

Zawartość opracowania

I. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1. Przedmiot inwestycji i zakres opracowania	4
2. Stan istniejący.....	4
2.1. Istniejący układ komunikacyjny	4
2.2. Istniejąca infrastruktura techniczna.	5
3. Projektowane zagospodarowanie terenu	5
3.1. Parametry techniczne	5
3.2. Rozwiązanie wysokościowe	5
3.3. Odwodnienie	5
3.4 Technologia wykonania robót	6
3.4. Przebudowa urządzeń obcych	7
3.5. Obiekty przewidziane do rozbiórki	8
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	9
Rys.1 – Orientacja	10
Rys. 2/1 – Plan sytuacyjny	11
Rys. 3 – Przekrój podłużny	12
Rys. 4/1 – Przekroje normalne odcinek od km 0+036,3 do km 0+572,0.....	13
Rys. 4/2 – Przekroje normalne odcinek od km 0+572,0 do km 0+616,8.....	14
Rys. 4/3 –Szczegóły konstrukcyjne	15
Rys.4/4 – Przekrój normalny i szczegóły konstrukcyjne zjazdu.....	16
Rys. 5/1- Szczegóły odwodnienia liniowego – korytka.....	17
Rys. 5/2 - Szczegóły odwodnienia liniowego – skrzynka odpływowa	18
III. ZAŁĄCZNIKI	19
Zał. 1 Uprawnienia i zaświadczenie projektanta	20
Zał.2 Decyzja Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków	23

I. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT

1. Przedmiot inwestycji i zakres opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa **ulicy Puskina w Kleszczelach**. Celem przebudowy drogi jest poprawa warunków komunikacyjnych w granicach istniejącego pasa drogowego.

Zakres robót obejmuje:

- przebudowę nawierzchni jezdni;
- przebudowa chodników;
- przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych,
- wykonanie oznakowania.

Podstawa opracowania:

Projekt opracowano w oparciu o następujące materiały:

- [1]. Umowa z Miastem Kleszczele;
- [2]. Mapa zasadnicza w skali 1:1000;
- [3]. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 19 poz. 115);
- [4]. Rozporządzenie Ministrów 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 z dn. 14.05.1999 r., poz. 430);
- [5]. Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63z dn. 3.08.2000 r., poz. 735);
- [6]. Inwentaryzacja i pomiary uzupełniające w terenie;
- [7]. Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych, GDDP, Warszawa 2001 r.;
- [8]. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych opracowany przez IBDiM, Warszawa 1997 r.;
- [9]. Katalog typowych konstrukcji podatnych i półsztywnych nawierzchni ulic, Biuro budownictwa komunalnego „STOLICA”, Warszawa 1990 r.;

2. Stan istniejący

2.1. Istniejący układ komunikacyjny

Istniejący odcinek ulicy posiada przekrój uliczny, obramowany obustronnie krawężnikami oraz częściowymi chodnikami. Jezdnia szer. 5,5 m posiada nawierzchnię z brukowca, częściowo zniszczoną po robotach związanych z budową kanalizacji sanitarnej.

Ulica na długości projektowanego odcinka krzyżuje się z dwiema ulicami gminnymi w km 0+101,4 oraz km 0+613,30.

Spływ wód opadowych odbywa się powierzchniowo do naturalnie ukształtowanych obniżen terenowych.

2.2. Istniejąca infrastruktura techniczna.

Zgodnie z mapą zasadniczą oraz inwentaryzacją w terenie na obszarze projektowanego odcinka drogi występują następujące składniki infrastruktury:

- linia energetyczna niskiego napięcia,
- kable energetyczne.
- kable teletechniczne doziemne,
- wodociąg,
- kanał sanitarny

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1. Parametry techniczne

- | | |
|---|---------------------------------------|
| – jezdnia nawierzchnia bitumiczna | – 5,5 m |
| | – pochylenie poprzeczne, daszkowe 2%, |
| – chodniki nawierzchnia płyt chodnikowych | – 1,25- 2,0 m, |

Krawężniki obramowujące jezdnię zostaną ustawiony ze światłem 12cm, a w miejscach przejść dla pieszych i na zjazdach – 2cm. Na odcinku o pochyleniu niwelety mniejszym niż 0,3% przewidziano wykonanie ścieku przykrawężnikowego z betonowej kostki brukowej układanego ze światłem -2 cm względem krawędzi jezdni.

3.2. Rozwiązanie wysokościowe

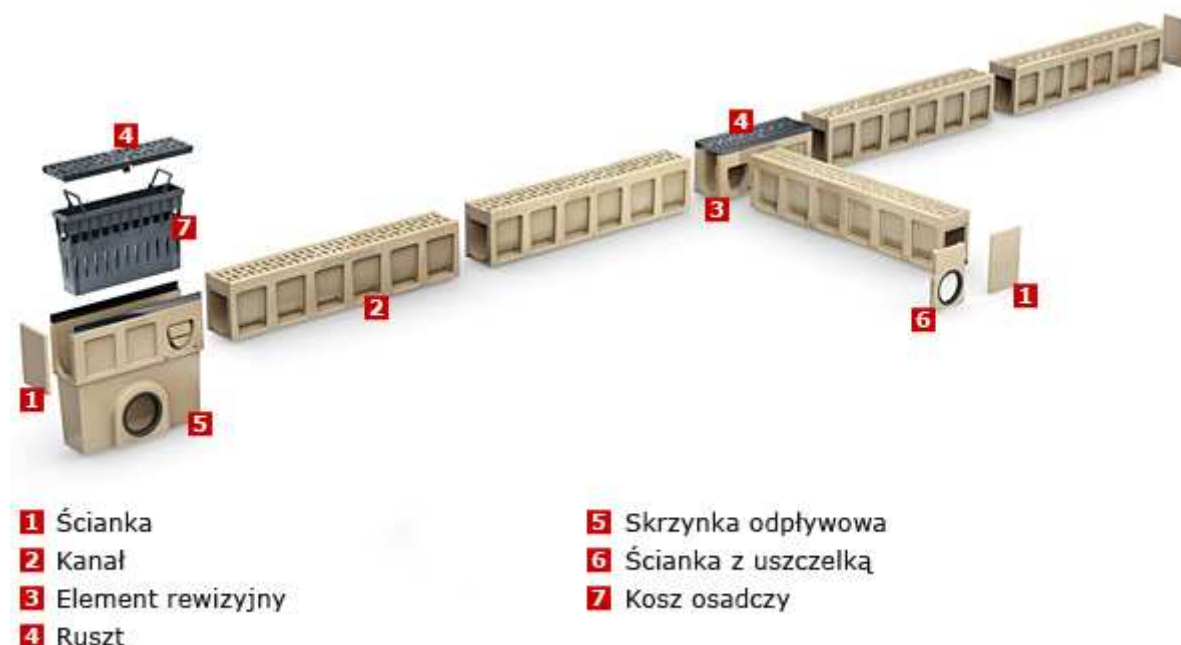
Niweletę zaprojektowano uwzględniając ukształtowanie terenu, zachowując minimalne spadki podłużne, a także dowiązując się do dróg i zjazdów istniejących. Spływ wód opadowych zostanie utrzymany jak w chwili obecnej do naturalnych obniżen terenu. Na odcinku od km 0+572,0 do km 0+602,0 zlokalizowano po obu stronach jezdni elementy odwodnienia liniowego z poprzecznym odprowadzeniem wód opadowych z ulicy Puszkina w kierunku rowu przy drodze gminnej.

W celu zapewnienia sprawnego odpływu wód opadowych niwelecie jezdni zostaną zadane minimalne spadki podłużne, co miejscami wymusza przebudowę nawierzchni jezdni po uprzedniej jej częściowej rozbiórce.

3.3. Odwodnienie

Projektowany system składa się z typowych korytek odwodnienia liniowego z własnym spadkiem. Projektowane odwodnienie zlokalizowane zostało wzdłuż krawężników na odcinku od km 0+572,0 do km 0+597,0. Lokalizację przedstawiono na planie sytuacyjnym. W km 0+597,0 oraz w km 0+603,0 zaprojektowano przejścia w poprzek jezdni z odpływem do istniejącego rowu przy drodze gminnej (skrzyżowanie km 0+613,3), pełniącego funkcję odprowadzającego. Rów ten na odcinku około 100 mb należy wyprofilować i oczyścić. Przejście poprzeczne, zakończone jest skrzynką odpływową wraz z rurą PVC o średnicy 200mm. Zastosowane elementy są typu ciężkiego.

Poniższy schemat przedstawia elementy składowe projektowanego odwodnienia.



Szerokość czynna projektowanych elementów wynosi 10 cm. Ogólna długość projektowanego odwodnienia liniowego wynosi po 30 mb po obu stronach jezdni .

Przy projektowanym przekroju daszkowym drogi, przejścia poprzeczne elementami liniowymi należy wykonać ze spadkiem w kierunku wylotu do rowu. Połączenie korytek w osi jezdni (w szczycie daszku) należy wykonać poprzez ścięcie zewnętrznych krawędzi i dopasowanie do analogicznie przygotowanego obiektu po drugiej stronie „daszka”. Połączenia należy szczelnie połączyć przy użyciu zapraw klejowych do polimerobetonu. Korytka odwodnienia liniowego należy zabudować zgodnie z zaleceniami producenta.

Projektowany system wymaga regularnej kontroli oraz czyszczenia elementów odwodnienia liniowego.

3.4 Technologia wykonania robót

Wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni wykonane będzie poprzez ułożenie dodatkowych warstw bitumicznych na uprzednio wyrównanej nawierzchni brukowej. Miejscami gdzie z uwagi na projektowaną niweletę jezdni konieczna będzie rozbiórka istniejącej nawierzchni, konstrukcja wykonana zostanie na nowej podbudowie z kruszywa łamanego. Zniszczone krawężniki i nawierzchnie chodników i zjazdów zostaną wymienione na nowe.

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT

Projektowana konstrukcja odbudowy nawierzchni jezdni

<i>Grubość warstwy [cm]</i>	<i>Nazwa warstwy</i>	<i>Materiał</i>
4	w-wa ścieralna	beton asfaltowy
4	w-wa wiążąca	beton asfaltowy
20	podbudowa zasadnicza	kruszywo łamane stab. mechanicznie 0/31,5
15	warstwa wzmacnia	grunt stabilizowany cem. $R_m=2,5\text{MPa}$

Projektowana konstrukcja wzmocnienia jezdni

<i>Grubość warstwy[cm]</i>	<i>Nazwa warstwy</i>	<i>Materiał</i>
4	w-wa ścieralna	beton asfaltowy
4	w-wa wiążąca	beton asfaltowy
~	w-wa wyrównawcza	beton asfaltowy
~35	ist. konstrukcja	

Projektowana konstrukcja zjazdów

<i>Grubość warstwy[cm]</i>	<i>Nazwa warstwy</i>	<i>Materiał</i>
8	nawierzchnia	betonowa kostka brukowa
3	podsyпка	cementowo-piaskowa 1:4
15	podbudowa zasadnicza	kruszywo łamane stab. mechanicznie 0/31,5

Projektowana konstrukcja chodników

<i>Grubość warstwy [cm]</i>	<i>Nazwa warstwy</i>	<i>Materiał</i>
7	nawierzchnia	betonowa płyta chodnikowa
3	podsyпка	cementowo-piaskowa 1:4
10	podbudowa zasadnicza	kruszywo naturalne stab. mechanicznie

Projektowane umocnienie odprowadzenia wód opadowych do istniejącego rowu

<i>Grubość warstwy [cm]</i>	<i>Nazwa warstwy</i>	<i>Materiał</i>
16	nawierzchnia	bruk
5	podsyпка	cementowo-piaskowa 1:4
10	podbudowa	kruszywo naturalne stab. mechanicznie

3.4. Przebudowa urządzeń obcych

W założeniach przebudowy ulicy przyjęto zasadę utrzymania istniejącej geometrii jezdni co nie powinno powodować kolizji z istniejącymi urządzeniami infrastruktury technicznej zlokalizowanej w pasie drogowym.

W przypadku wystąpienia nieprzewidzianych w danym opracowaniu kolizji lub niedopuszczalnego zmniejszenia przykrycia na mediach podziemnych tudzież zbliżeń sytuacyjnych, należy zgłosić problem do Inwestora oraz Gestora danej sieci.

Wykonawca na etapie budowy niniejszego odcinka ulicy, powinien zabezpieczyć przed zniszczeniem punkty geodezyjne zlokalizowane w rejonie inwestycji. W przypadku zniszczenia, powinien odtworzyć punkt we własnym zakresie.

3.5. Obiekty przewidziane do rozbiórki

Przewiduje się do rozbiórki następujące elementy:

- istniejącą nawierzchnię jezdni w rejonie obniżen niwelety,
- rozbiórkę krawężników, zniszczonych nawierzchni zjazdów i chodników

W ramach realizacji robót nie przewiduje się wycinki drzew.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA