

OPIS TECHNICZNY

do projektu wykonawczego na:

Remont dróg wewnętrznych na Osiedlu Młodych w Wołczynie. Etap 2

Podstawa opracowania

1. Ustawa z dnia 07 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane [Dz. U. Nr 207 z 2003 r., poz. 2016 wraz z późniejszymi zmianami].
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [Dz. U. Nr 43, poz. 430].
3. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie listy odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym nie będącym przedsiębiorstwami, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku [Dz. U. Nr 75, poz. 527]
4. Mapa sytuacyjno-wysokościowa.
5. Pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane w terenie wraz z inwentaryzacją stanu istniejącego.
6. Uzgodnienia z Zamawiającym.
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego [Dz. U. Nr 202, poz. 2072].
8. Ustawa o drogach publicznych – tekst jednolity z dnia 24 sierpnia 2004 r. [Dz. U. Nr 204, poz. 2086].
9. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 września 2002 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco wpływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko [Dz. U. Nr 179, poz. 1490, z późn. zm.].
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia [Dz. U. Nr 120, poz. 1126].
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie wzorów: wniosku o pozwolenie na budowę, oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane i decyzji o pozwoleniu na budowę [Dz. U. Nr 120, poz. 1127].
12. Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. [Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.]
13. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.).
14. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170 poz. 1393).
15. 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. 2181)

1. Przedmiot zamierzenia

Przedmiotem opracowania jest remont nawierzchni dojazdowej drogi wewnętrznej na Osiedlu Młodych w Wołczynie o łącznej długości 90,80 m.

Projektowane roboty stanowią element remontu drogi zgodnie art. 29, ust. 2, pkt 12 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane i zgodnie z art. 30, ust. 1, pkt 2 tej ustawy nie wymagają pozwolenia na budowę, a podlegają zgłoszeniu właściwemu organowi.

Remont nawierzchni jezdni polega na wykonaniu nowej warstwy ścieralnej po wyprofilowaniu istniejącej jezdni przez frezowanie i wyrównanie betonem asfaltowym. W ramach robót będzie wykonana częściowa wymiana oraz regulacja krawężników i chodników oraz odnowione oznakowanie poziome cienkowarstwowe.

Remont obejmuje pas drogowy drogi głównej i przyległe parkingi po istniejącym przebiegu ulicy, w granicach pasa drogowego.

2. Stan istniejący

Remontowana ulica wewnętrzna na Osiedlu Młodych ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 3,50 do 5,90 m, parkingi o szerokościach 5,0 - 12,85 m. Warstwa ścieralna o grubości ok. 2-3 cm.

Chodniki wzdłuż jezdni tylko na początkowym odcinku, o nawierzchni z płytek chodnikowych 50*50*7, lokalnie z kostki brukowej betonowej przy włączeniu do ul. Dworcowej.

Stan nawierzchni jezdni ze względu na ubytki, nierówności i zastoiska wymaga remontu.

Po lewej stronie drogi ułożone są krawężniki betonowe o wymiarach 20x30 cm w stanie dobrym, wymagają korekt przebiegu na włączeniach ze względu na skosy i załamania oraz dostosowania wysokościowego na ciągach pieszych. Po stronie prawej obramowanie drogi stanowią krawężniki betonowe o wymiarach 15x30 cm oraz obrzeża betonowe w bardzo złym stanie, które wymagają rozbiórki i wymianie na nowe.

Przy ulicy występują parkingi i zatoczki wykorzystywane do parkowania pojazdów.

Odwodnienie powierzchniowe do kanalizacji deszczowej.

3. Projektowane rozwiązania

Projektuje się poprawienie profilu podłużnego ze spadkami minimalnymi ok. 0,5 % i poprzecznego przez uzyskanie na drodze głównej spadku jednostronnego 2%. W ramach profilowania przewiduje się frezowanie na włączeniach oraz wyrównanie nawierzchni betonem asfaltowym. Ze względu na niewielką grubość warstwy ścieralnej przewiduje się w ramach wyrównania zaklinowanie kruszywa podbudowy warstwą betonu asfaltowego.

Zakres remontu obejmuje obszar pasa drogowego istniejącej drogi osiedlowej i przebiega po istniejącej osi drogi, którą pokazano poglądowo.

W ramach robót przewiduje się korekty wszystkich wyokrągłeń krawężników na włączeniach parkingów oraz innych załamania nie będących łukami na wyokrąglenia łukami kołowymi w planie. Ponadto projektuje się obniżenie krawężników do wys. 2 cm nad nowoprojektowaną jezdnią na przejściach dla pieszych, na długości ciągów pieszych. W związku z tym przewiduje się konieczność rozbiórki chodników na całej szerokości do obrzeża celem regulacji wysokościowej.

Remont nawierzchni pociąga za sobą konieczność regulacji urządzeń obcych. Urządzenia zniszczone należy w ramach regulacji wymienić na nowe uzyskane od właściciela sieci.

Przewiduje się maksymalne odzyskiwanie materiałów z rozbiórki, materiały nie nadające się do ponownego wbudowania zostaną wywiezione na Składowisko Odpadów Komunalnych na koszt Wykonawcy.

Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania

- Powierzchnia jezdni bitumicznych wynosi 683,73 m².

Profil podłużny

Przyjęto istniejącą niweletę z podniesieniem wynikającym z wykonania warstwy ścieralnej oraz uzyskaniem pochyłeń minimalnych 0,5 % do istniejących oraz projektowanych wpustów ulicznych. Niweletę skorygowano poprzez frezowanie lub dodatkowe wyrównanie w miejscach zapadnięć i zastoisk wodnych.

Przekroje poprzeczne

Zaprojektowano przekrój uliczny jednostronny o spadkach 2%, na parkingach także 2%.

Repery

Rzędne istniejące i projektowane podane zostały w odniesieniu do rzędnych studni telekomunikacyjnych przy strefie robót. Repery pokazano na planie sytuacyjnym.

Konstrukcja remontu nawierzchni jezdni

- 4,0 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, wg WT2;
- śr. 3,0 cm – warstwa profilująco – wyrównawcza, w tym zaklinowanie kruszywa, z betonu asfaltowego AC 11 W, wg WT2;
- 4,00 cm – frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni na włączeniach.

Konstrukcja poszerzenia jezdni

- 4,0 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, wg WT2;
- 4,0 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W, wg WT2;
- 20 cm – podbudowa pomocnicza z betonu cementowego B-15.

Wszystkie materiały zastosowane do budowy obiektu muszą posiadać aktualne atesty materiałowe, tj. certyfikaty, aprobaty techniczne IBDiM.

Odwodnienie

Utrzymano istniejący układ odwodnienia. Zaprojektowano dodatkową studzienkę ściekową i wykonaniem przyłącza do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Studzienka wpustowa betonowa z rur o średnicy 500 mm, z osadnikiem o głębokości minimum 0,5 m, bez syfonu, z płytą odciażającą. Przykanalik z rur pcv ciśnieniowego 200 mm o długości 6,0 m do studni kanalizacji deszczowej w jezdni.

Wzdłuż dwóch parkingów występujących po lewej stronie drogi zaprojektowano ścieki z kostki betonowej o szer. 20 cm.

Krawężniki

Krawężniki istniejące o wymiarach 20x30 cm stanowiące obramowanie lewej strony drogi przewidziano do regulacji wysokościowej. Natomiast krawężniki i obrzeża występujące po prawej stronie drogi przewidziano do rozbiórki i wymiany na nowe.

Krawężniki nowe betonowe uliczne U o wymiarach 15x30x100 cm, prostokątne, ścięte (rodzaj a), gatunek 1 (G1) wykonane z betonu klasy minimum B-25, wibroprasowane. Krawężniki układane na ławie betonowej z oporem z bet. B15, o gr. 15,00 cm, na podsypce z piasku. Na dojeściach do przejść i zjazdach obniżenie krawężnika do 2 cm nad krawędź jezdni. Na skosach krawężniki docięte piłą.

Chodniki

Chodniki z płytek istniejących i nowych w przewidywanej ilości 50%.

Chodniki przyjęto o konstrukcji z płytek chodnikowych (istniejących lub nowych):

- 7,0 cm – warstwa ścieralna z płytek chodnikowych 50*50*7
- 4,0 cm - warstwa podsypkowa z kruszyny bazaltowej lub granitowej o frakcji 0÷4 mm
- 10,0 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0÷16 mm;

z kostki brukowej (przy włączeniach - przełożenie):

- 8,0 cm - warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej prostokątnej istniejącej.
- 3,0 cm - warstwa podsypkowa z kruszyny bazaltowej lub granitowej o frakcji 0÷4 mm
- 10,0 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0÷16 mm przy nowych ciągach;

Roboty wykończeniowe

Teren za obramowaniami należy wyrównać od poziomu 2-5 cm poniżej obramowania.

Zjazdy i skrzyżowania

Przewiduje się korektę przebiegu oraz wysokości krawężników na dojazdach i w ciągach pieszych w celu ułatwienia poruszania się dla osób niepełnosprawnych i wózków dziecięcych. Wyokrąglenia krawędzi wg istniejących, o promieniach od 3,0 m do 6,0 m w zależności od charakteru i możliwości terenowych.

Oznakowanie i organizacja ruchu

Zakres opracowania nie obejmuje zmian oznakowania pionowego.

Przewiduje się odnowienie oznakowania poziomego miejsc parkingowych i przejścia dla pieszych jako cienkowiarystego.

4. Uwagi końcowe

Remontowana droga nie znajduje się w rejonie podlegającym ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Remont drogi nie wymaga sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko.

Przyjęto typowe rozwiązania techniczne oraz materiały typowe, dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym.

Realizacja inwestycji korzystnie wpłynie na środowisko ze względu na obniżenie hałasu, drgań, emisji spalin i pyłów itp. uciążliwości.

Remont ma na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska lub pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych, a także wprowadzenia, utrwalenia, bądź zwiększenia ograniczeń, lub uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późn. zm.) zgodnie z art. 21a ust. 2 pkt 4 tej ustawy - dla robót budowlanych prowadzonych w pobliżu linii wysokiego napięcia lub czynnych linii komunikacyjnych, kierownik budowy jest obowiązany, przed rozpoczęciem budowy, sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Poszczególne elementy robót winny być wykonywane zgodnie ze sztuką budowlaną, obowiązującymi przepisami i normami dla danego asortymentu robót. Wszelkie prace prowadzone pod ruchem winny być odpowiednio, tj. zgodnie z obowiązującymi przepisami oznakowane i zabezpieczone.

Obowiązkiem wykonawcy robót jest zapewnienie właściwej obsługi geodezyjnej, zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym.

Roboty należy prowadzić ze szczególną ostrożnością, zachowując obowiązujące przepisy bhp na budowie, przepisy o ochronie środowiska, o odpadach.

Wszelkie roboty prowadzone w pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego należy prowadzić ręcznie, w uzgodnieniu i pod nadzorem instytucji sprawującej zarząd nad danym urządzeniem.

W przypadku stwierdzenia występowania w terenie urządzenia nie zinwentaryzowanego na planie sytuacyjnym, należy bezwzględnie wstrzymać roboty powiadomić właściwą instytucję, a dalsze prace kontynuować w sposób przedstawiony wyżej.

Kluczbork, 10.12.2010 r.