

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego na przebudowę ciągu drogi powiatowej 4771P
w m. Wilkowice (ul. Dworcowa, ul. Świąteczowska)
od km 0 + 000 do km 2+714

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowlany na przebudowę ciągu drogi powiatowej 4771P w m. Wilkowice (ul. Dworcowa, ul. Świąteczowska) opracowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124), podkłady geodezyjne oraz na podstawie pomiarów sytuacyjno-wysokościowych wykonanych w terenie.

2. PARAMETRY PROJEKTOWANIA

Do projektowania przyjęto następujące parametry techniczne jak dla drogi klasy Z:

- kategoria obciążenia ruchem	- KR 2
- szerokość jezdni	- 6,00 m
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego	- 2,50 m
- pochylenie poprzeczne jezdni	- 2 %
- pochylenie poprzeczne ścieżki	- 1,5 %
- prędkość projektowa	- 50 km/h

3. STAN ISTNIEJĄCY

Długość planowanej inwestycji w m. Wilkowice wynosić będzie 2+714 km.

Projektowana przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 4771P w m. Wilkowice wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w całości znajduje się na terenie zabudowanym. Długość planowanego odcinka inwestycji wynosi ok. 2 714,0 m. Odcinek ten rozpoczyna się na skrzyżowaniu dróg powiatowych nr 4770P i 4771P w m. Wilkowice, a kończy na km 2+714 drogi powiatowej 4771P w m. Wilkowice (ul. Dworcowa oraz ul. Świąteczowska).

4. PROJEKTOWANY PROFIL PODŁUŻNY

Projektowana niweleta drogi i ciągu pieszo-rowerowego została dostosowana do istniejącego przebiegu jezdni i terenu. Ciąg pieszo-rowerowy od km 0+000 do km 2+714 będzie wykonany z kostki betonowej wibroprasowanej bez fazowej po prawej stronie jezdni.

5. PROJEKTOWANE PRZEKROJE POPRZECZNE

Jezdnia od km 0+000 do km 2+714 projektowana jest w obustronnych krawężnikach szerokości 6,20 m wraz ze ściekiem przy krawężnikowym szerokości 10 cm.

Ciąg pieszo-rowerowy w przekroju poprzecznym do km 0+560 poprowadzony będzie w odległości 1,0 m od krawężnika, a następnie na pozostałym odcinku wzdłuż krawężnika. zostanie odsunięty na odległość 1,0 m od krawędzi jezdni do

km 2+030. W dalszej części do końca odcinka ciąg poprowadzony będzie przy krawężniku. Szerokość całego ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano szerokości 2,50 m. Pas ziemi pomiędzy jezdnią, a ciągiem pieszo-rowerowym ułożyć humus i obsiać go trawą. Również pas ziemi za ścieżką szer. ok. 0,50 m wyprofilować i obsiać trawą.

Wzdłuż projektowanego odcinka drogi zaprojektowano zjazdy na przylegające obok posesje.

6. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA JEZDNI I CIĄGU PIESZO-ROWEROWEGO

6.1. JEZDNI

Krawędzie jezdni po obu stronach na odległości od 1,00 – 1,50 m sfrezować i rozebrać konstrukcję nawierzchni i wykonać nową.

Najpierw należy wykonać wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=5$ MPa o grubości 10 cm, następnie ułożyć podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm. Na tej podbudowie należy ułożyć podbudowę z betonu asfaltowego AC16P grubości 7 cm. Po wykonaniu poszerzeń na całej szerokości jezdni należy ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego AC11W grubości średnio 6 cm, a następnie ułożyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S grubości 5 cm.

6.2. CIĄG PIESZO-ROWEROWY I CHODNIKI

Nawierzchnię ciągu pieszo-rowerowego projektuje się z kostki betonowej wibroprasowanej bez fazowej grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej grub. 3-5 cm. Pod nawierzchnią projektuje się podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm, a pod podbudowę wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=5$ MPa grubości 10 cm.

6.3. ZJAZDY

Nawierzchnię na zjazdach projektuje się również z kostki betonowej wibroprasowanej bez fazowej grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej grub. 3-5 cm. Pod nawierzchnią projektuje się podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm, a pod podbudowę wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=5$ MPa grubości 10 cm.

6.4. KRAWĘŻNIKI

Krawężniki wzdłuż jezdni projektują się betonowe wibroprasowane 100×30×15cm na ławie betonowej z oporem w ilości 0,0825 m³/mb wystające nad jezdnię 12 cm, a przy przejściu dla pieszych obniżyć do 1 cm wystającego nad jezdnię, a w miejscach zjazdów 3 cm nad jezdnię.

Krawężnik na zjazdach projektuje się betonowy wibroprasowany 100×30×15cm ustawione na leżąco na ławie betonowej z oporem w ilości 0,0825 m³/mb z betonu kl. C12/15.

6.5. OBRZEŻE

Wzdłuż całego ciągu projektuje się obrzeże betonowe wibroprasowane 100×30×8 cm ustawione na ławie betonowej z oporem w ilości 0,024 m³/mb z betonu kl. C12/15.

7. ROBOTY WYKOŃCZENIOWE

Na terenach zielonych należy rozłożyć warstwę humusu grub. 5 cm i obsiać trawą.

8. ODWODNIENIE

Wody opadowe zostaną odprowadzone do przebudowanej istniejącej kanalizacji deszczowej poprzez nowe studzienki ściekowe i przykanaliki z rur PVCØ160 mm. Pod zjazdami należy ułożyć rury PVC Ø 400.

8.1 Przebudowa sieci kanalizacji deszczowej w drodze powiatowej nr 4771P w m. Wilkowice:

Teren objęty opracowaniem w zakresie sieci kanalizacji deszczowej obejmuje odcinek drogi od km 0+000,0 (skrzyżowanie z ul. Mórkowską) do km 0+586,0 (przejazd kolejowy) oraz od km 1+060,0 (skrzyżowanie z ul. Lipową) do km 2+714,0 (koniec miejscowości) przebiegający w terenie zabudowanym.

Inwestycja polega na wykonaniu przebudowy istniejącej sieci kanalizacji deszczowej, po istniejącej trasie na nowoprojektowany kolektor deszczowy (2 240,0mb) z rur PVC łączonych na wcisk o średnicy zewnętrznej 400 mm na podsypce piaskowej o grubości 10,0cm wraz z studzienkami ściekowymi oraz przykanalikami z rur PVC (ilość oraz rodzaj podano w Przedmiarze Robót w Kosztorysie Ofertowym). Przebudowę sieci należy prowadzić zgodnie z istniejącymi spadkami.

W miejscach skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem należy wykonać przekopy próbne w celu ustalenia rzeczywistej głębokości istniejącego uzbrojenia. W przypadku kolizji, kolidujący przewód zabezpieczyć lub przełożyć. Szczegółowy przebieg przewodów ustalić na podstawie przekopów próbnych. W miejscach skrzyżowań roboty prowadzić ręcznie z dużą ostrożnością. Kolidujący przewód należy podwiesić. Zachować normatywne odległości w pionie i w poziomie. Odkryte urządzenia zabezpieczyć przed uszkodzeniami oraz osiadaniem gruntu i pozostawić w ziemi po zakończeniu robót.

9. TECHNOLOGIA ROBÓT

Przed przystąpieniem do robót należy zgłosić rozpoczęcie do właściwego Nadzoru Budowlanego.

Po wykonaniu robót pomiarowych można przystąpić do robót przygotowawczych i ziemnych. W czasie wykonywania tych robót należy zachować warunki wynikające z uzgodnień branżowych, a dotyczących wykonywania robót w rejonie kolizji z uzbrojeniem podziemnym terenu.

10. REPERY

Niwelację wysokościową nawiązano do naniesionych na mapie sytuacyjnej wysokości zaniwelowanych przez geodetę oraz pomiarów dodatkowych w terenie.

Opracował: