+217,50 , oraz w ciągu ulicy Dolnej w km 0+094 - ulice „ślepe”.
W ciągu ulicy Dolnej w km 0+093 w miejscu gdzie ulica zwęża się, przechodząc w ciąg pieszy ustawić barierę U-3d.

2.10. OBIEKTY MOSTOWE. PRZEPUSTY.

2.11. OZNAKOWANIE.

Projekt organizacji ruchu stanowi osobny załącznik niniejszego opracowania.

2.12. WYWŁASZCZENIA

Nie występują.

10.13. BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA ZDROWIA.

Stosownie do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 sierpnia 2002 r. - kierownik budowy przed przystąpieniem do realizacji projektu opracuje odpowiedni plan **bioz** oraz dokona przeszkolenia pracowników na poszczególnych stanowiskach roboczych. Przedłożenie planu bioz powinno zostać przedłożone przy przekazywaniu przez inwestora placu budowy dla wykonawcy. Elementem bioz jest stanowiący integralną część niniejszego projektu zatwierdzony schemat organizacji ruchu podczas robót drogowych, gdzie uwidoczniono sposób ich zabezpieczenia. Zabezpieczenie obejmuje zarówno bezpieczeństwo ruchu kołowego i pieszego jak i pracowników przebywających w strefie roboczej. Projektowany obiekt podczas realizacji nie stwarza szczególnie wysokiego ryzyka bezpieczeństwa i zdrowia ludzi stosownie do §4 rozporządzenia j.w.

Kierownictwo budowy zobowiązane jest do stosowania osobistych środków bezpieczeństwa (odzież, obówie, inne zabezpieczenia osobistego - kamizelki odblaskowe, kaski itp.). Należy przewidzieć odpowiednie zaopatrzenie placu budowy w apteczki pierwszej pomocy, oraz zapewnić możliwość natychmiastowego wezwania do pomocy odpowiednie służby - medyczne, p.poż.).

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.

Przed przystąpieniem do robót objętych niniejszym projektem kierownik budowy przedstawi szczegółowy plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia z uwzględnieniem robót występujących w niniejszym opracowaniu:

1. Powierzchniowe i liniowe roboty ziemne,
2. Ustawianie krawężników i obrzeży,
3. Roboty kanalizacyjne, studnie, wpusty, wykopy,
4. Roboty przy wykonaniu koryta i podbudowy z tłucznia,
5. Roboty nawierzchniowe - brukarskie,
6. Roboty przy pionowym i poziomym oznakowaniu dróg,
7. Plan osobistego zabezpieczenia pracowników,
8. Lokalizacja punktów pierwszej pomocy,
9. Informacje dot. postępowania przy wypadkach na placu bud,
10. Dokumentacja przeszkolenia pracowników,
11. Plan zagospodarowania placu budowy.

Powyższy plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia powinien być sporządzony zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz. U. Nr. 1006/2000 poz. 1126 z późniejszymi zmianami). Zakres i formę planu bioz określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27.08.2002 (Dz. U. Nr. 151/2002, poz. 1256).

10.14. URZĄDZENIA OBCE:

Wszelkie roboty w obrębie posadowienia urządzeń podziemnych naniesionych na mapę do celów projektowych - wykonać ręcznie. Przed przystąpieniem do robót ziemnych, wykonawca powiadomi poszczególnych właścicieli sieci o terminie rozpoczęcia robót.

Marek Kuśmierczyk
Uprawnienia budowlane do
projektowania w ograniczonym
zakresie w specjalności drog.
Nr ewidencyjny 11/04/ZG

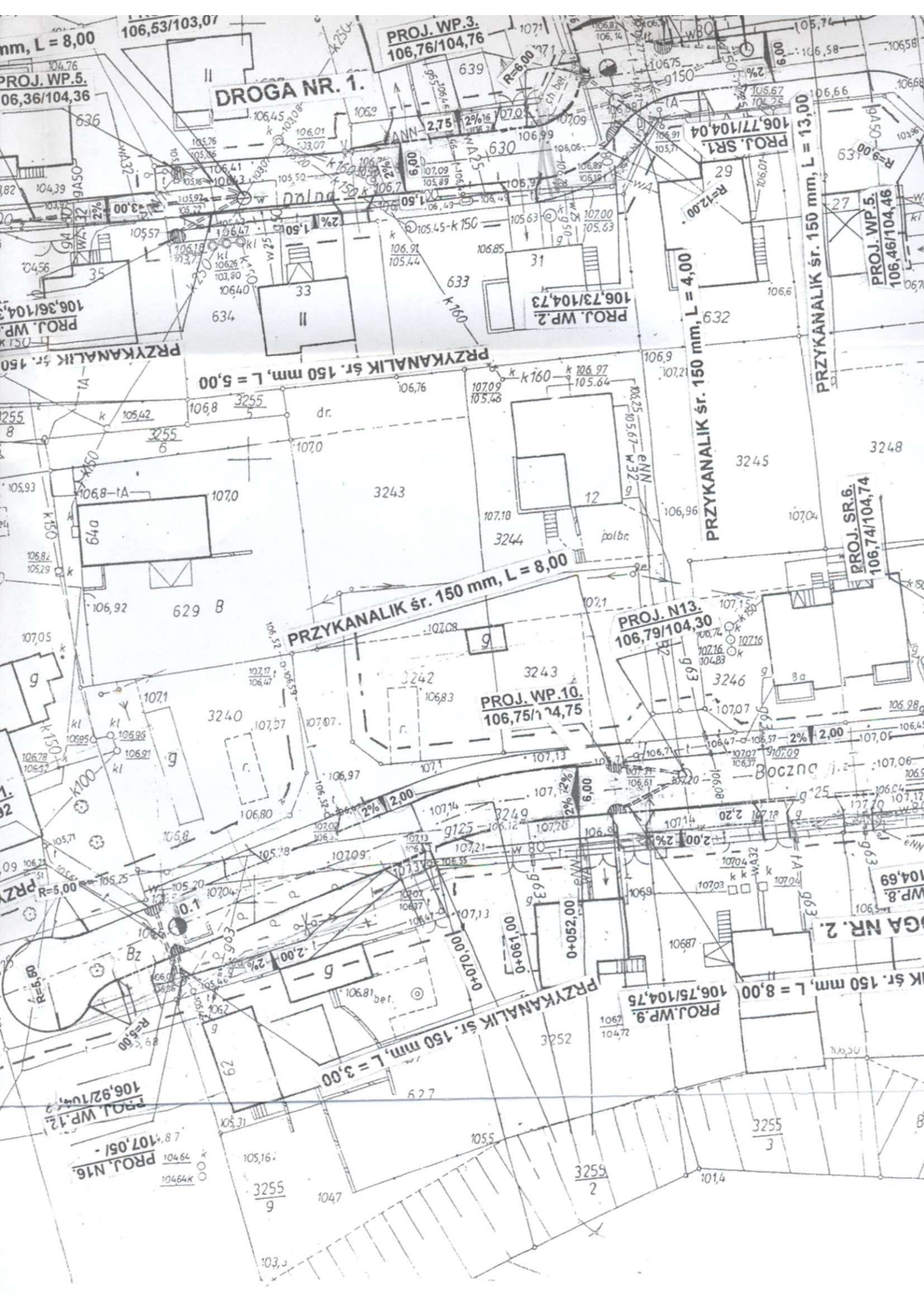
ZAKŁAD BUDOWY DRÓG I MOSTÓW

„ BEMARK ”

WYDZIAŁ PROJEKTOWANIA

68 – 300 LUBSKO , UL. BUDOWLANYCH 4 , TEL./FAX 068 / 372 10 57

**CZĘŚĆ
RYSUNKOWA.**



DROGA NR. 1.

PROJ. WP. 3.
106,76/104,76

PROJ. WP. 5.
106,36/104,36

PROJ. SR. 1
106,77/104,04

PROJ. WP. 5.
106,46/104,46

PROJ. WP. 2.
106,73/104,73

PRZYKANALIK śr. 150 mm, L = 5,00

PRZYKANALIK śr. 150 mm, L = 4,00

PRZYKANALIK śr. 150 mm, L = 13,00

PROJ. SR. 6.
106,74/104,74

PRZYKANALIK śr. 150 mm, L = 8,00

PROJ. N13.
106,79/104,30

PROJ. WP. 10.
106,75/104,75

PROJ. WP. 9.
106,75/104,75

PRZYKANALIK śr. 150 mm, L = 3,00

PROJ. WP. 9.
106,75/104,75

PROJ. WP. 9.
106,75/104,75

PROJ. N16.
104,64/107,05/-

3255
2

3255
9

