

PROGRAM FUNKCJONALNO - UŻYTKOWY

1/4

Oświadczenie projektanta

Projektanci oświadczają, że projekt budowlany został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej oraz art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca – Prawo Budowlane.

Nazwa inwestycji:	ODBUDOWA USZKODZONEJ W WYNIKU POWODZI DROGI GMINNEJ W TRZCIŃSKU.	
Adres inwestycji:	Dz. nr 393, Trzcińsko, gmina Janowice Wielkie.	
Inwestor:	Gmina Janowice Wielkie ul. Kolejowa 2 58-520 Janowice Wielkie	
Projektant:	mgr inż. Robert Wieczorkowski Upr. nr 294/00/DOW; DOŚ/BO/0126/01	 mgr inż. Robert Wieczorkowski uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w szczególności konstrukcyjno-budowlanej nr ewid. 294/00/DLW
Projekt sporządzono we wrześniu 2012r.		

1.DANE OGÓLNE

- 1.1. Rodzaj i przeznaczenie obiektu : ODBUDOWA USZKODZONEJ W WYNIKU POWODZI DROGI GMINNEJ W TRZCIŃSKU
- 1.2. Inwestor : Gmina Janowice Wielkie
ul. Kolejowa 2
58-520 Janowice Wielkie
- 1.3. Adres inwestycji : Dz. nr 393, Trzcińsko, gmina Janowice Wielkie.
- 1.4. Projekt : Wrzesień 2012
sporządzono

2. NAZWY I KODY

CPV45233226-9 Drogi dojazdowe

CPV 45233142-6 Roboty w zakresie naprawy dróg

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Remont drogi w Trzcińsku na działce nr 393:

- rozbiórka istniejącej drogi – uszkodzona nawierzchnia i podbudowa
- wzmocnienie istniejącego gruntu rodzimego pod jezdnią warstwą betonu C12/15.
- wykonanie nowej podbudowy z kamienia łamanego
- wykonanie nowej nawierzchni asfaltowej 6 + 4 (SMA)
- wykonanie nowych krawężników
- wykonanie nowych poboczy
- wykonanie nowych nawierzchni zjazdów wraz z podbudową i przepustami.
- Wykonanie barier energochłonnych

4. OPIS ZAMIERZENIA.

Zaprojektowano wykonanie remontu drogi o długości 1,530km o szerokości jezdni 3,0m, lokalnie poszerzonej do 4,2m i zwężonej w środkowej części do 2,6m. Przewidziano 14 zjazdów (w miejscach istniejących zjazdów) do przyległych posesji i 2 rozjazdy o konstrukcji podbudowy i nawierzchni betonowej.

Poszczególne projektowane elementy w planie zostały zaprojektowane bez zmiany osi drogi według istniejącego przebiegu.

Podstawowe parametry :

klasa L - lokalna

Vp - prędkość projektowa 50 km/h

przekrój szlakowy

szerokość jezdni 3,0 m

kategoria ruchu KR 2

Przekrój normalny.

Przekrój normalny obrazujący wszystkie niezbędne elementy konstrukcji jezdni. Konstrukcję nawierzchni jezdni zaprojektowano dla kategorii obciążenia ruchem KR2.

Przyjęto następujące warstwy jezdni:

- warstwa ścieralna gr. 4 cm z mieszanki mineralno-asfaltowej SMA
- warstwa wiążąca gr. 6 cm z betonu asf. 0/20 mm

- podbudowa kruszywa łamanego 0/31,5 mm gr. 15 cm
- podbudowa kruszywa łamanego 0/63 mm gr. 15 cm
- warstwa betonu C12/15 (B15) gr. 15cm.

Jezdnia o szerokości średnio 3,0m. Spadek jezdni poprzeczny daszkowy 2% na prostej, przekrój szlakowy. Jezdnia obramowana krawężnikiem na płask lub ciekim betonowym układanymi na warstwie betonu C12/15 (B15) gr. 15cm. Wykonać pobocze o szerokości 0,5m z mieszanki optymalnej w miejscach oznaczonych na PZT.

Przekrój podłużny.

Przekrój podłużny nawiązuje do istniejącego poziomu terenu, tak by zminimalizować roboty ziemne. Za poziom 0,00 należy przyjąć istniejący poziom drogi w miejscu aktualnie prowadzonych robót.

Zjazdy i przepusty drogowe.

Przewidziano zjazdy w miejscach istniejących zjazdów. Zjazdy o szerokości 3,0m i promieniu $R=2,0m$. Przepusty wykonać z rury wibrobetonowej fi 400 fi 600 i fi 800, osadzonej na końcach w przyczółkach żelbetowych. Rury posadowić na betonie C16/20 (B20) gr. 15cm, wykonać przykrycie min.15cm rury betonem C16/20 (B20) do poziomu podbudowy betonowej drogi asfaltowej. Przyczółki żelbetowe wykonać jako jednolite bloki betonowe o wymiarach 200x200cm z marki C25/30 XF2 (B30) gr. 25cm zbrojone siatką Q524 AIIIN w dwóch warstwach (#10 150x150).

Odwodnienie.

Przewidziano odwodnienie powierzchniowe realizowane przez spadki podłużne i poprzeczne do istniejącego, remontowanego rowu. W miejscach zaznaczonych na PZT wykonać odwodnienie liniowe w postaci cieków z koryt betonowych o wymiarach 50x40x15. Koryta układać zgodnie z przekrojem B-B.

Bariera energochłonna.

Projektuje się barierę energochłonną przy krawędzi stromej skarpy nad rzeką Bóbr. Bariera typu SP-05 ze słupkiem co 2m.

Stal: S235JR według EN 10025-2

Cynkowanie ogniowe:

- metodą zanurzeniową wg EN ISO 1461
- metodą ciągłą wg EN 10346

Śruby według EN ISO 898-1

- M 16x25 zgodnie z WT/DP-299; klasa 4.6
- M 16x40 zgodnie z WT/DP-299; klasa 4.6

Nakrętki według EN ISO 4032

Podkładki według EN ISO 7091

Momenty dokręcające:

- M 16 - T = 70 ± 10 [Nm]

Masa systemu:

- 18,8 [kg/mb]

5. ZAKRES ROBÓT BUDOWLANYCH

Długość drogi: 1529,78 m

Obszar drogi: 4454,3 m

Obszar jezdni asfaltowej: 3478,43 m

Długość proj. krawężników: 2769,56 m

Długość korytek odwadniających: 290,00 m

Długość barier energochłonnych: 218,10 m

Ilość proj. do wymiany przepustów $\varnothing 300$: 4 szt. L=43,4mb

Ilość proj. do wymiany przepustów $\varnothing 600$: 3 szt. L=18,5mb

6. WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO

Brak wymagań szczególnych. Należy zastosować odpowiednie normy budowlane.

Lubań, wrzesień 2012

Opracował:
Robert Wieczorkowski

mgr inż. Robert Wieczorkowski
uprawnienia budowlane
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
nr ewid. 294/00/DUW