

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA:

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

DECYZJE I UZGODNIENIA

2. CZĘŚĆ OPISOWA:

OPIS TECHNICZNY

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

3. CZĘŚĆ GRAFICZNA

| | |
|--|----------------|
| PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500 | RYSUNEK NR 1 |
| PROFIL PODŁUŻNY ODC. A-B– SKALA 1:50/500 | RYSUNEK NR 2 |
| PROFIL PODŁUŻNY ODC. C-D– SKALA 1:50/500 | RYSUNEK NR 3 |
| PRZEKROJE NORMALNO-KONSTR. - SKALA 1:50 | RYSUNEK NR 4.1 |
| PRZEKROJE NORMALNO-KONSTR. - SKALA 1:50 | RYSUNEK NR 4.2 |
| PRZEKROJE POPRZECZNE. - SKALA 1:100/100 | RYSUNEK NR 5.1 |
| PRZEKROJE POPRZECZNE. - SKALA 1:100/100 | RYSUNEK NR 5.2 |

C Z Ę Ś Ć O P I S O W A

O P I S T E C H N I C Z N Y

do projektu przebudowy / remontu ulicy Zielonej w Sławnie wraz z odwodnieniem.

1 P O D S T A W A O P R A C O W A N I A

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy Gminą Miasto Sławno a Wykonawcą: Pracownią Projektową ELBI, Stare Bielice 70i, 76-039 Biesiekierz.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r.– Prawo Budowlane
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych
- 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)
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Uzgodnienia z Zamawiającym podejmowane w toku realizacji przedmiotu umowy

2 C E L I Z A K R E S O P R A C O W A N I A

Niniejsze opracowanie sporządzono na zlecenie Gminy Miasto Sławno w związku z koniecznością przebudowy istniejącej drogi o nawierzchni z płyt betonowych, stanowiącej dojazd do posesji prywatnych. Opracowanie dotyczy działki nr 1076/6, obręb 002 Sławno.

W skład opracowania wchodzi projekt branży drogowej: przedstawiający rozwiązania technologiczne i geometryczne dla remontu nawierzchni ul. Zielonej, oraz projekt branży sanitarnej: obejmujący odprowadzenie wody opadowej do wpustów kanalizacji deszczowej i włączenie do istniejącej kanalizacji deszczowej w ul. Wojska Polskiego, projekt branży telekomunikacyjnej – przełożenie kabla telekomunikacyjnego.

Zakres przedsięwzięcia:

- remont istniejącej drogi z płyt betonowych

Wymiana istniejącej nawierzchni z płyt betonowych na kostkę betonową ,
wyregulowanie geometrii jezdni na odcinku drogi długości ok. 282,06m i włączenie w Al.
Wojska Polskiego.

- przebudowa zjazdów z drogi na posesje:

Szerokość zjazdów od 3,0 do 5,0 m; przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdów i drogi
wykończone skosem 1:1 .

- wpusty kanalizacji deszczowej wraz z przykanalikami i włączeniem do istn. kan.
deszczowej w ul. Wojska Polskiego

Kanalizację deszczową przewiduje się z rur z tworzywa sztucznego PVC . W miejscach
połączenia kanałów zlokalizowane będą studnie z kręgów betonowych, szczelnie połączonych.
Przewiduje się również studnie betonowe spełniających zadanie wpustów ulicznych
deszczowych. Wody opadowe zebrane przez kanalizację deszczową, przekazane będą do
istniejącej kanalizacji deszczowej. Szczegóły kanalizacji deszczowej znajdują się w odrębnym
opracowaniu branży sanitarnej.

- usunięcie i zabezpieczenie kolizji z istniejącą infrastrukturą:

W związku z wymianą nawierzchni jezdni oraz przebudową zjazdów na posesje, właściciele
poszczególnych sieci uzbrojenia terenu wydali warunki/uzgodnienia dotyczące zabezpieczenia
lub usunięcia kolizji. W związku z powyższym na kablach energetycznych i telekomunikacyjnych,
krzyżujących się z jezdnią i zjazdami ułożyć należy rury ochronne dwudzielne. Przebudować
należy również odcinek istniejącego kabla telekomunikacyjnego, zgodnie z trasą przedstawioną
na rysunku planu sytuacyjnego. Szczegóły dotyczące przełożenia kabla telekomunikacyjnego
znajdują się w opracowaniu branży telekomunikacyjnej – odrębne opracowanie.

3 CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Droga objęta opracowaniem stanowi dojazd do prywatnych posesji na ulicy Zielonej w
miejscowości Sławno. Posiada nawierzchnię utwardzoną z ażurowych płyt betonowych. Jej
stan techniczny jest niezadowolający: liczne zapadnięcia płyt, wyboje, dziury, znacznie
utrudniają ruch, a nawet mogą być niebezpieczne, dla użytkowników drogi. Powierzchnia drogi

jest nierówna i zdeformowana , a spadki są nieregularne. Woda z opadów deszczu i roztopów jest odprowadzana powierzchniowo na przyległy teren. Szerokość drogi wynosi ok. 3.5m.

Zjazdy na pobliskie działki i na posesje są nieregularne, ich budowa jest niejednorodna. Charakter zabudowy jest zwarty. Posesje posiadają ogrodzenia.

W pasie drogowym projektowanej ulicy występuje uzbrojenie w sieci telekomunikacyjne, energetyczne, wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe.

4 STAN PROJEKTOWANY

A) Dane wyjściowe do projektowania:

- klasa techniczna drogi D
- jednojezdniowa, dwukierunkowa
- szerokość jezdni- odc. A-B 5,0m; odc. C-D 3,0m
- szerokość poboczy 2x0,5m
- spadek poprzeczny jezdni – daszkowy 2%, jednostronny 2%
- konstrukcja nawierzchni projektowana jest na ruch lekki
- jezdnia ograniczona krawężnikiem najazdowym
- teren zabudowany
- prędkość projektowa – 30km/h (na terenie zabudowy)

B) Roboty budowlane polegać będą na:

- Rozbiórka istniejącej nawierzchni z ażurowych płyt betonowych
- Prace pomiarowe wykonywane przez uprawnioną jednostkę geodezyjną, polegające na wytyczeniu osi i głównych punktów drogi, zabezpieczeniu punktów osnowy geodezyjnej
- Roboty przygotowawcze tj. usunięcie zakrzewienia, drzew oraz humusu
- Prace związane z budową elementów kanalizacji deszczowej,
- Prace związane z usunięciem kolizji z siecią teletechniczną, energetyczną ,ewentualne zagłębienie lub ułożenie nowych odcinków i zabezpieczenie rurami ochronnymi
- Przygotowanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni, zjazdów i dojeżdź,

- Ułożenie poszczególnych warstw konstrukcyjnych jezdni, zjazdów i dojeżdż

C) Szczegółowe rozwiązania projektowe:

Na odcinku A-B w km 0+261,1 projektuje się jezdnię o szer. 5,0m ze spadkiem poprzecznym 2%. Na odcinku C-D w km 0+20,96 projektuje się jezdnię o szer. 3m ze spadkiem jednostronnym 2%. Projektowana droga posiada powiązanie z pozostałymi drogami publicznymi poprzez skrzyżowania zwykłe. Na wlotach z Al. Wojska Polskiego zastosowano łuki wyokrągłające o wartości $R=6,0m$. Skrzyżowanie odc. A-B z odc. C-D wyokrągłono łukami o wartości $R=5m$. Jezdnię ograniczać będzie krawężnik betonowy wystający w świetle 4cm, zjazdy krawężnik wtopiony, dojścia obrzeża. Nawierzchnię jezdni zaprojektowano z kostki betonowej koloru szarego, gr. 8cm. Przy drodze na odcinku A-B występują zjazdy indywidualne o szer. od 3 do 5m typu bramowego ze skosami 1:1, z kostki betonowej koloru czerwonego, gr. 8cm. Zjazdy dowiązано wysokościowo do krawędzi projektowanej jezdni. W miejscach występowania dużych spadków na zjazdach zastosować należy, na końcu zjazdu w pasie drogowym, krawężniki najazdowe wtopione lub podwyższone do 4cm. Przy wjeździe na zjazd od strony jezdni ułożyć krawężnik obniżony o wys. w świetle 2cm.

5 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

A) jezdnie:

- warstwa ścieralna – kostka betonowa szara, gr. 8cm
- podsypka piaskowo-cementowa 1:4, gr. 5cm
- warstwa podbudowy – kruszywo łamane 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie, gr. 20cm
- warstwa odcinająca z pospółki lub piasku średniego, gr. 15cm

B) zjazdy:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej czerwonej, gr. 8cm
- warstwa podsypki cem. – piaskowej 1:4, gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabil. mech. gr. 15cm
- warstwa odcinająca z pospółki lub piasku średniego, gr. 15cm

C) dojścia na posesje:

- warstwa ścieralna – kostka betonowa koloru żółtego gr. 6cm

- podsypka piaskowo-cementowa gr. 5cm
- warstwa odcinająca z pospółki lub piasku średniego, gr. 10cm

D) krawężniki, obrzeża, ściek:

- krawężnik najazdowy - 15x22cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4 gr. 5cm, całość na ławie betonowej o wymiarach 30x25cm z betonu C8/10;
- obrzeże betonowe - 8x30 cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4 gr. 5cm
- ściek uliczny – 2 x kostka bet. gr . 8 cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4 gr. 5 cm, całość na ławie betonowej o wymiarach 30 x 15cm z betonu C8/10

Konstrukcje nawierzchni jezdni i zjazdów powinny być wykonane na podłożu niewysadzinowym grupy nośności G1, charakteryzującym się wskaźnikiem zagęszczenia o wartości $Wz=1$. W przypadku gdy istniejące podłoże nie ma odpowiedniej nośności, należy je doprowadzić do G1 poprzez wymianę warstwy gruntu słabego, zastosowanie geosyntetyków lub stabilizację spoiwem.

6 ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE DROGI

Na przebieg wysokościowy projektowanych niwelet nawierzchni jezdni wpływ miało:

- istniejąca rzeźba terenu,
- istniejące zagospodarowanie terenu i istniejące rzędne wjazdów na posesje.

Niwelety projektowanych dróg poprowadzono ze spadkiem podłużnym wynoszącym na odcinku A-B od 0.30% do 1.0%, na odc. C-D od 0,3% do 2%.

Rzędne wysokościowe przebudowywanych zjazdów dowiązано do rzędnych krawędzi projektowanej jezdni oraz do rzędnych terenu. **Na placu budowy należy sprawdzić rzędne wjazdów i dojść.** Należy zwrócić także uwagę na zjazdy nowopowstałe w międzyczasie.

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

W miejscach odkrycia kabli telekomunikacyjnych lub energetycznych przechodzących pod zjazdem lub jezdnią należy kable zabezpieczyć zakładając na nie rury ochronne dwudzielne.

Roboty ziemne zawierają usunięcie warstwy humusu, wykonanie koryta. Grunt pozyskany z wykopu, z korytowania, należy wywieźć w miejsce wskazane przez Inwestora, ewentualnie wykorzystać na miejscu budowy.

7 ODWODNIENIE

Wody opadowe z powierzchni jezdni odprowadzone są spadkami poprzecznymi i podłużnymi do projektowanych kraterów ściekowych. Kratki podłączone są przykanalikami do projektowanego kolektora deszczowego włączonego do istniejącej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe zebrane przez projektowaną kanalizację deszczową, przekazane będą do istniejącej kanalizacji deszczowej w al. Wojska Polskiego.

8 UWAGI KOŃCOWE:

W trakcie wykonywania robót może się okazać, że istniejące sieci (np. energetyczne, telekomunikacyjne) ułożone są zbyt płytko w stosunku do projektowanej podbudowy, dlatego też konieczne będzie ewentualne ich zagłębienie lub ułożenie nowych odcinków. Po wcześniejszym zgłoszeniu i uzgodnieniu z właściwymi zarządcami sieci. Szczegóły w warunkach technicznych i uzgodnieniach w właścicielami sieci.

Opracowała:
mgr inż. Katarzyna Rydzik