

# **BRANŻA DROGOWA**

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

### **I Część opisowa**

- |    |                                 |         |
|----|---------------------------------|---------|
| 1. | Opis techniczny branży drogowej | str.2-4 |
|----|---------------------------------|---------|

### **II Część rysunkowa**

- |    |                                |                |          |
|----|--------------------------------|----------------|----------|
| 1. | Plan sytuacyjno - wysokościowy | skala 1:500    | rys.D1   |
| 2. | Profil podłużny trasy W1-W11   | skala 1:50/500 | rys.D2/1 |
| 3. | Profil podłużny trasy W5-W13   | skala 1:50/500 | rys.D2/2 |
| 4. | Profil podłużny trasy W6-W15   | skala 1:50/500 | rys.D2/3 |
| 5. | Profil podłużny trasy W10-W16  | skala 1:50/500 | rys.D2/4 |
| 6. | Profil podłużny trasy W12-W14  | skala 1:50/500 | rys.D2/5 |
| 7. | Przekroje normalne konstrukcji | skala 1:50     | rys.D3   |

# **OPIS TECHNICZNY BRANŻY DROGOWEJ**

## **1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.**

Przedmiotem opracowania jest projekt bud./wyk. - ukształtowania terenu i urządzeń komunikacyjnych – „Budowa ulicy Składowej wraz z kanalizacją deszczową i oświetleniem w Suwałkach”. Opracowaniem objęto działki o nr geod. 10676, 10678/1, 10679, 10678/2, 10648/9, 10681/2, 10674/1 położonych przy ul. Szkolnej i ul. Składowej w Suwałkach. Granice opracowania określono w planie sytuacyjno - wysokościowym (rys.nr D1).

## **2. PODSTAWA OPRACOWANIA.**

- zlecenie i umowa z Inwestorem
- mapa terenu w skali 1:500

## **3. CHARAKTERYSTYKA TERENU OPRACOWANIA.**

Teren opracowania znajduje się w Suwałkach przy ul. Szkolnej i ul. Składowej.

W obrębie terenu opracowania występuje uzbrojenie podziemne:

- kable elektroenergetyczne,
- kable teletechniczne,
- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- sieć ciepłownicza.

## **4. PROJEKTOWANE UKSZTAŁTOWANIE TERENU.**

### **4.1. Charakterystyka projektowanego terenu.**

Teren opracowano w nawiązaniu do :

- rzędnych niwelety sąsiadujących urządzeń komunikacyjnych,
- rzędnych istniejącego terenu.

## **5. Projektowane urządzenia komunikacyjne.**

### **5.1. Rozwiązanie sytuacyjno - wysokościowe.**

Projektuje się :

- zjazd publiczny szerokości 5,5 m z ul. Szkolnej,
- ulicę Składową o szerokości 5,0÷5,5 m,
- trzy zjazdy indywidualne szerokości 4,0÷4,7 m z proj. ul. Składowej,
- wydzielone trzy zjazdy i drogi dojazdowe do parkingów szerokości 5,0 m o nawierzchni utwardzonej,
- parkingi dla samochodów osobowych (2 miejsca dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6x5,0 m, 66 miejsc postojowych o wymiarach 2,5 x 5,0m, 8 miejsc postojowych o wymiarach 2,5x4,5m),
- chodnik o szer. 1,5÷3,5 m o nawierzchni utwardzonej,
- opaski o szer. 0,5 m o nawierzchni utwardzonej,
- plac manewrowy na końcu ul. Składowej o wymiarach 3,8x10,0 m,
- plac manewrowy przy istniejących garażach,
- 15 miejsc postojowych dla rowerzystów.

## 5.2. Parametry techniczne.

Projektuje się :

- zjazd publiczny szerokości 5,5 m z ul. Szkolnej, promień wyokrągłający  $R=6,0\text{m}$ , spadek poprzeczny daszkowy – 2%, spadek podłużny w granicy pasa drogowego – 0,92%
- ulicę Składową o szerokości  $5,0\div 5,5$  m, spadek poprzeczny – 2 %, spadek podłużny –  $0,81\div 0,92\%$ ,
- trzy zjazdy indywidualne szerokości  $4,0\div 4,7$  m z proj. ul. Składowej, promień wyokrągłający  $R=1,0\div 5,0\text{m}$ , spadek poprzeczny – 1%, spadek podłużny w granicy pasa drogowego ul. Składowej –  $0,7\div 3,7\%$ ,
- wydzielone trzy zjazdy i drogi dojazdowe do parkingów szerokości 5,0 m o nawierzchni utwardzonej, spadek poprzeczny – 2 %, spadek podłużny –  $0,8\div 1,3\%$ ,
- parkingi dla samochodów osobowych (2 miejsca dla osób niepełnosprawnych o wymiarach  $3,6\times 5,0$  m, 66 miejsc postojowych o wymiarach  $2,5 \times 5,0\text{m}$ , 8 miejsc postojowych o wymiarach  $2,5\times 4,5\text{m}$ ), spadek poprzeczny – 2 %, spadek podłużny –  $0,8\div 1,3\%$ ,
- chodnik o szer.  $1,5\div 3,5$  m o nawierzchni utwardzonej, spadek poprzeczny –  $2\div i$  %, spadek podłużny –  $0,8\div 1,3\%$ ,
- opaski o szer. 0,5 m o nawierzchni utwardzonej, spadek poprzeczny –  $2\div i$  %, spadek podłużny –  $0,8\div 1,3\%$ ,
- plac manewrowy na końcu ul. Składowej o wymiarach  $3,8\times 10,0$  m, spadek poprzeczny – 2 %, spadek podłużny – 0,82%,
- plac manewrowy przy istniejących garażach, spadek poprzeczny – 1 %, spadek podłużny –  $1\div 2\%$ .

## 5.3. Konstrukcja nawierzchni.

Projektuje się nawierzchnię **ul. Składowej, zjazdu publicznego, zjazdów indywidualnych, drogi dojazdowej, parkingu i placów manewrowych** –

- kostka betonowa brukowa - gr. 8 cm,
- podsypka cem.-piask. - gr. 5 cm,
- mieszanka kruszywowa (50% kruszywa łamanego) stabilizowane mechanicznie- gr. 25 cm.

Projektuje się nawierzchnię **chodników i opasek** –

- kostka betonowa brukowa - gr. 8 cm,
- podsypka cem.-piask. - gr. 5 cm,
- mieszanka kruszywowa (50% kruszywa łamanego) stabilizowane mechanicznie- gr. 15 cm.

Krawężnik betonowy wyniesiony  $15 \times 30$  cm i obniżony  $15 \times 22$  cm na ławach z oporem betonowych i żwirowej, obrzeże trawnikowe  $8 \times 30$  cm na podsypce cementowo-piaskowej.

Współczynnik zagęszczenia gruntu rodzimego oraz warstw konstrukcyjnych z materiałów nasypowych –  $I_D = 1,0$ .

## 5.4. Odwodnienie.

Projektuje się odwodnienie poprzez projektowane wpusty oraz odpowiednie nachylenie projektowanych urządzeń komunikacyjnych w kierunku przyległego terenu.

#### 6. Wytyczne realizacji.

Roboty nawierzchniowe wykonać po usunięciu ziemi roślinnej oraz po wykonaniu uzbrojenia podziemnego.

Zwrócić uwagę na staranne wyprofilowanie i prawidłowe zagęszczenia gruntu nasypowego oraz poszczególnych warstw nawierzchni urządzeń komunikacyjnych.

Prace należy przeprowadzać po przeprowadzeniu szkolenia pracowników oraz z zachowaniem przepisów BHP .

Opracował:  
mgr inż. Jarosław Grabiński  
nr upr.: PDL/0117/POOD/07