

OPIS TECHNICZNY

do projektu zagospodarowania terenu przebudowy
ul. Bocznej w Kikole.

1. Podstawa opracowania

Projekt opracowano na podstawie:

- 1.1. Planu zagospodarowania terenu
- 1.2. Planu sytuacyjno – wysokościowego w skali 1 : 500
- 1.3. Pomiarów uzupełniających wykonanych przez projektanta niniejszego opracowania.
- 1.4. Projektów branżowych stanowiących składniki projektu dla w/w zadania
- 1.5. Orzeczenia geotechnicznego
- 1.6. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ulicy Bocznej w Kikole w zakresie jezdni, chodników, zjazdów wraz z odwodnieniem.

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Obszar przewidziany na inwestycję obejmuje istniejący pas drogowy. Ulica Boczna na odcinku projektowanym posiada nawierzchnię gruntową oraz tłuczniową. Teren zgodnie z ustaleniami planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego miasta przeznaczony jest pod budownictwo jednorodzinne. Teren uzbrojony jest w sieć wodociągową, oraz sanitarną, posiada także sieć telefoniczną, gazową oraz oświetlenie.

Istniejące uzbrojenie zgodnie z uzgodnieniami zostanie utrzymane.

4. Roboty rozbiórkowe

Roboty rozbiórkowe obejmują rozebranie istniejącego przepustu na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej z ulicą Boczna.

5. Geotechniczne warunki posadowienia obiektu budowlanego

W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono warstwę nasypów nie budowlanych o miąższości do 0,4 m. Pod tą warstwą zalegają piaski drobne, pospółki i żwiry. Warstwy leżące niżej nie mają wpływu na dobór konstrukcji nawierzchni. Ustalony w czasie wiercenia poziom wody gruntowej znajduje się na głębokości 2,00 m poniżej terenu istniejącego.

6. Stan prawny

Projektowana ulica wytyczona jest w wydzielonym pasie terenu przewidzianym pod komunikację.

Obręb nr Kikół - 7

działki nr 435, 484

Właściciel Gmina Kikół

Użytkownikiem powyższych działek jest Gmina Kikół.

7. Projektowane zagospodarowanie terenu

Projektowany odcinek ulicy położony jest w południowo – wschodniej części miasta.

7.1. Projektowane rozwiązania drogowe.

Długość projektowanego odcinka wynosi 171,00m

Spadki niwelety od 1,74 % do 8,57 % dostosowano do istniejącego ciągu komunikacyjnego, istniejącej infrastruktury oraz normatywu projektowania, dążąc do stworzenia właściwych warunków odwodnienia. Spadki podłużne i poprzeczne mieszczą się w granicach normatywu projektowania

Przekrój poprzeczny projektowanej ulicy stanowi jezdnię szerokości 5,00 m oraz chodnik szerokości 2,00 m.

Odwodnienie ulicy zaprojektowano poprzez spadki poprzeczne i podłużne do wpustów ulicznych – kratek ściekowych przyłączonych do kanalizacji deszczowej.

8.1. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję jezdni przyjęto na podstawie „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”.

8.1.1. Konstrukcja jezdni

Nawierzchnię jezdni projektuje się następującej konstrukcji:

- kostka betonowa typu „POLBRUK” grubości 8 cm , koloru szarego
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 5 cm
- podbudowa z tłucznia melafirowego 2-31,5 mm grub.10 cm
- podbudowa z tłucznia melafirowego 31,5-63 mm grub. 20 cm
- warstwa wyrównawcza z piasku grub. 10 cm

8.2. Krawężniki uliczne

Krawężniki zaprojektowano betonowe typu ulicznego o wymiarach 12/15 x 30 x 100 cm ustawione na ławie betonowej z betonu B-15 z oporem.

8.3. Chodnik

Nawierzchnię chodnika projektuje się następującej konstrukcji:

- kostka betonowa typu „POLBRUK” grubości 6 cm , koloru szarego
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 4 cm,
- warstwa odsączająca z piasku średniego grubości 10 cm.

8.4. Obrzeża betonowe

Obrzeża zaprojektowano betonowe o wymiarach 8 x 30 x 100 cm ustawione na ławie żwirowej o wym. 5 x 15 cm.

8.5. Zjazdy bramowe

Nawierzchnię zjazdów projektuje się następującej konstrukcji:

- kostka betonowa typu „POLBRUK” grubości 8 cm , koloru czerwonego
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 5 cm,
- podbudowa z tłucznia (0-31,5 mm) grub. 20 cm,
- warstwa wyrównawcza z piasku średniego grubości 10 cm.

9. Odwodnienie ulicy

Na ul. Bocznej odwodnienie projektuje się do wpustów ulicznych z włączeniem do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Szczegółowe rozwiązanie włączenia wpustów ulicznych do kanalizacji deszczowej ujęte jest w opracowaniu branżowym.

10. Oświetlenie

Pozostaje oświetlenie istniejące. Nowego oświetlenia na tym etapie nie projektuje się.

11. Istniejące uzbrojenie podziemne.

Skrzynki do zasuw oraz włązy do istniejących studni uzbrojenia podziemnego wyrównać do projektowanych rzędnych nawierzchni. Roboty ziemne w strefie ochrony kabli Telekomunikacji Polskiej S.A., kabli energetycznych wykonać sposobem ręcznym.

12. Roboty ziemne

Ilość robót ziemnych związanych z budową projektowanej ulicy ogranicza się do wykonania koryta pod jezdnię, chodnik oraz zjazdu do posesji. Nadmiar ziemi wywieść na odkład. Roboty ziemne wykonać do rzędnej koryta pod nawierzchnię jezdni. Roboty ziemne wykonać zgodnie z BN-72/8932-01 Budowle drogowe i kolejowe „Roboty ziemne.”

Podłoże pod jezdnie należy doprowadzić do wskaźnika zagęszczenia 0,98 szczególnie w miejscach gdzie były robione wykopy pod uzbrojenie podziemne.

13. Bilans terenu

• Powierzchnia jezdni	1 123,00 m ²
• powierzchnia chodnika	524,00 m ²
• powierzchnia zjazdów	236,00 m ²

14. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia podczas realizacji obiektu budowlanego

W zakres zamierzenia inwestycyjnego wchodzi następujące obiekty: roboty drogowe, kanalizacja deszczowa

Kolejność realizacji powyższych robót z powodów technologicznych: rozbiórka nawierzchni istniejących, realizacja uzbrojenia podziemnego wod-kan, budowa nawierzchni drogowej.

Elementy mogące stwarzać zagrożenie dla zdrowia ludzi można zaliczyć wszelkie zakłócenia w ruchu drogowym stworzone przez pracowników i maszyny obsługujące budowę, głębokie wykopy, prace w pobliżu czynnych instalacji podziemnych, prace maszyn drogowych.

Roboty budowlane dotyczące robót drogowych są oparte na rozwiązaniach powszechnie znanych, a ponadto zakres robót jest mały. Dlatego Wykonawca musi teren robót odpowiednio oznakować tymczasowymi znakami drogowymi zgodnie z „instrukcją oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym”. Czas realizacji inwestycji zminimalizować do niezbędnego minimum.

Prowadzenie instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, nie przewiduje się stosowania specjalnych wymagań, innych niż te które są zawarte w aktualnie obowiązujących instrukcjach branżowych i przepisach BHP. Dlatego instruktaż pracowników powinien być przeprowadzony stosownie do tych przepisów, w zależności od branży z którymi wykonawca zobowiązany jest się zapoznać. Wszelkie prace wykonywane z udziałem maszyn należy wykonywać z zachowaniem instrukcji pracy dla poszczególnych maszyn oraz przepisami ogólnymi.

Wszelkie środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń, muszą być zgodne z właściwymi przepisami w tym zakresie. Nie

przewiduje się odstępstw od tych przepisów, ani nie ustala się niżej specjalnych wymagań nie objętych przepisami.

15. Zagrożenie dla środowiska

Z uwagi na charakter drogi i przyjęte parametry techniczne zamierzenie inwestycyjne nie spowoduje bezpośredniego pogorszenia środowiska.

16. Uwagi końcowe

1. Do robót drogowych można przystąpić po zrealizowaniu uzbrojenia projektowanego oraz przebudowie i zabezpieczeniu uzbrojenia istniejącego.
2. Prace prowadzić na warunkach i zgodnie z uzgodnieniami gestorów uzbrojenia.
3. Nie osiowe usytuowanie niektórych wpustów ulicznych wynika z bezpośredniej kolizji istniejącego uzbrojenia.

Opracował:

Włodzimierz Łaganowski