

OPIS TECHNICZNY

do Dokumentacji Projektowej przebudowy drogi gminnej

ul. Parkowa w Chmielniku

od km 0+003 do km 0+180, długości 177mb

1. Podstawa opracowania.

- Umowa z Inwestorem;
- Mapa geodezyjna w skali 1:500;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1996r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz.U. Nr 43, poz. 430 z dnia 14 maja 1999r/;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programem funkcjonalno-użytkowego /Dz.U. Nr 202, poz. 2072/;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2003r 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. 2181/;
- Inne obowiązujące normy i przepisy.

2. Zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ulicy Parkowej w Chmielniku od km 0+003 do km 0+180, długości 177mb. Niniejsza ulica leży w województwie świętokrzyskim, powiat Kielce, na terenie miasta i gminy Chmielnik.

Zakres opracowania obejmuje:

- wzmocnienie istniejącej konstrukcji nawierzchni poprzez ułożenie warstwy kruszywa łamanego;
- wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego – 4 cm wg PN-S-96022;
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4cm po zagęszczeniu wg PN-S-96022;

Początek ulicy Parkowej zaczyna się w km 0+003 ul. A. Dygasińskiego (droga powiatowa) a koniec odcinka znajduje się w km 0+180 w skrzyżowaniu z ulicą Żeromskiego (droga gminna)

Ulica Parkowa przeznaczona do przebudowy mieści się we własności pasa drogowego Inwestora, zakres prowadzonych prac nie spowoduje wyjścia poza pas drogowy.

3. Stan istniejący.

Nawierzchnia drogi jest w złym stanie technicznym, występują liczne zaniżenia, ubytki w nawierzchni jak również znaczne nierówności poprzeczne i podłużne. Szerokość nawierzchni 4,5m obustronne pobocza ziemne. Oś drogi w planie składa się z odcinków prostych. Ulica jest odwadniana za pomocą kratki ściekowych, które znajdują się w km 0+071 i woda jest odprowadzana do kanalizacji deszczowej. Przebiega w terenie miejskim przez teren zabudowany, strona prawa, zabudowa to budynki mieszkalne wolnostojące.

Natomiast strona lewa to teren z zielenią i drzewami. Topole bardzo wysokie, częściowo obumarłe, które przy silnych wiatrach są zagrożeniem dla istniejących budynków po przeciwnej stronie ulicy.

Problemem podstawowym jest zły stan techniczny nawierzchni omawianej ulicy. Zakres planowanej inwestycji obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni oraz wykonanie nowej nawierzchni z betonu asfaltowego. Wykonanie nawierzchni z gładkiego asfaltu korzystnie wpłynie na klimat akustyczny w otoczeniu ulicy oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu. Przeprowadzenie przebudowy w proponowanej formie stworzy w pełni zadowalające warunki ruchu kołowego.

4. Stan projektowany.

Parametry techniczne:

- klasa drogi – L;
- droga jednojezdniowa, dwupasmowa, dwukierunkowa;
- prędkość projektowa – V_p – 50km/h;
- kategoria obciążenia ruchem – KR2;
- szerokość jezdni – 4,5m;
- nawierzchnia jezdni – asfaltowa;
- szerokość pobocza – 0,50m

5. Konstrukcja nawierzchni.

Zaprojektowano następującą konstrukcję wzmocnienia nawierzchni drogi na odcinku od km 0+003 do km 0+180

- warstwa ścieralna – 4cm beton asfaltowy wg PN-S-96022;
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy wg PN-S-96022 – 4 cm;
- podbudowa z kruszywa kamiennego 0-31,5mm wg BN-64/8933-02 – 10cm;

Nawierzchnię należy obramować krawężnikiem betonowym wibroprasowanym 15 x 30cm na ławie betonowej B-15 z oporem, na odcinku wjazdów zastosować obniżenie krawężnika do 6 cm od nawierzchni asfaltowej.

6. Odwodnienie.

Zaplanowano remont 3 sztuk studzienek ściekowych. Studzienki ściekowe wykonać jako żelbetowe prefabrykaty o średnicy 500 typ ciężki z osadnikiem. Wpust uliczny z elementów prefabrykowanych żelbetowych należy ustawić na ławie betonowej o grubości 20cm z betonu B-20. Na wpuscie zastosować kratę żeliwną klasy D-400 (40t). Odprowadzenie pod jezdnią wykonać z rur PCV o średnicy 200 kielichowe- grubość ścianki 5,9mm posadowionej na ławie z piasku średnioziarnistego o grubości 20cm. Zasypanie wykonać piaskiem gruboziarnistym z zagęszczeniem warstwami co 20cm, wraz z uzupełnieniem warstw konstrukcji nawierzchni. Zagęszczenie wykonać do współczynnika 1,0.

7. Zjazdy.

Przewidziano odbudowę wszystkich zjazdów indywidualnych na przedmiotowym odcinku na podbudowie z kruszywa łamanego do projektowanej niwelety drogi. Utwardzenie zjazdu wykonać z kruszywa kamiennego 0-31,5mm grubości 15cm w granicy pasa drogi.

Na zjazdach krawężnik obniżyć do 6cm nad nawierzchnię asfaltową, a dalej za krawężnikiem zostanie ułożona nawierzchnia z kruszywa kamiennego 0-31,5mm grubości 15cm oraz warstwa masy asfaltowej grubości 4cm.

8. Organizacja ruchu.

Oznakowanie pionowe na przedmiotowym odcinku drogi należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2003r 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. 2181/; Projekt będzie obejmował ustawienie nowych znaków pionowych A-7 – sztuk 2 i C-2 – sztuk 1.

9. Ogrodzenia i wycinki drzew.

W niniejszym opracowaniu nie przewiduje się ingerencji w istniejące ogrodzenia.

10. Urządzenia obce.

Lokalizacja urządzeń obcych występujących w obrębie pasa drogowego jest naniesiona na podkładach geodezyjnych.

11. Ochrona środowiska.

Istniejąca droga gminna – ulica Parkowa jest drogą ogólnodostępną i służy do obsługi mieszkańców przyległych posesji. Przebudowa drogi – ulicy Parkowej dodatnio wpłynie na podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych.

Trasa ulicy przebiega w pasie własności drogi i nie narusza terenów zielonych i chronionych. Przewidziany jest ruch średni, który nie będzie powodował nadmiernego hałasu. W przyszłości nie przewiduje się większego natężenia ruchu. Ponadto uważa się, iż przebudowa ulicy (przy zachowaniu podstawowych norm i warunków realizacji) w zakresie wpływu na środowisko i zdrowie ludzi ze względu na przedsięwzięcia nie pogorszy istniejący już warunków i nie wpłynie na komponenty środowiska.

Oddziaływanie na środowisko z jakim należy się liczyć w okresie przebudowy to w szczególności:

- dodatkowe zanieczyszczenie powietrza wynikające z pracy maszyn, transportu materiałów na plac budowy;
- przejściowy wzrost poziomu hałasu;
- prace realizowane będą w porze dziennej.

12. Uwagi.

- całość robót należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami branżowymi i BHP;
- wszelkie użyte materiały powinny posiadać certyfikaty i aprobaty techniczne;
- roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia wykonać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem pracownika użytkownika sieci.

Opracował: