

OPIS TECHNICZNY

do projektu na przebudowę ulicy Prześwit w Pile

1. Przedmiot inwestycji:

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ulicy Prześwit w Pile
Przebudowa obejmuje;
- przebudowę jezdni w ulicy Prześwit na odcinku o długości 58,95m

Podstawą merytoryczną i formalną opracowania projektu zagospodarowania jest:

1. Mapa zasadnicza sytuacyjno-wysokościowa, skala 1:500

oraz podstawy techniczno - prawne:

1. Rozp. Min. Transp. i Gosp. Mors. z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (DZ.U. nr 43 z dnia 14.05.1999 r.)
2. Prawo budowlane Dz. U. z 2000 r. nr 106 poz. 1126 – tekst jednolity (z późniejszymi zmianami)
3. Rozp. Min. Gospod. Przestrz. i Budownictwa z dnia 14 grudnia 1994 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Tekst jednolity: Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 140 z późniejszymi zmianami)
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. W sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 21181 z dnia 23 grudnia 2003 r.)
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r Prawo o ruchu drogowym Dz. u. nr 160 (z późniejszymi zmianami)
6. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych z 2012r opracowany dla GDDK i A przez Politechnikę Gdańską

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu:

Projektowana ulica zlokalizowana jest w miejscowości Piła, na działce ew. 456, 458 obręb 8. Ulica Prześwit w Pile jest drogą gminną wewnętrzną. Istniejący pas drogowy ma szerokość 15,00m. Ulica obsługuje zlokalizowane przy ulicy zakłady przemysłowe oraz sklep. Teren jest płaski o spadku od 0% do 2% . Przebudowywany odcinek ulicy jest przedłużeniem istniejącego ciągu. Rozpoczyna się na wykonanej nawierzchni z kostki brukowej betonowej a kończy w km 0+058,95. Ulica Prześwit jest drogą jedno jezdniową. W jezdni istnieje nawierzchnia gruntowa w części utwardzona kruszywem kamiennym. W jezdni jest brak urządzeń podziemnych. Stan nawierzchni średni , zły. Nawierzchnia w ramach bieżącego utrzymania była wyrównywana równiarką samobiezną. Z projektowaną drogą w km 0+050,74 krzyżuje się zjazd indywidualny o nawierzchni z kostki brukowej betonowej. Na styku z przebudowywaną ulicą przewiduje się przebudowę zjazdu.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu:

Projekt zagospodarowania terenu przebudowywanej ulicy pokazano na planie rys. nr 1.

Promienie prawoskrętów: R-5,0m

Jezdnia w ulicy: o szerokości od 10,5m do 6,0m ograniczona krawężnikiem ulicznym 15*30*100 o nawierzchni z kostki brukowej betonowej o spadku poprzecznym daszkowym 2%

Niweleta: w związku z dużym zagęszczeniem istniejącej sieci podziemnej projektuje się niweletę o rzędnych istniejących lub wyższych ,

Odwodnienie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących wpustów kd w ulicy Philipsa

Roboty rozbiórkowe

Wynikają z konieczności przebudowy istniejącego zjazdu zlokalizowanego w km 0+050,74. Kostkę brukową z rozbiórki należy wykorzystać w maksymalnym stopniu. Nie przewiduje się odzysku krawężnika.

Roboty ziemne

Technologia robót

Technologia i sposób wykonania robót zasadniczych, przedstawiona jest w przedmiarze robót

4. Konstrukcja nawierzchni:

Nawierzchnię zaprojektowano na podstawie Dz. Ustaw nr 43 z 1999 roku oraz " Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych. Przyjęto konstrukcję nawierzchni jezdni na podłożu G1, o module sprężystości(wtórny) nie mniejszym niż 80MPa .

Nawierzchnia w ulicy i na zjeździe

- nawierzchnia z kostki brukowej bet. kolor szary , gr. 8cm
- podsypka cem.-piaskowa 1:4 gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 25cm
- podsypka piaskowa gr. 10cm

4.1. Krawężniki, obrzeża

Krawężniki:

Wzdłuż krawędzi jezdni projektuje się krawężnik uliczny 15*30*100 wysunięty +12cm ponad projektowaną jezdnią na ławie z betonu B-15. Przy projektowanych zjazdach przy krawędzi jezdni projektuje się krawężnik najazdowy 15*22*100 wysunięty +4cm.

5. Opinia geotechniczna:

Stwierdzono że w podłożu rodzimym występują piaski drobno i średnioziarniste stanowiące podłoże nośne. Grunt G1.

Nie stwierdzono występowania wody gruntowej.

W związku z powyższym ustala się **proste warunki gruntowe w I kategorii geotechnicznej.**

10. Zestawienie elementów zagospodarowania:

- długość jezdni ulicy: 58,95m

11. Normy:

1. PN-B-02480	Grunty budowlane. Określenia. Symbole. Podział i opis gruntów
2. PN-S-02205	Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania
3. BN-77/8931-12	Oznaczenie wskaźnika zagęszczenia gruntu
4. PN-/B-06714-17	Kruszywa mineralne. Badania. Oznaczanie wilgotności
5. BN-64/8931-02	Drogi samochodowe. Oznaczanie modułu odkształcenia nawierzchni podatnych i podłoża przez obciążenie płytą
6. PN-B-11111	Kruszywo mineralne. Kruszywo naturalne do nawierzchni drogowych. Żwir i mieszanka
7. PN-B-06250	Beton zwykły
8. PN-B-32250	Materiały budowlane. Woda do betonów i zapraw
9. PN-S-96013	Drogi samochodowe. Podbudowa z chudego betonu. Wymagania i badania
10. PN-B-19701	Cement. Cement powszechnego użytku. Skład, wymagania i ocena zgodności
11. BN-80/6775-03/04	Prefabrykaty budowlane z betonu. Elementy nawierzchni dróg, ulic, parkingów i torowisk tramwajowych. Krawężniki i obrzeża
12. PN-B-06050	Roboty ziemne budowlane
13. PN-B-06251	Roboty betonowe i żelbetowe
14. PN-B-10021	Prefabrykaty budowlane z betonu. Metody pomiaru cech geometrycznych
15. BN-80/6775-03/01	Prefabrykaty budowlane z betonu. Elementy nawierzchni dróg, ulic, parkingów i torowisk tramwajowych. Wspólne wymagania i badania
16. BN-80/6775-03/04	Prefabrykaty budowlane z betonu. Elementy nawierzchni dróg, ulic, parkingów i torowisk tramwajowych. Krawężniki i obrzeża chodnikowe
17. BN-64/8845-02	Krawężniki uliczne. Warunki techniczne ustawiania i odbioru.