

PROJEKT WYKONAWCZY

Obiekt budowlany:

Częstochowa, październik 2018r.

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI OSTROWY NAD OKSZĄ – ULICA AKACJOWA I TARTAKOWA

Inwestor:

Urząd Gminy Miedźno
ul. Ułańska 25
42-120 Miedźno

Adres inwestycji:

ul. Akacjowa i Tartakowa
Ostrowy nad Okszą
nr ewid. dz.: 296, 498, 1083, 1111

Jednostka projektowa:

AK-BUD KONRAD GALANT
INŻYNIERIA DROGOWA
ul. Czecha 6 lok.20, 42-224 Częstochowa

Kategoria obiektu budowlanego:

XXV, XXVI

Projektant branży drogowej:

mgr inż. Konrad Galant
SLK/7892/PBD/18

Sprawdzający branży drogowej:

mgr inż. Joanna Galant
SLK/6241/PBD/15

Część opisowa – opis techniczny branży drogowej

1.Charakterystyka inwestycji:

1.1 Przedmiot i zakres opracowania:

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy ulic Akacjowej i Tartakowej w Ostrowach nad Okszą. Ponadto w ramach opracowania zaprojektowano elementy odwodnienia oraz zabezpieczono istniejącą sieć telekomunikacyjną oraz elektroenergetyczną.

Łączna długość projektowanej ulicy Akacjowej wynosi 358,16m.

Łączna długość projektowanej ulicy Tartakowej wynosi 357,55m.

Inwestorem niniejszego opracowania jest:

Gmina Miedźno

ul. Ułańska 25

42-120 Miedźno

Kategoria obiektu budowlanego: XXV, XXVI

Opracowanie ma na celu określenie parametrów technicznych i warunków wykonania przedsięwzięcia.

1.2 Obszar oddziaływania obiektu:

Obszar oddziaływania obiektu określono na podstawie obowiązujących przepisów prawa.

Obszar oddziaływania obiektu zamyka się w granicach działek o numerach ewidencyjnych 296, 498, 1083, 1111, które są działkami drogowymi i do których inwestor posiada tytuł prawny.

1.3 Podstawa opracowania:

Jako podstawę do opracowania przyjęto:

- zlecenie inwestora: Gmina Miedźno, ul. Ułańska 25, 42-120 Miedźno
- mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43. Poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie(Dz.U. nr 75, poz. 690 z 2002r.)
- pomiary uzupełniające i oględziny w terenie
- uzgodnienia z Inwestorem

2.Stan istniejący zagospodarowania terenu

2.1 Uzbrojenie terenu.

Przez teren przeznaczony pod budowę drogi przebiegają sieci:

- okablowanie telekomunikacyjne
- okablowanie elektroenergetyczne
- słupy elektroenergetyczne
- kanalizacja sanitarna

2.2 Stan istniejący

W stanie istniejącym ulice Akacyjowa i Tartakowa posiadają nawierzchnię z kruszywa bądź gruntową z miejscowymi ubytkami i nierównościami. Brak odznaczających się ciągów pieszych w postaci chodników, brak wyodrębnionych zjazdów na posesję oraz jezdni dla samochodów.

Zabudowa ma charakter mieszkaniowy.

Ulica Akacyjowa rozpoczyna się skrzyżowaniem trzywłotowym na prawe skrzyżowanie z gminną ulicą Sportową, a kończy się skrzyżowaniem trzywłotowym na prawe skrzyżowanie z Drogą Wojewódzką nr 492 – ulicą Brzeźnicką.

Ulica Tartakowa rozpoczyna się skrzyżowaniem trzywłotowym na prawe skrzyżowanie z gminną ulicą Kasztanową, a kończy się skrzyżowaniem trzywłotowym na prawe skrzyżowanie z projektowaną ulicą Akacyjową.

2.2 Granica opracowania

Granica opracowania przedstawiona została na rysunku nr 2 Plan sytuacyjny. Opracowanie mieści się w obszarze działek o numerach ewidencyjnych 296, 498, 1083, 1111, które są działkami drogowymi i do których inwestor posiada tytuł prawny

2.3 Geologia

Badania geotechniczne wykonane zostały przez Częstochowskie Przedsiębiorstwo Geologiczne Sp. z o.o. z siedzibą przy ulicy Wolności 77/79 w Częstochowie.

Wykonano 6 otworów geotechnicznych. Wszędzie stwierdzono występowanie różnych rodzajów piasków, nie stwierdzono wód gruntowych na głębokości odwiertów. W związku z czym warunki wodne i gruntowe zakwalifikowano jako dobre, a sam grunt jako jednorodny.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1 Pomiary geodezyjne

Początek opracowanego odcinka ulicy Akacyjnej znajduje się w punkcie A któremu nadano pikietaż hm 0+00,00. Koniec projektowanego odcinka Akacyjnej znajduje się w punkcie J który posiada pikietaż hm 3+58,16

Początek opracowanego odcinka ulicy Tartakowej znajduje się w punkcie K któremu nadano pikietaż hm 0+00,00. Koniec projektowanego odcinka Tartakowej znajduje się w punkcie S który posiada pikietaż hm 3+57,55

Wszystkie elementy objęte opracowaniem należy wykonać na podstawie podanych współrzędnych geodezyjnych, wymiarów i domiarów przedstawionych w projekcie.

3.2 Część drogowa

Długość odcinka drogi gminnej - ulicy Akacyjnej wynosi 358,16m , przyjęta klasa techniczna drogi D - dojazdowa, kategoria ruchu KR1, prędkość projektowa równa 30km/h.

Długość odcinka drogi gminnej - ulicy Tartakowej wynosi 357,55m , przyjęta klasa techniczna drogi D - dojazdowa, kategoria ruchu KR1, prędkość projektowa równa 30km/h.

W ramach stałej organizacji ruchu na ulicach wprowadzono strefę zamieszkania.

Zaprojektowano dla ulicy Akacyjnej:

- włączenie do ulicy Brzeźnickiej (DW 492) wpasowane do stanu istniejącego skrzyżowania drogi wojewódzkiej, tak aby nie przebudowywać istniejącego pasa drogowego drogi wojewódzkiej,
- skrzyżowanie z ulicą Tartakową promieniami $R=6,00m$,
- skrzyżowanie z ulicą Sportową, jako trzywlotowe o promieniach $R=6,00m$
- na projektowanej ulicy Akacyjnej należy wykonać ciąg pieszo jezdny z kostki brukowej betonowej, wydzielając pas środkowy z kostki betonowej koloru szarego, oddzielony od nawierzchni z kostki betonowej koloru czerwonego krawężnikiem najazdowym 15x22cm w świetle 2cm.
- ciągi pieszo jezdne oddzielono od terenów zielonych obrzeżem betonowym 8x30cm lub istniejącymi ogrodzeniami betonowymi. W bramach należy ułożyć krawężnik najazdowy 15x22 cm w świetle 0cm
- zaprojektowano łuki poziome o promieniu: $R=200,00m$, $R=50,00m$, $R=50,00m$, $R=100,00m$ i $R=25,00m$
- odwodnienie ciągu pieszo – jezdny realizowane jest przez wpusty uliczne chłonne
- rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na rys. nr 2–Zagospodarowanie terenu.

Zaprojektowano dla ulicy Tartakowej:

- skrzyżowanie z ulicą Sportową, jako trzywlotowe o promieniach $R=6,00m$
 - skrzyżowanie z ulicą Kasztanową, jako trzywlotowe o promieniach $R=6,00m$
 - skrzyżowanie z ulicą Akacjową promieniami $R=6,00m$,
 - na projektowanej ulicy Tartakowej należy wykonać ciąg pieszo jezdny z kostki brukowej betonowej, wydzielając pas środkowy z kostki betonowej koloru szarego, oddzielony od nawierzchni z kostki betonowej koloru czerwonego krawężnikiem najazdowym $15x22cm$ w świetle $2cm$.
 - ciągi pieszo jezdne oddzielono od terenów zielonych obrzeżem betonowym $8x30cm$ lub istniejącymi ogrodzeniami betonowymi. W bramach należy ułożyć krawężnik najazdowy $15x22 cm$ w świetle $0cm$
 - zaprojektowano łuki poziome o promieniu: $R=50,00m$, $R=50,00m$, $R=12,00m$,
 - odwodnienie ciągu pieszo – jezdny realizowane jest przez wpusty uliczne chłonne
- rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na rys. nr 2–Zagospodarowanie terenu.

Konstrukcja ciągu pieszo jezdny:

- kostka brukowa betonowa koloru szarego (pas środkowy) i czerwonego; grubość $8cm$
- podsypka cementowo-piaskowa; grubość $3 cm$
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3; grubość $20cm$

Konstrukcja zjazdów na posesje:

- kostka brukowa betonowa koloru grafitowego; grubość $8cm$
- podsypka cementowo-piaskowa; grubość $3 cm$
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3; grubość $20cm$

Szczegółowe rozwiązania przedstawiono na rys. nr 4 Przekroje konstrukcyjne.

Projektowaną nawierzchnię jezdni należy nawiązać do stanu istniejącego poprzez wykonanie zieleńcy z ziemi urodzajnej gr. $10cm$ obsianej trawą.

3.3 Roboty ziemne

Roboty ziemne są robotami korytowymi, związane są z wykonaniem wykopów pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Roboty ziemne w rejonie urządzeń podziemnych należy wykonywać ręcznie.

Roboty należy prowadzić po wykonaniu rozbiórki istniejących nawierzchni, zjazdów. Materiały nadające się do ponownego zastosowania należy ułożyć na paletach i przewieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

Wykopy: 1236,00m³

Nasypy: 0,00m³

Nadmiar ziemi: 1236,00m³

Grunt z wykopu należy wykorzystać pod nasypy (za wyjątkiem humusu) , nadmiar wywieźć poza teren budowy w miejsce wskazane przez Inwestora.

3.4 Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych z projektowanych ciągów pieszo jezdnych odbywać się będzie poprzez projektowane wpusty deszczowe chłonne, zlokalizowane przy krawężniku bądź w ścieku wykonanego z czterech rzędów kostki betonowej szarej, zaniżonego względem nawierzchni ciągów pieszo jezdnych o 2 cm. Ściek zlokalizowany jest blisko osi pasa środkowego ciągów pieszo jezdnych. Wpusty należy wykonać betonowe (lub PVC) średnicy Ø 500 bez dna. Ponadto wpusty deszczowe Wp.16 i Wp.17 zostały wpięte, poprzez rurociąg PVC Ø 200 i studnie chłonną St.1, do istniejącej kanalizacji w ulicy Kasztanowej. Studnie chłonną należy wykonać jako żelbetową Ø 1000, bez dna. Rurociąg PVC Ø 200, łączący należy prowadzić od wysokości istniejącego kanału deszczowego w ulicy Kasztanowej, ze spadkiem 0,5%.

3.5 Przebudowa i zabezpieczenie sieci telekomunikacyjnej

Istniejące uzbrojenie teletechniczne oraz elektroenergetyczne, w miejscach kolizji z projektowanymi elementami, zabezpieczono rurami dwudzielnymi o śr. 160mm.

4. Ochrona środowiska.

Długość projektowanych ulic wynosi łącznie 715,71m i jest mniejsza niż 1km w związku z czym, powołując się na Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.

Na etapie budowy główna uciążliwość będzie powodował hałas i zanieczyszczenia spowodowane pracą różnego rodzaju urządzeń mechanicznych oraz pojazdów służących do transportu i przemieszczania materiałów koniecznych do budowy drogi. Wystąpi zapylenie i emisja spalin do środowiska.

4.1 Wpływ na środowisko i zalecane rozwiązania chroniące środowisko

Przewidziano rozwiązania chroniące środowisko polegające na usytuowaniu zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn na terenie odpowiednio zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w kontenerowe sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez odpowiednie służby. Wykorzystywane maszyny będą w dobrym stanie technicznym, prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni.

Po zakończeniu prac plac zostanie uporządkowany. Zostanie zapewnione właściwe postępowanie z odpadami wytworzonymi w czasie budowy.

Prace wykonywane będą w porze dziennej co zmniejszy uciążliwość związaną z drganiami, hałasem oraz wibracjami.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się oddziaływań mogących powodować zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego i zmiany stosunków wodnych. Nie przewiduje się także przekroczenia dopuszczalnych stężeń szkodliwych substancji emitowanych przez pojazdy oraz zwiększenia emisji hałasu. Przebudowa drogi powinna zmniejszyć oddziaływanie a środowisko oraz poprawić warunki życia ludzi.

4.2 Warunki i wymagania ochrony i kształtowania ładu przestrzennego

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się oddziaływań mogących powodować zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego i zmiany stosunków wodnych. Nie przewiduje się także przekroczenia dopuszczalnych stężeń szkodliwych substancji emitowanych przez pojazdy oraz zwiększenia emisji hałasu. Przebudowa drogi powinna zmniejszyć oddziaływanie a środowisko oraz poprawić warunki życia ludzi.

Nie przewiduje się odprowadzania wód opadowych bezpośrednio w tereny zielone.

5. Bilans terenu

Powierzchnia ciągu pieszo jezdnego: 4122,00m²

Powierzchnia zjazdów: 527,00m²

6. Uwagi

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu stanowiącej odrębne opracowanie.

Przed przystąpieniem do robót należy poinformować zainteresowane przedsiębiorstwa i instytucje o rozpoczęciu robót drogowych i zlecić wymagane nadzory branżowe gestorom sieci, poinformować mieszkańców o uciążliwości prowadzonych robót, teren budowy oznakować zgodnie z zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu, upewnić się o zakończeniu wszystkich robót związanych z uzbrojeniem podziemnym.

W rejonie istniejącego uzbrojenia podziemnego prace należy wykonywać ręcznie.

Prace w zakresie branży drogowej należy wykonać po zakończeniu i odebraniu przez Inwestora prac związanych z innymi branżami.

Po wykonaniu robót należy wykonać inwentaryzację powykonawczą, przez uprawnioną jednostkę geodezyjną.

Roboty należy prowadzić przy zachowaniu przepisów BHP.

7. Informacja BIOZ

Zakres robót zamierzenia budowlanego.

W ramach wykonywanych prac przewidziano:

- *budowę ciągów pieszo jezdnych o nawierzchni z kostki betonowej na podsypce cementowo - piaskowej oraz na podbudowie z kruszywa stabilizowanego mechanicznie*
- *budowę zjazdów z kostki betonowej grafitowej*
- *budowę wpustów ulicznych,*
- *zabezpieczenie kolidujących elementów uzbrojenia podziemnego z elementami projektowanymi,*

Kolejność wykonywanych prac:

- *przekopy kontrolne oraz roboty korytowe pod projektowane konstrukcje nawierzchni,*
- *zabezpieczenie kolidującego uzbrojenia*
- *rozbiórka istniejącej nawierzchni*

- budowa wpustów ulicznych
- wykonanie podbudowy,
- ułożenie krawężników, obrzeży betonowych,
- ułożenie kostki betonowej na ciągach, chodnikach oraz na zjazdach,
- wykonanie nawierzchni z kostki betonowej,
- prace wykończeniowe, nawiązanie do stanu istniejącego.

Wykaz istniejących obiektów budowlanych

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w Ostrowach nad Okszą, w zakresie wskazanym w projekcie budowlanym. W ciągu odcinka objętego opracowaniem występuje zabudowa jednorodzinna.

Istniejące uzbrojenie terenu:

- okablowanie telekomunikacyjne
- okablowanie elektroenergetyczne
- wodociąg oraz przyłącza wodociągowe
- kanalizacja sanitarna

Wskazania przewidywanych zagrożeń przy realizacji robót

- ruch pieszcy oraz samochodowy
- w przypadku pojawienia się ruchu pieszego istnieje ryzyko potrażeń pieszych przez pracujący sprzęt,
- uderzenia lub przysypania przez przemieszczane przedmioty podczas prac rozładunkowych.

Z uwagi na charakter prac oraz dostępność terenu przyległego za pomocą innych dróg zaleca się całkowite wyłączenie odcinka objętego opracowaniem z ruchu kołowego oraz ruchu pieszego

Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi normami. W rejonie podziemnych uzbrojeń terenu istniejących i projektowanych dla niniejszego zadania roboty ziemne należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem użytkownika. W przypadku stwierdzenia w trakcie budowy wystąpienia uzbrojeń pod powierzchnią terenu, nie zainwentaryzowanych na mapie geodezyjnej, kierownik budowy powinien niezwłocznie zgłosić Inwestorowi zaistniały fakt w celu podjęcia decyzji o sposobie rozwiązania kolizji.

Sposób instruktażu pracowników

Kierownik Budowy lub Inspektor posiadający odpowiednie kwalifikacje, przed przystąpieniem do wykonywania robót winien przeprowadzić szkolenie zatrudnionych pracowników obejmujące:

- zakres czynności stanowiskowych z uwzględnieniem występowania tam zagrożeń i konieczności stosowania określonych przepisów BHP,

Konieczne jest stosowanie odzieży ochronnej, stosowanie sprawnego sprzętu i narzędzi, zachowanie szczególnej ostrożności przy robotach wykonywanych pod ruchem samochodowym.

Szkoleni pracownicy winni potwierdzić fakt szkolenia podpisem w Dzienniku BHP.

Pracownicy zatrudnieni jako operatorzy maszyn budowlanych i pracujący na sprzęcie o napędzie silnikowym powinni posiadać odpowiednie kwalifikacje.

Nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy sprawują kierownik budowy.

Środki techniczne i organizacyjne zabezpieczające wykonanie robót w strefach zagrożonych

Przed przystąpieniem do robót należy bezwarunkowo wprowadzić czasową organizację ruchu zatwierdzoną przez Starostę Kłobuckiego (jako zarządcę drogi). Projekt czasowej organizacji ruchu należy wykonać zgodnie z:

- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.u Nr 170 z 2002 r, poz. 1393),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220 z dnia 23.12.2003 r, poz. 2181).
- Roboty budowlane wykonywać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 06.02.2003 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. Nr 47 z 19.03.2003 r. poz.401), oraz odpowiednimi wymogami BHP

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 27.08.2002 r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

(Dz.U. Nr 151 poz. 1256) z uwagi na roboty określone w § 6 p.1 ust.a kierownik budowy zobowiązany jest do wykonania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia z uwzględnieniem wymogów określonych w rozporządzeniu MI z 06.02.2003 r, oraz norm branżowych.

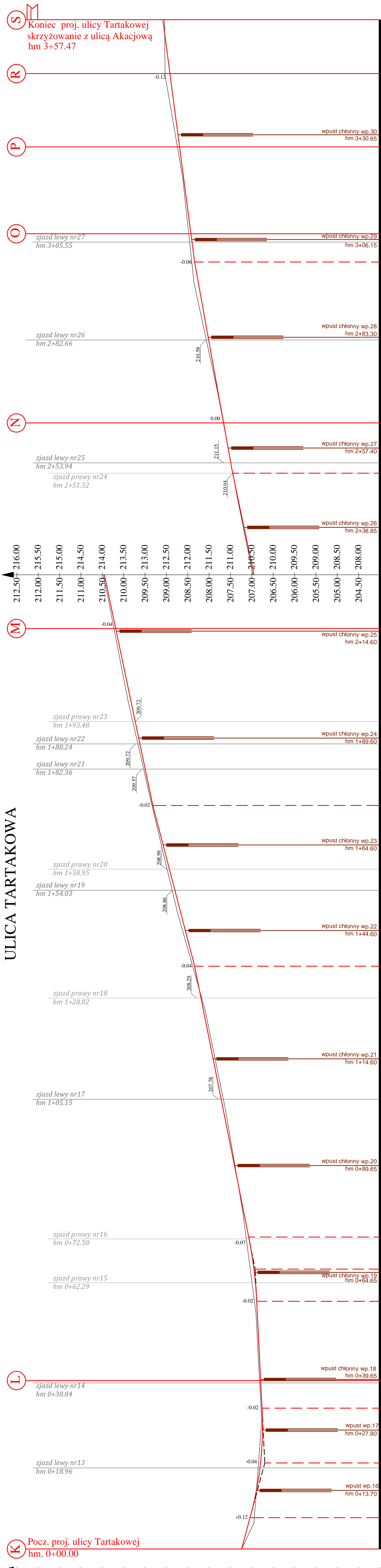
- Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci takich jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, kanalizacyjne i wodociągowe powinno być poprzedzone ręcznym wykonaniem przekopów kontrolnych pod nadzorem właściwej jednostki, w której zarządzie lub użytkowaniu znajdują się sieci. Należy również ustalić bezpieczną odległość od urządzenia.
- Maszyny i narzędzia zmechanizowane powinny być eksploatowane i obsługiwane zgodnie z instrukcją producenta oraz posiadać dokumenty uprawniające do ich eksploatacji
- W przypadku stosowania na budowie przenośnych źródeł światła ich konstrukcja i sposób zasilania w energię elektryczną nie może powodować zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.

Sztuczne oświetlenie powinno oświetlać teren bez oślepień, zmiany barw oznakowania lub zakłóceń w postrzeganiu sygnałów i znaków stosowanych w transporcie.

Roboty prowadzone będą na otwartej przestrzeni w sąsiedztwie innych ulic zapewniających konieczny transport i ewakuację w razie nieszczęśliwego wypadku

mgr inż. Konrad Galant

ULICA TARTAKOWA



Stacja	Rzędne terenu	Rzędne niwelety	Rzędne wpustów	Elementy niwelety	Elementy trasy	Odlęgłości	Hektometry
0+00	207.25	207.25		$i=2.7\%$ $L=7.34m$		7.34	
	206.94	206.80		$R=800.0m$ $T=12.0m$ $B=0.10m$	$L=39.23m$	20.12 18.96	
	206.78	206.66		$i=0.5\%$ $L=25.00m$	Zalokm $\gamma=2.52^\circ$	32.92	
	206.82	206.79		$i=2.0\%$ $L=63.33m$		39.39 38.84	
	207.04	206.95		$R=1000.0m$ $T=30.0m$ $B=0.05m$		72.93 72.50	
	207.13	207.07		$i=2.1\%$ $L=27.67m$		89.65	
	207.85	207.91		$i=2.6\%$ $L=37.59m$		14.60	
	208.17	208.19			$L=175.81m$	28.82	
	208.38	208.34				36.25	
	208.62	208.55				44.60	
	208.87	208.80				54.03	
	208.98	208.93				58.85	
	209.12	209.08				64.60	
	209.34	209.32				73.85	
	209.53	209.49				82.36	
	209.70	209.65				89.60 88.24	
	209.79	209.73				93.48	
	210.21	210.17				15.20 14.60	
	210.70	210.68				38.85	
	210.95	210.95				51.52	
	210.99	210.99				53.94	
	211.06	211.06				57.42	
	211.57	211.52				83.30 82.66	
	211.96	211.90				06.15 05.55	
	212.29	212.23				27.80	
	212.54	212.58				30.65	
						40.60	
						49.31	
						57.55	

K Pocz. proj. ulicy Tartakowej
hm. 0+00.00

S Koniec proj. ulicy Tartakowej
skrzyżowanie z ulicą Akacjową
hm 3+57.47

LEGENDA:

- istniejący teren
- projektowana niweleta drogi
- rzędne istniejących zjazdów

AK-BUD INŻYNIERIA DROGOWA	AK-BUD KONRAD GALANT INŻYNIERIA DROGOWA 42-224 Częstochowa, ul. Czeczka 6 lok. 20
INWESTOR:	URZĄD GMINY MIEDZNO ul. Ułańska 25 42-120 Miedźno
TEMAT:	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI OSTROWY NAD OKSZĄ - ULICA AKACJOWA I TARTAKOWA
RYSunek:	PROFIL PODŁUŻNY - ULICA TARTAKOWA
PROJEKTOWAŁ:	mgr inż. Konrad Galant
SPRAWDZIŁ:	mgr inż. Joanna Galant spec. inżynieria drogowa SLK/7892/PBD/18 spec. inżynieria drogowa SLK/6241/PBD/15
Data:	10.2018r.
	Rys. nr 3.2

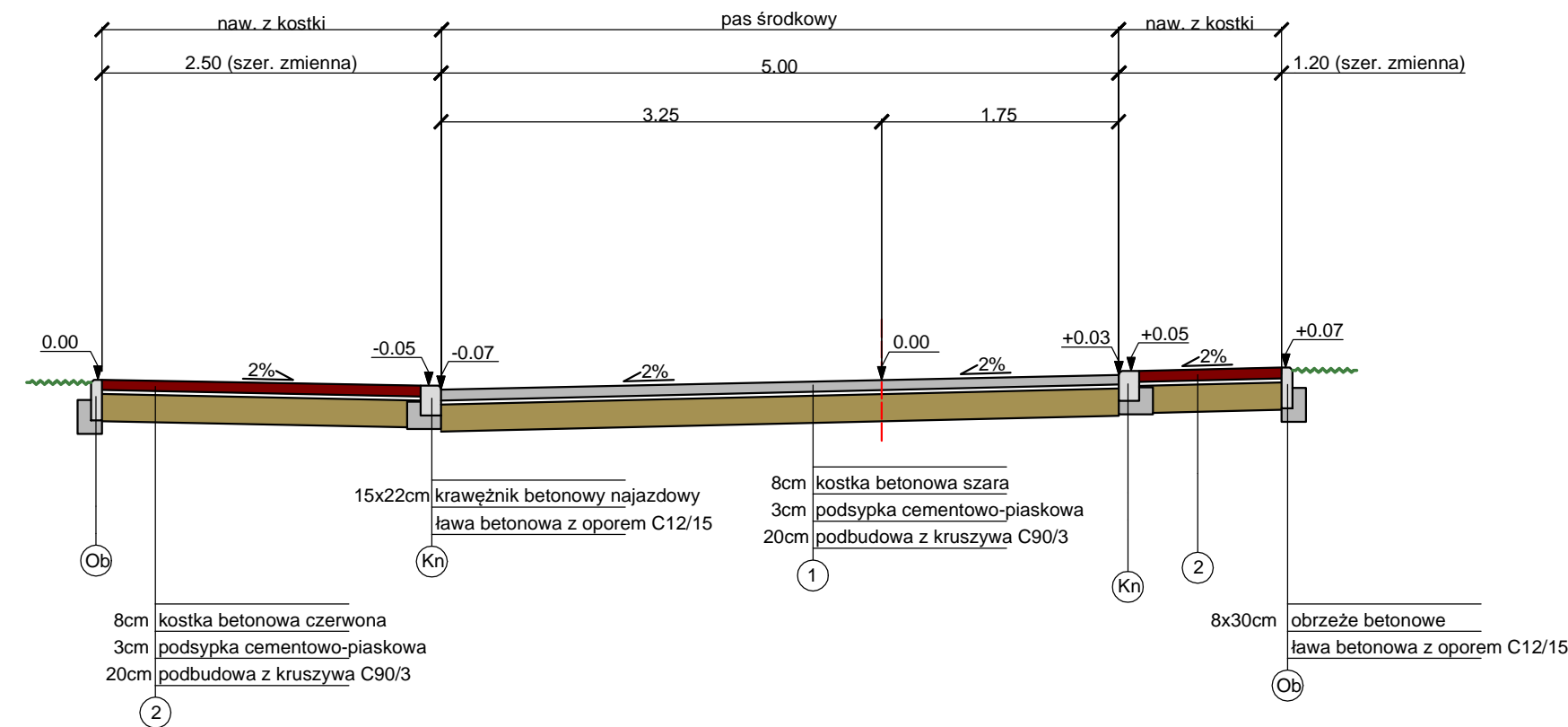
3+00

2+00

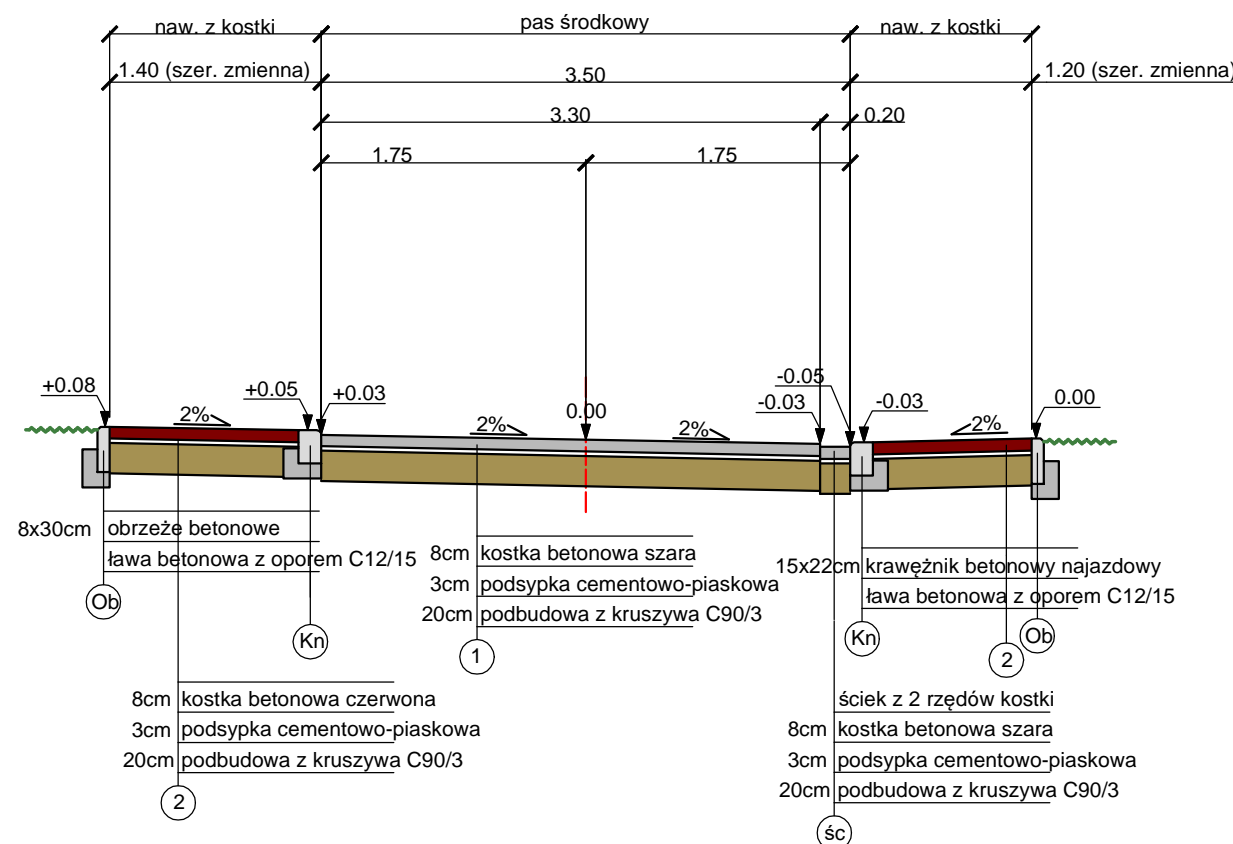
1+00

0+00

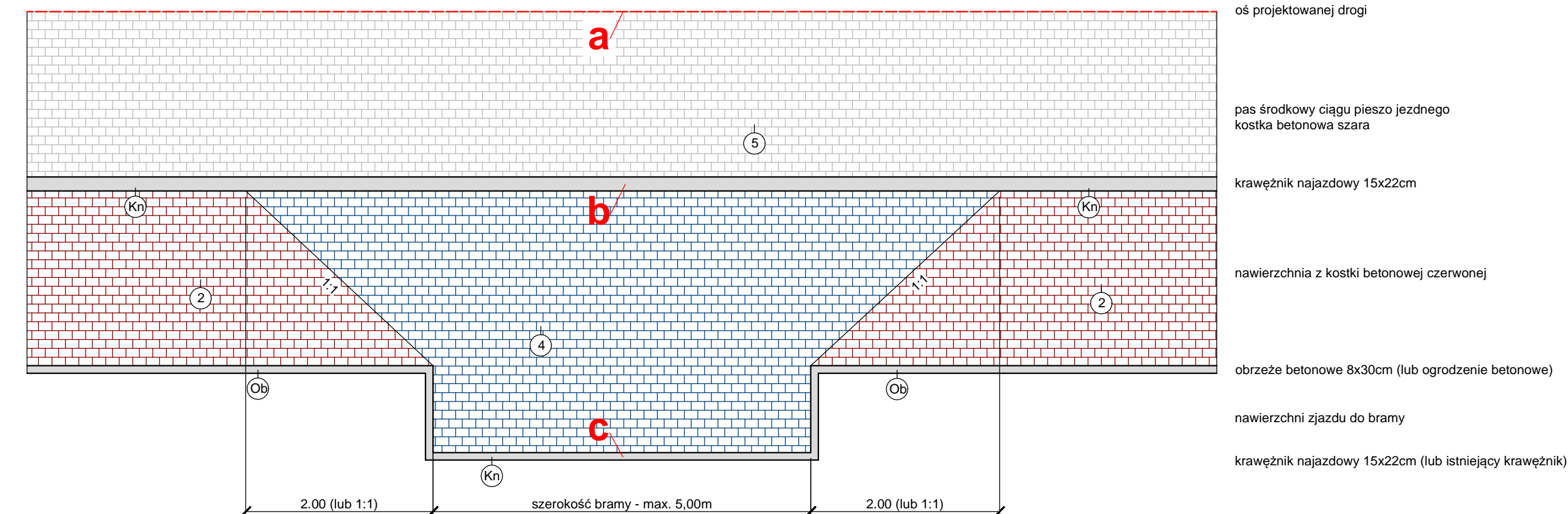
przekrój 1-1 hm 0+00.00 do hm 0+29.23 (Tartakowa)



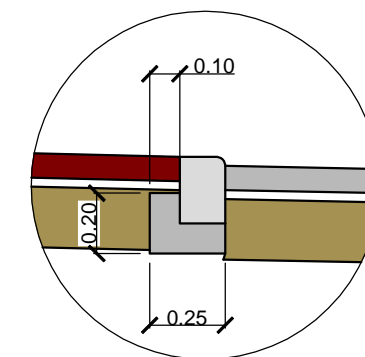
przekrój 3-3 hm 1+44.42 do hm 3+57.47 (Tartakowa)
hm 0+00.00 do hm 0+40.77 (Akacja)
hm 3+22.12 do hm 3+58.16 (Akacja)



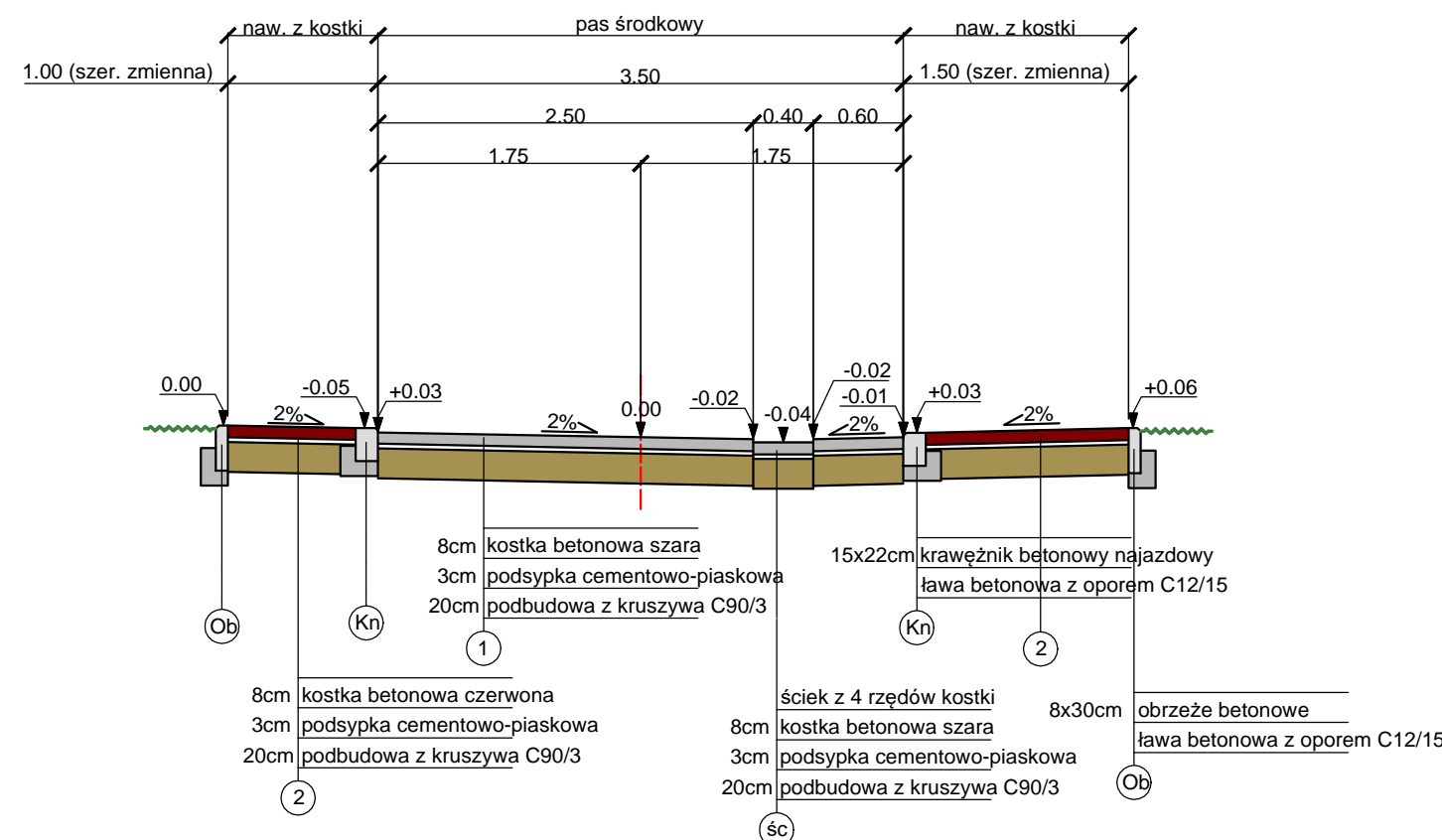
rzut zjazdu indywidualnego



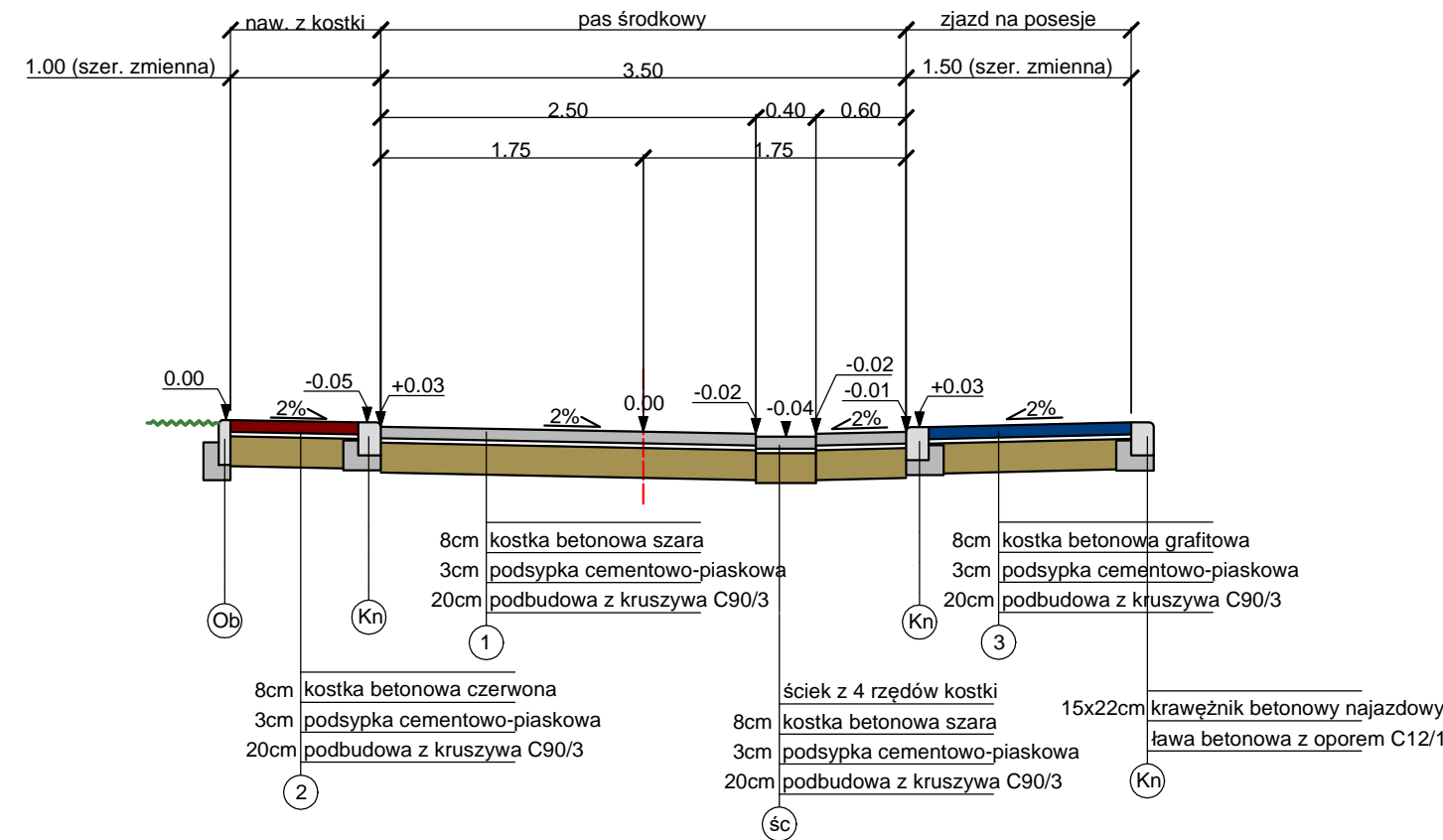
**rzędne wysokości punktów a,b i c
wg tabeli zjazdów - rys. nr 5**



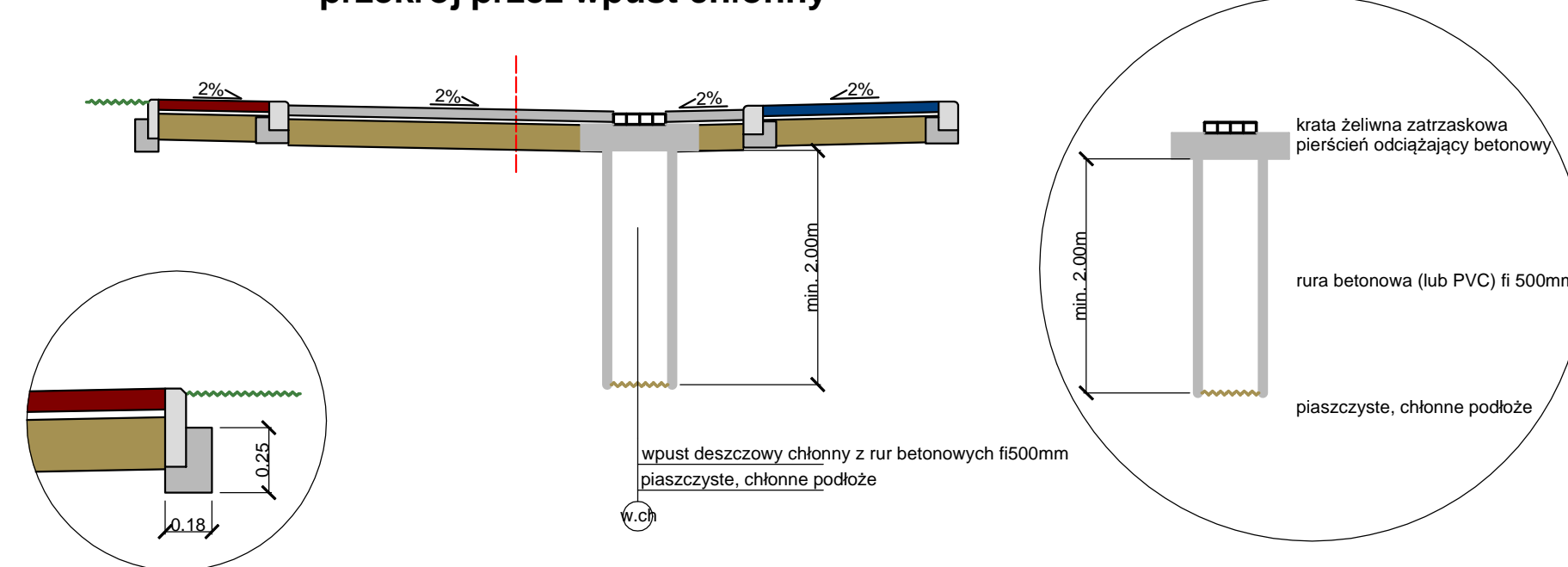
przekrój 2-2 hm 0+39.23 do hm 1+34.42 (Tartakowa)
hm 0+50.77 do hm 3+14.12 (Akacja)



przekrój przez zjazd indywidualny



przekrój przez wpust chłonny



OBRZEŻE BETONOWE NA 8X30cm
NA ŁAWIE BETONOWEJ Z OPOREM
SKALA 1:25

UWAGA: dopuszcza się rury PVC średnicy 500mm

KRAWĘŻNIK BETONOWY NAJAZDOWY 15X22cm
NA ŁAWIE BETONOWEJ Z OPOREM
SKALA 1:25

AK-BUD INŻYNIERIA DROGOWA	AK-BUD KONRAD GALANT INŻYNIERIA DROGOWA 42-224 Częstochowa, ul. Czecha 6 lok. 20
INWESTOR:	URZĄD GMINY MIEDŹNO ul. Ułańska 25 42-120 Miedźno
TEMAT:	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI OSTROWY NAD OKSZA - ULICA AKACJOWA I TARTAKOWA
RYSunek:	PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE
PROJEKTOWAŁ:	mgr inż. Konrad Galant spec. inżynierska drogowa SLK/7892/PBD/18
SPRAWDZIŁ:	mgr inż. Joanna Galant spec. inżynierska drogowa SLK/6241/PBD/15
Data: 10.2018r.	Skala: 1:50 Rys. nr 3

Tabelaryczne zestawienie zjazdów na posesje – ULICA AKACJOWA

ZJAZDY PRAWY						
LOKALIZACJA ZJAZDÓW		RZĘDNE [m n.p.m]				
NR ZJAZDU	KM	ZJAZD W OSI - a	RZĘDNA NA KRAWĘŻNIK U – b	ISTN. ZJAZDU - c	długość zjazdu	spadek %
1	hm 0+45.99	210,41	210,38	210,47	3,30	2,73
3	hm 0+85.78	211,48	211,51	211,56	3,75	1,33
5	hm 1+15.97	211,74	211,77	212,03	1,80	14,44
6	hm 1+47.96	211,90	211,93	211,99	2,40	2,50
8	hm 2+09.44	212,21	212,24	212,09	3,40	-4,41
28	hm 3+45.99	212,47	212,44	212,46	2,25	0,89

ZJAZDY LEWE						
LOKALIZACJA ZJAZDÓW		RZĘDNE [m n.p.m]				
NR ZJAZDU	KM	ZJAZD W OSI - a	RZĘDNA NA KRAWĘŻNIK U – b	ISTN. ZJAZDU - c	długość zjazdu	spadek %
2	hm 0+62.56	210,87	210,92	211,07	2,25	6,67
4	hm 0+89.14	211,55	211,60	211,73	2,40	5,42
7	hm 1+54.96	211,94	211,99	212,10	1,35	8,15
9	hm 2+10.58	212,21	212,26	212,32	2,45	2,45
10	hm 2+61.72	212,79	212,84	212,96	4,10	2,93
11	hm 2+95.95	212,72	212,77	212,73	3,75	-1,07
12	hm 3+56.37	212,41	212,46	212,31	1,60	-9,38

Tabelaryczne zestawienie zjazdów na posesje – ULICA TARTAKOWA

ZJAZDY PRAWY						
LOKALIZACJA ZJAZDÓW		RZĘDNE [m n.p.m]				
NR ZJAZDU	KM	ZJAZD W OSI - a	RZĘDNA NA KRAWĘŻNIK U – b	ISTN. ZJAZDU - c	długość zjazdu	spadek %
15	hm 0+62.29	206,92	206,89	206,90	3,55	0,28
16	hm 0+72.50	207,06	207,09	207,14	8,30	0,60
18	hm 1+28.82	208,19	208,22	208,29	1,50	4,67
20	hm 1+58.95	208,93	208,90	208,99	1,75	5,14
23	hm 1+93.48	209,73	209,70	209,72	1,70	1,18
24	hm 2+51.52	210,95	210,92	210,94	1,70	1,18

ZJAZDY LEWE						
LOKALIZACJA ZJAZDÓW		RZĘDNE [m n.p.m]				
NR ZJAZDU	KM	ZJAZD W OSI - a	RZĘDNA NA KRAWĘŻNIK U – b	ISTN. ZJAZDU - c	długość zjazdu	spadek %
13	hm 0+18.96	206,81	206,76	206,80	2,60	1,54
14	hm 0+38.84	206,79	206,74	206,90	4,45	3,60
17	hm 1+05.15	207,71	207,76	207,78	1,55	1,29
19	hm 1+54.03	208,80	208,85	208,86	2,10	0,48
21	hm 1+82.36	209,49	209,54	209,57	3,10	0,97
22	hm 1+88.24	209,62	209,67	209,72	3,10	1,61
25	hm 2+53.94	210,99	211,04	211,15	0,65	16,92
26	hm 2+82.66	211,51	211,56	211,58	3,55	0,56
27	hm 3+05.55	211,90	211,95	211,85	2,25	-4,44