

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZEŚĆ OPISOWA

1.	PODSTAWA OPRACOWANIA	4
2.	PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	4
3.	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	5
4.	OPIS PROJEKTU.....	5
4.1.	Parametry ulicy.....	5
4.2.	Opis ulicy w planie	5
4.3.	Rozwiązania wysokościowe	6
4.4.	Rozwiązania konstrukcyjne.....	6
4.4.1.	Konstrukcja ul. Parkowej	6
4.4.2.	Konstrukcja zatoki autobusowej	7
4.4.3.	Konstrukcja miejsc postojowych i jezdni manewrowej.....	7
4.4.4.	Konstrukcja zjazdów indywidualnych.....	7
4.4.5.	Konstrukcja chodnika.....	7
5.	INFORMACJA O OCHRONIE ŚRODOWISKA	7
6.	BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA ZDROWIA PODCZAS REALIZACJI BUDOWY	8
7.	OCHRONA UZASADNIONYCH INTERESÓW OSÓB TRZECICH.....	8

CZEŚĆ RYSUNKOWA

1 PLAN SYTUACYJNO -WYSOKOŚCIOWY	skala 1:500	RYS. 1
2 PRZEKROJE NORMALNE I	skala 1:50	RYS. 2
3 PRZEKROJE NORMALNE II	skala 1:50	RYS. 3
4 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY SCHODÓW	skala 1:25	RYS. 4
5 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY	skala 1:50/500	RYS. 5

ZAŁĄCZNIKI

1. Stwierdzenie przygotowania zawodowego projektanta.....	17
2. Stwierdzenie przygotowania zawodowego sprawdzającego.....	18
3. Zaświadczenie o przynależności do ZOIIIB projektanta i sprawdzającego.....	19
4. Oświadczenie	20

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowy ul. Parkowej w Karpaczu.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa o wykonanie dokumentacji projektowej z inwestorem, nr ZP/342/31/2008.
- Wtórnik mapy zasadniczej w skali 1:500.
- Koncepcja budowy obwodnicy centrum Karpacza wykonana przez Przedsiębiorstwo Realizacji Budownictwa Komunikacyjnego i Komunalnego PROKOM” s.c. z Jeleniej Góry.
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz.430).
- Dokumentacja geotechnicznych dla obwodnicy centrum Karpacza
- Dokumentacja geotechniczna podłoża gruntowego wykonana przez EKO-NAFT – Pracownię geologii i ochrony środowiska.
- Wstępny projekt podziału nieruchomości i wywłaszczeń.
- Uzgodnienia z inwestorem.
- Wizja lokalna.

2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiot opracowania jest budowa ul. Parkowej w Karpaczu. Ulicą Parkową przeprowadzona będzie obwodnica centrum Karpacza, której początek jest na wyłączeniu z ul. Konstytucji 3-go Maja powyżej DW „Róża Wiatrów” w poprzek stoku „Kolorowa” do włączenia w ul. Konstytucji 3-go Maja na wysokości DW „Bachus”.

Celem inwestycji jest przeniesienie ruchu samochodowego z fragmentu ul. Konstytucji 3-go Maja na ul. Parkową i stworzenie w centrum miasta strefy ograniczonego ruchu samochodowego z priorytetem dla ruchu pieszego.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Teren w miejscu projektowanej drogi jest częściowo zagospodarowany w formie placu zabaw i parku, natomiast na obszarze ul. Parkowej jest nawierzchnia gruntowa. Pas drogowy zajmowany pod inwestycje w ciągu ul. Parkowej zostaje poszerzony i nastąpi wykup gruntów od właścicieli prywatnych. W dalszej części droga będzie przebiegała w tunelu pod stokiem „Kolorowa” na którym znajduje się tor saneczkowy, wyciąg narciarski oraz zabudowa obsługująca stok narciarski.

W podłożu projektowanej drogi występuje gleba o grubości warstwy od 0,2 m do 1,0 m, osady zboczowe wieku czwartorzędowego najczęściej piaski gliniaste, gliny, rzadziej piaski pylaste, miejscami domieszka rumoszu skalnego, strop zwietrzałej skały granitowej.

4. OPIS PROEJKTU

4.1. Parametry ulicy

– klasa ulicy:	L
– kategoria ruchu:	KR 3
– szerokość jezdni:	6,0 m
– chodniki obustronne o szerokości	2,0 m
– długość :	750 m

4.2. Opis ulicy w planie

Oś ulicy zaprojektowano w osi wyznaczonej przez miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Karpacza, za wyjątkiem początkowego odcinka przed tunelem, gdzie droga została odsunięta od pierwotnej osi o ok. 10 m. Taka odległość przesunięcia spowodowana jest koniecznością budowy tunelu, którego to skrajnia wraz z naziemem musi zmieścić się pod stokiem „Kolorowa” i znajdującym się na niej torem saneczkowym.

Ulicę zaprojektowano o szerokości jezdni 6,0 m z poszerzeniem na łukach poziomych i w obrębie tunelu do 7,0 m. Po obu stronach jezdni zaprojektowano chodniki o szerokości 1,5 - 2,0 m za wyjątkiem odcinka przed tunelem i samego tunelu, gdzie biegnie obustronny pas techniczny o szerokości 1,5 m. Na początku projektowanej ulicy zaprojektowano parking na 18 miejsc postojowych, w 92 metrze ulica przecina potok Bystrzyk, na którym zaprojektowano przepust. Projekt przepustu stanowi odrębna część dokumentacji. Dalej ulica biegnie w wykopie zabezpieczonym murami oporowymi przez 100 metrowy tunel pod

stokiem i kontynuuje swój bieg po trasie obecnej ulicy Parkowej. Projekt tunelu i murów oporowych stanowi odrębna część dokumentacji. Na ulicy tej zaprojektowano zjazdy do przyległych posesji. W hm 500 zaprojektowano miejsca postojowe usytuowane równoległe do jezdni, natomiast w hm 600 znajdują się przystanki autobusowe dla każdego kierunku ruchu. Dalej za przystankami zaprojektowano po obu stronach parkingi. W hm 700 m zaprojektowano łącznik do ul. Kościelnej i odcinka ulicy Konstytucji 3-go Maja przekształconego w obszar ograniczonego ruchu pojazdów. Na końcu w hm 750 m ul. Parkowa łączy się biegiem z ul. Konstytucji 3-go Maja.

Wzdłuż południowej części muru oporowego prowadzącego od wylotu tunelu zaprojektowano chodnik. Chodnik ten stanowi połączenie ciągu pieszego prowadzącego od ul. Konstytucji 3-go Maja w górę stoku „Kolorowa” z chodnikiem biegnącym w ul. Parkowej. W ciągu tego chodnika miejscami zastosowano schody.

4.3. Rozwiązania wysokościowe

Jezdnie ul. Parkowej posiada pochylenie podłużne od 0,5 % do 8,0 % i poprzeczne daszkowe o wartości 2,0 %. W miejscu występowania przystanków autobusowych zaprojektowano jezdnie o pochyleniu podłużnym 4,0%.

Krawężniki 15 x 30 wyniesione są 12 cm ponad jezdnię, natomiast na przejściach dla pieszych i zjazdach indywidualnych zastosowano krawężniki najazdowe 15x22 wyniesione na wysokość 2 cm.

Oporniki betonowe 12 x 25 ograniczające zatoki autobusowe i miejsca postojowe są wyniesione 2 cm ponad jezdnie.

Chodniki posiadają pochylenie jednostronne 2% w kierunku jezdni.

4.4. Rozwiązania konstrukcyjne

4.4.1. Konstrukcja ul. Parkowej

Konstrukcja zaprojektowana została na obciążenie ruchem kategorii KR3 na podstawie Dz. U. nr 43, poz. 430 zał. nr 5.

4,0 cm – warstwa ścieralna z SMA

7,0 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego

7,0 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego

20,0 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

38,0 cm – łączna grubość warstw konstrukcji

4.4.2. Konstrukcja zatoki autobusowej

Konstrukcja zaprojektowana została na obciążenie drogi ruchem kategorii KR3 na podstawie Dz. U. nr 43, poz. 430 zał. nr 5.

- 8,0 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej
- 3,0 cm – podsypka cementowo-piaskowa
- 22,0 cm – podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C20/25
- 33,0 cm – łączna grubość warstw konstrukcji

4.4.3. Konstrukcja miejsc postojowych i jezdni manewrowej

Konstrukcja zaprojektowana została na obciążenie drogi ruchem kategorii KR3 na podstawie Dz. U. nr 43, poz. 430 zał. nr 5.

- 8,0 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej
- 3,0 cm – podsypka cementowo-piaskowa
- 20,0 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 31,0 cm – łączna grubość warstw konstrukcji

4.4.4. Konstrukcja zjazdów indywidualnych

Konstrukcja zaprojektowana została na obciążenie drogi ruchem kategorii KR3 na podstawie Dz. U. nr 43, poz. 430 zał. nr 5.

- 8,0 cm – warstwa ścieralna z kostki kamiennej 8/11
- 3,0 cm – podsypka cementowo-piaskowa
- 15,0 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 26,0 cm – łączna grubość warstw konstrukcji

4.4.5. Konstrukcja chodnika

- 8,0 cm – kostka betonowa
- 5,0 cm – podsypka cementowo-piaskowa
- 13,0 cm – łączna grubość warstw konstrukcji

5. INFORMACJA O OCHRONIE ŚRODOWISKA

Wody opadowe z jezdni i chodników odprowadzone zostają za pomocą wpustów ulicznych do kanalizacji deszczowej. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębną część opracowania.

Nawierzchnie zaprojektowano z materiałów umożliwiających ich ponowne wykorzystanie lub recykling.

Odpady będą stanowiły opakowania po materiałach budowlanych lub uszkodzone w czasie transportu materiały, które zebrane w pojemniki na placu budowy zostaną wywiezione na wysypisko.

6. BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA ZDROWIA PODCZAS REALIZACJI BUDOWY

Wszystkie prace należy prowadzić zgodnie z warunkami BHP i pod nadzorem osoby posiadającej odpowiednie uprawnienia budowlane. Szczególne środki ostrożności należy przedsięwziąć w trakcie wykonywania robót ziemnych. Należy stosować zalecenia opisane w odrębnym projekcie organizacji ruchu na czas budowy.

Podczas prac w pobliżu maszyn drogowych należy zachować szczególną ostrożność.

7. OCHRONA UZASADNIONYCH INTERESÓW OSÓB TRZECICH

Projekt nie narusza uzasadnionych interesów osób trzecich.