

SPIS TREŚCI

1.	DANE OGÓLNE	10
1.1	Nazwa i adres obiektu	10
1.2	Nazwa Opracowania	10
1.3	Inwestor	10
1.4	Autorzy Opracowania – projekt drogowy	10
1.5	Zakres opracowania oraz cel	10
1.6	Podstawa opracowania	10
2.	LOKALIZACJA	10
3.	ISTNIEJĄCY STAN TERENU	11
3.1	Opis terenu inwestycji	11
3.2	Istniejące ukształtowanie terenu – wysokości	11
3.3	Istniejące uzbrojenie terenu	11
4.	STAN PROJEKTOWANY	11
4.1	Przeznaczenie obiektu budowlanego	11
4.2	Założenia:	11
4.3	Rozwiązanie geometryczne:	11
4.4	Rozwiązanie wysokościowe	11
4.5	Rozpoznanie podłoża gruntowego	11
4.6	Konstrukcja nawierzchni	11
4.7	Odwodnienie	12
4.8	Urządzenia obce	12
5.	UWAGI OGÓLNE	12

SPIS RYSUNKÓW

rysunek nr	01	arkuszy 1	PLANSZA ORIENTACYJNA
rysunek nr	02	arkuszy 1	PLANSZA SYTUACYJNA
rysunek nr	03	arkuszy 1	PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE
rysunek nr	04	arkuszy 1	PROFIL PODŁUŻNY
rysunek nr	05	arkuszy 1	SCHEMAT UKŁADANIA KOSTKI

OPIS TECHNICZNY

1. DANE OGÓLNE

1.1 Nazwa i adres obiektu

Budowa sali gimnastycznej przy SP nr1 w Chełmie Śląskim przy ul. Karłowicza 21, działka nr 182/2.

1.2 Nazwa Opracowania

Budowa sali gimnastycznej przy SP nr1 w Chełmie Śląskim przy ul. Karłowicza 21, działka nr 182/2 – projekt techniczny branży drogowej.

1.3 Inwestor

Gmina Chełm Śląski
ul. Konarskiego 2
41-403 Chełm Śląski

1.4 Autorzy Opracowania – projekt drogowy

GLÓWNY PROJEKTANT BRANŻY DROGOWEJ	mgr inż. Aneta Gaska upr. nr SLK/5937/PBD/15 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej
PROJEKTANT SPRAWDZAJĄCY BRANŻY DROGOWEJ	inż. Krzysztof Strzeżyk upr. nr SLK/1553/PWOD/07 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej
OPRACOWANIE GRAFICZNE I MERYTORYCZNE	mgr inż. Aneta Gaska

1.5 Zakres opracowania oraz cel

Opracowanie swym zakresem obejmuje przebudowę drogi pożarowej wzdłuż budowanej Sali gimnastycznej przy SP nr 1 w Chełmie Śląskim przy ul. Karłowicza 21. Przebudowywana droga kończy się placem do zawracania o wymiarach 20x20m. Zagospodarowanie wokół budowanego budynku Sali gimnastycznej wyposażone zostanie w dodatkowo projektowane od wschodu i południowego wschodu dojścia piesze, które wraz z istniejącymi będą tworzyły spójny układ komunikacyjny.

1.6 Podstawa opracowania

- umowa z inwestorem;
- uzgodnienia lokalizacyjne;
- mapa własnościowa, mapa do celów projektowych w formie elektronicznej oraz papierowej w skali 1:500;
- obowiązujące przepisy i normy oraz literatura fachowa;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. nr 43 poz. 430;
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDP Warszawa 1997 r.;
- dokumentacja fotograficzna stanu istniejącego;
- badania geologiczne.

2. LOKALIZACJA

Projektowane zagospodarowanie zlokalizowane jest w rejonie ulicy ul. Karłowicza w Chełmie Śląskim.

3. ISTNIEJĄCY STAN TERENU

3.1 Opis terenu inwestycji

W miejscu projektowanej inwestycji znajduje się budynek szkoły wraz z istniejącym boiskiem, teren przyległy większości porośnięty trawą drzewami.

3.2 Istniejące ukształtowanie terenu – wysokości

Układ wysokościowy zagospodarowania został ukształtowany przez istniejący teren i nie wykazuje gwałtownych zmian wysokości. Różnica istniejących rzędnych wysokościowych pomiędzy początkiem (zjazd z ul. Karłowicza – 239,27 m) a końcem placu do zwracania (237,86) nie przekracza 2,0 m. Tereny zlokalizowane wokół przebudowywanej drogi są na podobnej wysokości.

3.3 Istniejące uzbrojenie terenu

- sieć energetyczna - podziemna i napowietrzna;
- sieć teletechniczna podziemna i napowietrzna;
- kanalizacja deszczowa i sanitarna.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1 Przeznaczenie obiektu budowlanego

Projektowana inwestycja będzie stanowić drogę pożarową wraz z dojazdami pieszymi w rejonie istniejącego budynku szkoły podstawowej SP nr 1 i projektowanej Sali gimnastycznej. Droga pożarowa posiadać będzie szerokość 4,0 m. Przebudowywana droga połączona jest z ul. Karłowicza za pomocą zjazdu, a zakończona jest placem do zawracania o wymiarach 20m x 20m. Droga ta połączona będzie z wyjściami z budynku, utwardzonym dojazdem o zmiennej szerokości od 1,0 do 1,7 metra. Zagospodarowanie wokół przebudowanego budynku wyposażone zostanie w dodatkowo projektowane od wschodu i południowego wschodu dojścia piesze, które wraz z istniejącymi będą tworzyły spójny układ komunikacyjny.

4.2 Założenia:

- prędkość projektowa 30km/h;
- układ drogowy – podstawowy;
- obciążenie ruchem KR3.

4.3 Rozwiązanie geometryczne:

Projektowany zjazd posiada szerokość 4,0m. Zaprojektowano dojścia piesze o zmiennej szerokości prowadzące do wejść do budynku. Projektowany zjazd usytuowany jest do drogi pod kątem zbliżonym do prostego, posiada szerokość 4,0m. Zjazd z ul. Karłowicza połączony jest za pomocą łuków o promieniu 3,0m. Krawędzie zjazdu ograniczone są krawężnikiem betonowym wystający ponad przyległy teren na wysokość 1,0cm. Na połączeniu jezdni ulicy Karłowicza z nawierzchnią zjazdu zaprojektowano zabudowę krawężnika najazdowego wystającego na wysokość 2,0 cm ponad nawierzchnię jezdni ulicy Karłowicza.

4.4 Rozwiązanie wysokościowe

Niweletę projektowanych elementów dobrano w taki sposób, aby w jak największym stopniu dopasować się do istniejącego ukształtowania jezdni i terenu. Spadki poprzeczne nie przekraczają 2,0% natomiast spadki podłużne kształtują się w przedziale od 1,9% do 2,75%. Spadki na chodnikach są skierowane w stronę jezdni.

4.5 Rozpoznanie podłoża gruntowego

Podłoże gruntowe w rejonie planowanej inwestycji rozpoznane zostało przez odwiercone 5 otwów badawczych do głębokości 5,0 m poniżej powierzchni terenu.

4.6 Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję projektowanej nawierzchni przyjęto:

Konstrukcja zjazdu:	8 cm	kostka brukowa
	3 cm	podsyпка piaskowa 1:4

	10 cm	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5
	40 cm	<u>warstwa wzmacniająca z kruszywa łamanego 0/63</u>
Razem grubość konstrukcji:	61 cm	

Konstrukcja chodnika:	6 cm	kostka brukowa
	3 cm	podsyпка piaskowa 1:4
	15 cm	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5
	10 cm	<u>warstwa wzmacniająca z kruszywa łamanego 0/63</u>
Razem grubość konstrukcji:	34 cm	

Podczas wykonywania prac ziemnych wykopy należy bezwzględnie zabezpieczyć przed napływem wody opadowej, gdyż występujące w podłożu grunty spoiste mogą zostać zbyt nawodnione i w efekcie stracić swoje właściwości nośne.

Zaleca się by prace ziemne były prowadzone w okresie od maja do połowy września w dni bez opadów atmosferycznych. Jeżeli spełnienie tego zalecenia nie będzie możliwe wykonawca winien zabezpieczyć dostęp do sprzętu umożliwiającego usuwanie wody z wykopów (igłofiltry).

4.7 Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej ulicy przewidziano, jako powierzchniowe z odprowadzeniem wód do projektowanej kanalizacji deszczowej. Poprzez właściwe ukształtowanie spadków podłużnych i poprzecznych woda deszczowa zostanie odprowadzona do projektowanej kanalizacji deszczowej.

4.8 Urządzenia obce

Istniejąca infrastruktura podziemna kolidująca z projektowanymi urządzeniami zostanie przebudowana lub zabezpieczona. Szczegółowe projekty zabezpieczeń i przebudów oraz budowy nowych odcinków zostały ujęte w opracowaniach branżowych.

5. UWAGI OGÓLNE

- Całość prac należy realizować zgodnie z obowiązującymi Normami i Warunkami Technicznymi Wykonawstwa i Odbioru Technicznego, Prawem Budowlanym i przepisami BHP;
- Plan BIOZ zostanie opracowany przez kierownika budowy przed rozpoczęciem prac;
- W celu dokładnego określenia położenia istniejącego uzbrojenia podziemnego przed rozpoczęciem prac należy wykonać przekopy kontrolne;
- W przypadku odkrycia niezidentyfikowanego uzbrojenia podziemnego należy zabezpieczyć wykop wraz z uzbrojeniem podziemnym i powiadomić inwestora i domniemanego użytkownika lub właściciela sieci.
- **Wszelkie roboty w pobliżu uzbrojenia terenu należy wykonywać ręcznie pod nadzorem gestora sieci;**
- Po zakończonych pracach należy wykonać geodezyjne pomiary powykonawcze i uzupełnić mapę zasadniczą w lokalnym ośrodku geodezyjnym.

OPRACOWAŁ	mgr inż. Aneta Gaska	
-----------	----------------------	--