

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW

II. UZGODNIENIA

III. CZĘŚĆ OPISOWA

- 1. PODSTAWA OPRACOWANIA***
- 2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA***
- 3. STAN ISTNIEJĄCY***
- 4. STAN PROJEKTOWANY***
- 5. KONSTRUKCJA***
- 6. OPIS ROZWIAZAŃ***
- 7. ROBOTY ZIEMNE***
- 8. ODWODNIENIE***

IV. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rysunki:

<i>RYSUNEK 1</i>	<i>PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU</i>
<i>RYSUNEK 2</i>	<i>PRZEKROJE NORMALNE- KONSTRUKCYJNE</i>
<i>RYSUNEK 3</i>	<i>PROFILE PODŁUŻNE</i>
<i>RYSUNEK 4</i>	<i>PRZEKROJE POPRZECZNE</i>
<i>RYSUNEK 5</i>	<i>PLANSZA KOLORYSTYCZNA</i>

OPIS TECHNICZNY

Remont ul. Jedności Narodowej wraz z wykonaniem zatok postojowych w m. Sławno, od ul. Kopernika („Bulinki”) do placu kard. Wyszyńskiego

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Zlecenie Gminy Miasta Sławno, na wykonanie dokumentacji przez Pracownię Projektową ELBI z siedzibą w m. Stare Bielice 70 i, 76-039 Biesiekierz
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r.- Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 20006r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.)
- Akty wykonawcze (przepisy techniczno-budowlane) do Prawa budowlanego:
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie(Dz.U. 99.43.430)
 - Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2007r. Nr. 19, poz. 115 z późn. zm.)
- Wizja lokalna i pomiary uzupełniające w terenie

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania dokumentacji projektowej jest wskazanie rozwiązań technicznych dla remontu ulicy Jedności Narodowej w Sławnie. Głównym celem planowanej inwestycji jest odnowienie nawierzchni poszczególnych elementów ulicy oraz wykonanie zatok postojowych dla parkowania samochodów. Ponadto przedsięwzięcie ma przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności rejonów starego miasta.

Przedmiotem dokumentacji technicznej jest wskazanie rozwiązań technologicznych i geometrycznych, dla zagospodarowania terenu działek nr 694, 695 obręb 002 Miasta Sławna.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Rozpatrywany teren pełni funkcję komunikacyjną dla ruchu pojazdów i pieszych, zlokalizowany jest na terenie m. Sławna od „Bulinki“ do placu Kard. Wyszyńskiego. Ulica stanowi obsługę przylegających do pasa drogowego budynków mieszkalnych z funkcją

handlowo-usługową na parterach. Jezdnia i chodniki posiadają nieregularną szerokość. Istniejące zjazdy posiadają nieregularną geometrię i niejednorodną nawierzchnię.

Część jezdni służy obecnie do postoju samochodów. Jednak parkowanie w niej jest chaotyczne i nieusystematyzowane, co zwiększa prawdopodobieństwo występowania kolizji. Chodniki posiadają nawierzchnię niejednorodną, głównie z kostki i płytek betonowych. Jezdnia w zdecydowanej większości ograniczona jest krawężnikiem kamiennym przewidzianym do odzysku.

Jezdnia posiada jednostronne oświetlenie, zlokalizowane po stronie budynków mieszkaniowych.

W ciągu projektowanego odcinka znajduje się zabytkowa Brama Koszalińska, o szer. przejazdu 4.4m, udostępniona jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego. Brama ma szczególne znaczenie estetyczne dla okolicy, rodzaj i szerokość nowoprojektowanych nawierzchni należy dostosować do zabytkowego charakteru rozpatrywanego obszaru.

Na terenie planowanej inwestycji znajduje się uzbrojenie w sieć kanalizacji deszczowej, sanitarnej, kable energetyczne i telekomunikacyjne. Na powierzchni terenu znajduje się armatura w postaci studzienek kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz telekomunikacyjnej.

Wody opadowe z powierzchni jezdni odprowadzane są za pomocą istniejących kraterów ściekowych do kanalizacji deszczowej.

4. STAN PROJEKTOWANY

Na podstawie podjętych uzgodnień z Zamawiającym oraz przepisów i normatywów projektowania przyjęto następujące parametry techniczne:

- Szerokość jezdni - min. 4,0 m – założono jezdnię jednokierunkową o nawierzchni z brukowej kostki kamiennej częściowo z odzysku
- Jezdnia ograniczona krawężnikiem kamiennym i ze ściekiem przykrawężnikowym
- Zatoki postojowe - szer. 3.0m na dwa miejsca postojowe - nawierzchnia z kostki kamiennej
- Chodniki - z kostki betonowej typu starobruk nostalgit - szerokość zmienna

Odcinek ul. Jedności Narodowej poprzedzający planowaną inwestycję został przebudowany i niedawno oddany do ruchu. Niniejsze opracowanie nawiązuje pod względem konstrukcji, rodzaju nawierzchni do wybudowanego odcinka, stanowiąc spójną całość.

Jezdnia

Prace będą polegały na rozebraniu istniejącej nawierzchni bitumicznej, rozebraniu podbudowy z kostki brukowej kamiennej z zabezpieczeniem do ponownego wbudowania. Wykonana zostanie nowa warstwa podbudowy, z uwzględnieniem projektowanych rzędnych niwelety. Na tej podbudowie wykonana zostanie nowa nawierzchnia z kostki kamiennej pozyskanej z rozbiórki. Wzdłuż krawężników ułożyć należy ściek przykrawężnikowy na ławie betonowej. Ściek wykonać należy z dwóch rzędów kostki kamiennej i obniżyć o 2 cm w stosunku do przyległej projektowanej krawędzi jezdni. Spadek poprzeczny jezdni projektuje się daszkowy o wartości 3%.

Na odcinku od „Bulinki” do bramy Koszalińskiej szerokość jezdni waha się od 5,75m do 4,4m.

Odcinek od Bramy Koszalińskiej do placu kard. Wyszyńskiego projektuje się o szer. 4,0m. Ulica Jedności na tym odcinku zostanie oznakowana jako jednokierunkowa.

W ciągu ul. Jedności Narodowej zaprojektowano dwa przejścia dla pieszych, wykonane z kostki betonowej/kamiennej kontrastującego koloru.

Miejsca postojowe

Przewiduje się uporządkować parkowanie samochodów, poprzez kolorystyczne i materiałowe wydzielenie miejsc postojowych w postaci zatok na dwa miejsca postojowe równoległe. Wymiary zatoki postojowej przyjęto 3,0x12,0m. Wjazd i wyjazd z zatoki należy wykonać ze skosem 1:1 i wyokrąglić łukami R=2m. Projektuje się 6 zatok postojowych na rozpatrywanym odcinku ulicy.

Nawierzchnię miejsc postojowych przewiduje się wykonać z kostki kamiennej granitowej. Od strony chodnika zatoka ograniczona będzie krawężnikiem kamiennym o wysokości w świetle 10cm. Od strony jezdni ułożyć należy krawężnik kamienny wystający w świetle 0-4cm.

Chodniki

Szerokość chodników jest zmienna - wg planu sytuacyjnego i poprzeczników. Miejsca między zatokami Inwestor może zagospodarować niewielkimi drzewkami ozdobnymi, gazonami z kwiatami i zamocować ławki.

Chodniki projektuje się ze spadkami $i = 1\% - 3\%$ skierowany w kierunku jezdni i zatok postojowych. Chodniki od strony zieleni obramowane są obrzeżami betonowymi 8x30cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, natomiast od strony nawierzchni zatok i jezdni krawężnikiem kamiennym o wysokości w świetle 10.0cm. Powyższe krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z betonu B15 z oporem. Nawierzchnię chodników stanowić będzie starobruk typu Nostalit ze zróżnicowaniem kolorystycznym - wg planszy kolorystycznej. Na chodniku projektuje się również wykonać opaskę z kostki kamiennej koloru czerwonego /analogicznie do wcześniej wykonanego odcinka ul. Jedności Narodowej/. Plansza kolorystyczna stanowi jedynie propozycję i Inwestor może zmienić kolorystykę

Zjazdy

Zjazdy od strony granicy posesji i jezdni ograniczyć krawężnikiem kamiennym o wysokości w świetle 2.0cm. Powyższe krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z betonu B15 z oporem. Nawierzchnia zjazdów wykonana zostanie z kostki betonowej starobruk kontrastowego koloru w stosunku do chodnika.

Roboty budowlane polegać będą na:

- prace pomiarowe wykonywane przez uprawnioną jednostkę geodezyjną, polegające na wytyczeniu głównych punktów, zabezpieczeniu punktów osnowy geodezyjnej;
- roboty przygotowawcze tj. usunięcie (przycięcie) zakrzewienia, usunięcie humusu, rozebranie istniejących elementów nawierzchni jezdni, chodnika, krawężników i obrzeży;
- roboty ziemne polegające na przemieszczeniu mas ziemnych, w celu uzyskania wymaganej niwelacji terenu;
- wykonaniu murka z miejscami siedzącymi
- przygotowaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne projektowanych nawierzchni;
- wykonaniu krawężników kamiennych wraz z ławami
- wbudowaniu podbudów pod proj. nawierzchnie
- wykonaniu warstw wierzchnich

5. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI

W porozumieniu z Inwestorem, konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w następujący sposób:

a. Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- warstwa ścieralna – kostka kamienna gr. 18/20cm (częściowo z odzysku)
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5cm
- warstwa podbudowy – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie gr. 20cm
- warstwa piasku/pospólki- gr. 15cm

b. Chodniki:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej starobruk gr. 6cm
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm
- warstwa piasku/pospólki gr. 10cm

W miejscach występowania chodnika przy budynku ułożyć należy folię izolacyjną.

c. Zatoki postojowe:

- warstwa ścieralna z kostki kamiennej gr. 7/9cm
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm
- warstwa piasku/pospólki gr. 15cm

d. Zjazdy:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej starobruk gr. 8cm
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm
- warstwa piasku/pospólki gr. 15cm

e. Krawężniki/obrzeża

- krawężnik kamienny -15x25cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4, gr. 5cm, całość na ławie betonowej z oporem ;
- obrzeże betonowe -8x30cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4, gr. 5cm

6. ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE

Opracowanie wysokościowe wykonano w oparciu o wykonany, przez uprawnioną jednostkę geodezyjną, pomiar wysokościowy ulicy, oraz podkład sytuacyjno-wysokościowy. Na przebieg wysokościowy projektowanych niwelet projektowanych nawierzchni wpływ miało:

- istniejąca rzeźba terenu,
- istniejące zagospodarowanie terenu
- projektowana budowa budynku na działce nr 1241, do którego wejścia będą się odbywały z poziomu chodnika
- istniejące rzędne ul. Basztowej, oraz ul. T. Kościuszki, placu kard. Wyszyńskiego

Na placu budowy należy sprawdzić, w razie wątpliwości, rzędne wysokościowe. Z uwagi na konieczność dostosowania się z poziomem chodników do projektowanego budynku przylegające bezpośrednio do granicy pasa drogowego, konieczna jest modyfikacja istniejącego profilu podłużnego jezdni ul. Jedności Narodowej. W wyniku tego, na długości projektowanego odcinka niweleta jezdni zostanie podniesiona nawet do 47cm. Powoduje to, że na tym odcinku na granicy pasa drogowego, po przeciwnej stronie, powstanie różnica wysokości właśnie do 47cm. Aby uniknąć wykonywania skarp, na działce nr 695, projektuje się wykonać 2 murki o wymiarach 0.4x0.5x10m, oraz 0.4x0.5x20.4m, posadowiony na głębokości min.0,8m. Część murka wystająca ponad ziemię, wykonać należy jako murowany z klinkieru lub kamienia łupanego. Murek będzie również wykorzystywany jako ławka dla pieszych, w tym celu zaleca się zamocowanie siedziska, z przeznaczeniem do możliwości odpoczynku.

Istniejące studzienki kanalizacyjne, telekomunikacyjne oraz uzbrojenie sieci wodociągowej należy poddać regulacji wysokościowej, dostosowując ich rzędne do zaprojektowanej niwelety nawierzchni.

Roboty ziemne można wykonywać mechanicznie, jedynie w miejscach występowania uzbrojenia podziemnego należy je wykonywać ręcznie przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

W miejscach odkrycia kabli telekomunikacyjnych lub energetycznych przechodzących pod projektowaną nawierzchnią, należy kable zabezpieczyć zakładając na nie rury ochronne dwudzielne, kable biegnące zbyt płytko należy zagłębić.

Grunt pozyskany z wykopu należy wywieźć w miejsce wskazane przez Inwestora, ewentualnie wykorzystać na miejscu budowy.

7. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne na zaprojektowanym odcinku drogi sprowadzają się do:

- wykonania koryta pod nową konstrukcję elementów drogi
- uzupełnienia poboczy/terenów przylegających do projektowanych nawierzchni do wysokości podniesionej nawierzchni

Zwraca się szczególną uwagę na konieczność właściwego zagęszczenia dna koryta przed wykonaniem konstrukcji nawierzchni (patrz ST).

Zakres i ilość prac ujęto w przedmiarze robót.

8. ODWODNIENIE

W celu odprowadzenia wód opadowych, projektuje się wykorzystać istniejącą sieć kanalizacji deszczowej wraz ze studzienkami ściekowymi.

Opracował:

Błażej Pacholek