

I. OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

SPIS TREŚCI

I. OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU	1
1. PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2. PRZEDMIOT INWESTYCJI	
3. LOKALIZACJA	
4. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	
4.1. JEZDNIA	
4.4. ODWODNIENIE	
5. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	
5.1. PARAMETRY PROJEKTOWANEGO UKŁADU DROGOWEGO	
5.1.1. <i>Ulica Źródlana</i>	
5.4. KATEGORIA OBCIĄŻENIA RUCHEM	4
5.5. OKREŚLENIE GRUPY NOŚNOŚCI NAWIERZCHNI	
5.6. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI	
5.7. NIWELETA	
5.8. ODWODNIENIE	
5.11. OBIEKTY INŻYNIERSKIE	
5.12. KOLIZJE	
6. INFORMACJA NA TEMAT OCHRONY ZABYTKOWEJ TERENU ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	
8. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	
9. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA	

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa zawarta z Inwestorem,
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 opracowana przez biuro geodezyjne **ALLGEO** z siedzibą w Łodzi,
- Wytyczne i uzgodnienia z inwestorem,
- Normy i wytyczne branżowe,
- Inwentaryzacja w terenie.

2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Zakresem opracowania objęto przebudowę ulicy Źródlanej w Zofiówce, od skrzyżowania z ul. Główną do ul. Tęczowej w Rydzynkach. Zakres opracowania obejmuje odcinek drogi o długości 643,53 m.

3. LOKALIZACJA

Projektowany układ drogowy zlokalizowany jest na działkach ewidencyjnych nr :

- **27** – obręb Zofiówka, Rydzynki (ulica Źródłana)
- **122** - obręb Zofiówka, Rydzynki (ulica Główna)
- **206** - obręb Zofiówka, Rydzynki

4. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1. Jezdnia

Istniejący układ drogowy w postaci jezdni o zmiennej szerokości od 4,0 do 5,0 m o nawierzchni nieutwardzonej, gruntowej.

4.2. Odwodnienie

Odwodnienie w stanie istniejącym odbywa się powierzchniowo – wgłębnie. Wzdłuż trasy brak jest rowów odwadniających koronę drogi.

5. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Projekt przewiduje przebudowę ulicy Źródlanej i tym samym przystosowanie jej parametrów funkcjonalno-użytkowych do aktualnych przepisów dotyczących dróg i ich usytuowania.

5.1. Parametry projektowanego układu drogowego

5.1.1. Ulica Źródłana

W układzie komunikacyjnym klasyfikuje się ulicę Źródlaną jako drogę klasy L (lokalna). Istniejący pas drogowy jednostajnej szerokości 8,0 m.

W pasie drogowym lokalizuje się :

- Jezdnię o dwóch pasach ruchu,
- Obustronne pobocza z kruszywa łamanego
- Zjazdy do posesji o nawierzchni z kruszywa łamanego (destruktu pofrezowego).

Parametry poszczególnych elementów układu drogowego przyjmuje się jak poniżej :

- Ilość jezdni : 1,
- Szerokość jezdni : 4,50 m,
- Ilość pasów ruchu : 2
- Szerokość pasa ruchu : 2,25 m,
- Szerokość poboczy :
 - Strona lewa : 0,75 m,
 - Strona prawa : 0,75 m,

5.2. Kategoria obciążenia ruchem

Kategorię obciążenia ruchem przyjęto wstępnie jako KR1 w oparciu o normy i katalog oraz o wymagania Inwestora:

- Zasady Prognozowania Ruchu Drogowego (GDKiA Biuro Studiów Sieci Drogowej),
- Katalog Wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych,
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych,
- WT-1, WT-2.

5.3. Określenie grupy nośności nawierzchni

Grupę nośności podłoża nawierzchni określono zgodnie z załącznikiem nr 4 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1994 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

5.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto w oparciu o :

- Normę PN-S-96025 Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania.,
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych.,
- Normę PN-S-06102 Drogi samochodowe. Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie

Projektowane rozwiązanie przewiduje pełną wymianę konstrukcji nawierzchni ulicy Źródlanej w granicach opracowania.

Konstrukcja nawierzchni jezdni		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
1	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (0-12,8)	4cm
2	Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (0-16,0)	4cm
3	Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub tłucznia kamiennego	20cm
Razem konstrukcja nawierzchni		28cm

Na moście należy wykonać jedynie warstwę ścieralną po uprzednim uzupełnieniu ubytków w płycie pomostu i zaizolowaniu płyty emulsją asfaltową.

5.5. Niweleta

Projekt przewiduje korektę istniejących spadków terenu zachowując układ wysokościowy ulicy w stosunku do istniejącej zabudowy.

5.6. Odwodnienie

Odwodnienie odbywać się będzie jako powierzchniowe do projektowanej muldy chłonno - odparowującej. Ze względu na zbyt małą szerokość pasa drogowego nie ma możliwości wykonania rowów odwadniających koroną drogi.

5.7. Obiekty inżynierskie

Na końcu trasy występuje przepust na rzece Dobrzynce. W czasie robót należy uzupełnić ubytki w płycie przepustu.

5.8. Kolizje

Z projektowanym układem komunikacyjnym występują kolizje z istniejącym już uzbrojeniem zlokalizowanym w ulicy Źródlanej to jest:

- sieć wodociągowa,
- doziemna sieć telekomunikacyjna,
- napowietrzna sieć energetyczna,

Zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi przez właścicieli urządzeń projektuje się zabezpieczenie zaistniałych kolizji.

Zabezpieczyć kabel miedziany oraz światłowodowy oznaczony na mapie sytuacyjnej jako św+t zlokalizowany poprzecznie pod ul. Źródlaną u zbiegu z ul. Główną. Kabel miedziany oraz światłowodowy zabezpieczyć osobno, za pomocą rur dwudzielnych typu AROT A110 PS. Końce rur ochronnych powinny wykraczać po min. 1,0 m poza krawędź projektowanej jezdni.

Zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r.

6. INFORMACJA NA TEMAT OCHRONY ZABYTKOWEJ TERENU ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren robót budowlanych nie podlega żadnej z form ochrony zabytków.

7. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren robót budowlanych nie znajduje się na obszarze eksploatacji górniczej.

8. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA

Realizacja zamierzenia budowlanego nie stwarza zagrożeń dla środowiska z uwagi na fakt, iż droga istnieje a nawierzchnia drogi ulega przebudowie. Po realizacji inwestycji nastąpi poprawa przejezdności drogi i jednocześnie ograniczona zostanie emisja zanieczyszczeń.

Opracowała :

mgr inż. Anna Andrzejczak