

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa ul. Lutyckiej w Pile

I. Dane ogólne.

1. Przedmiot i cel opracowania:

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ul. Lutyckiej w zakresie przebudowy jezdni, chodników, zjazdów oraz drogi manewrowej.

2. Podstawa opracowania:

Podstawą opracowania jest:

- mapa zasadnicza 1:500
- pomiary w terenie

3. Podstawy techniczne:

Rozp. Min. Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie .

4. Opis terenu:

W tym rejonie ul. Lutycka prace zlokalizowane są w całości w granicach terenów zabudowanych miasta Piła. Jest to zabudowa o zróżnicowanym charakterze – domy jedno i wielorodzinne obiekty usługowe i handlowe.

5. Odwodnienie jezdni

Spadkiem podłużnym oraz poprzecznym 2% do istniejącej terenu (kanalizacja deszczowa istniejąca).

6. Uzbrojenie terenu.

W pasie prowadzonych robót nie występują urządzenia infrastruktury technicznej, które kolidowałyby z przebudową drogi.

7. Warunki gruntowo-wodne

W pasie prowadzonych robót występują proste warunki gruntowo – wodne, a podłoże zakwalifikowano jako G1.

II. Opis robót:

1. Opis robót

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni ulicy Lutyckiej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego SMA 0/12,8 grub. 4 cm
- warstwa wiążąca grub. 4 cm z betonu asfaltowego AC16W
- wzmocnienie warstw bitumicznych geosystemem

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni drogi manewrowej

- warstwa ścieralna z kostki betonowej dwuteowej szarej grub. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu C8/10 grub. 20 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego cementem $R_m=5,0$ MPa grub. 16 cm
- podłoże G1 o module sprężystości (wtórnym) nie mniejszym niż 120 MPa

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni zjazdów

- warstwa ścieralna z kostki betonowej dwuteowej szarej grub. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu C8/10 grub. 20 cm
- podłoże G1 o module sprężystości (wtórnym) nie mniejszym niż 120 MPa

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni chodników i peronów na przystankach autobusowych :

- warstwa ścieralna z kostki betonowej prostokątnej szarej grub. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm
- podbudowa grub. 15 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm zg. z PN-En 13285
- podłoże G1 o module sprężystości (wtórnym) nie mniejszym niż 80 MPa

Obramowanie projektowanych nawierzchni drogowych stanowić będą:

- krawężniki wystające o wymiarach 15x30 cm posadowione na betonowych ławach fundamentowych z oporem. Zaprojektowano krawężniki wystające na wysokość 12 cm z.
- krawężniki obniżone o wymiarach 15x22 cm posadowione na betonowych ławach fundamentowych z oporem zlokalizowane na wejściach z jezdni na chodniki
- krawężniki wtopione 12x25 cm posadowione na betonowych ławach fundamentowych na zjazdach
- obrzeża chodnikowe 8x30 cm zlokalizowane na krawędziach chodników i peronów przystanków autobusowych

2. **Część rysunkowa:**

- plan zagospodarowania terenu 1:500
- przekroje poprzeczne 1:10

Podpis