

Inwestor : **GMINA USTRZYKI DOLNE**
ul. Kopernika 1,

Tytuł Projektu: **Przebudowa drogi gminnej nr 119225 R – ulica Wyzwolenia na odcinku od ulicy Rynek do połączenia z ulicą Pionierską wraz z przebudową parkingu**

inwestycja położona na działkach : 976/2, 1021/4

Stadium : Projekt Budowlano-Wykonawczy

| | | |
|--|--|--|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

CZĘŚĆ OPISOWA :

Spis zawartości :

Dokumenty ogólne

- 1.1 Orientacja - skala 1:10000
- 1.2 Wrys z mapy ewidencyjnej
- 1.3 Wypis z rejestru gruntów

2. Część opisowa

- 2.1 Opis techniczny
- 2.2 Rozwiązania konstrukcyjno – materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania.

3. Rysunki budowlano-konstrukcyjne

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| 3.1 Plan sytuacyjny | skala 1:500 |
| 3.2 Profil podłużny | skala 1:50/500, |
| 3.3 Przekroje poprzeczne | skala 1:100 |
| 3.4 Przekroje typowe | skala 1:50, 1:20, 1:10 |

Część opisowa:

Opis techniczny

1. Przedmiot, podstawa, zakres i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ulicy Wyzwolenia wraz z przebudową parkingu w miejscowości Ustrzyki Dolne w km 0+00-0+283

Podstawa opracowania:

- plan sytuacyjno wysokościowy - skala 1:500
- umowa pomiędzy Gminą Ustrzyki Dolne,
- wizja lokalna i pomiary w terenie
- Dz.U. nr 43 z dnia 14.05.1999r - „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym i literatura techniczna

Celem opracowania jest poprawienie warunków dla poruszania się pojazdów i pieszych wzdłuż ulicy Wyzwolenia w Ustrzykach Dolnych.

2. Zakres opracowania:

Projekt przebudowy ulicy Wyzwolenia, obejmuje:

- wykonanie oznakowania robót drogowych zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas wykonywania robót,
- wyznaczenie geodezyjne punktów i linii charakterystycznych jezdni i chodnika oraz punktów odniesienia wysokościowego,
- wykonanie robót przygotowawczych
- wykonać roboty rozbiórkowe (rozebranie ist. krawężników, rozebranie ist. nawierzchni bitumicznej ,rozbiórka ist. oznakowania pionowego i wykonanie wykopu)
- ułożenie obrzeży betonowych
- ułożenie krawężników
- wykonanie elementów konstrukcyjnych nawierzchni chodnika
- wykonanie nawierzchni chodnika
- wykonanie nawierzchni miejsc postojowych
- wykonanie przebudowy na zjazdach
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego i betonu asfaltowego
- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego
- wykonać warstwę mrozoochronną
- wykonać elementy kanalizacji deszczowej
- wykonanie regulacji studni, kratek wodościekowych, zaworów wodnych, zaworów gazowych i studzienek teletechnicznych
- zamontowanie stałego oznakowania pionowego i wykonanie malowania poziomego,
- uporządkowanie terenu budowy i wykonanie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej.

Zakres opracowania obejmuje rysunki konstrukcyjne, opis wykonania remontu nawierzchni ulicy, przedmiar robót

2. Parametry techniczne projektowanego odcinka:

- długość przebudowywanego odcinka: 283mb
- klasa techniczna drogi D
- kategoria ruchu KR1
- przekrój poprzeczny-uliczny
- nośność – 100KN/oś
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna
- nawierzchnia miejsc postojowych – kostka betonowa
- nawierzchnia chodnika – kostka betonowa
- odwodnienie – za pomocą krtek wodościekowych i kanalizacji deszczowej

4. Rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe

Przedmiotowa ulica znajduje się w centrum Ustrzyk Dolnych. Zakres przebudowy obejmuje odcinek od skrzyżowania z ulicą Pionierską (km 0+000) do (km 0+283) ul. Wyzwolenia.

Stan istniejący

Przedmiotowy odcinek jest w bardzo złym stanie technicznym. Jezdnia ma szerokość nieregularną. Nawierzchnia bitumiczna posiada liczne spękania i ubytki. W ubytkach znalazły się miejsca zastoiska wody. Pojazdy poruszają się bardzo wolno. Wzdłuż remontowanego odcinka występuje zabudowa wielorodzinna i obiekty użyteczności publicznej. Przedmiotowy odcinek na części ulicy obramowany jest obustronnym krawężnikiem który jest w złym stanie technicznym. Odwodnienie zapewnione jest poprzez istniejący system kanalizacji deszczowej połączony z istniejącymi studzienkami wodościekowymi.

Stan projektowany

Stan projektowany zakłada całkowitą rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni i chodników oraz wykonie wykupu i odbudowę poszczególnych warstw nawierzchni jezdni i chodnika.

Zaprojektowano przekrój :

- km 0+000 – 0+072 jednostronny o spadku 2% w kierunku pobocza i ścieku
- km 0+072 – 0+109 jednostronny o spadku 2% w kierunku lewego krawężnika
- km 0+109 – 0+283 daszkowy o spadku 2% w kierunku krawężników

Stan projektowany budowy ulicy zakłada :

- szerokość ulicy: 3,00m (km 0+000 – 0+072)
- szerokość ulicy: 4,50m (km 0+072 – 0+109, km 0+196 – 0+240)
- szerokość ulicy: 5,00m (km 0+109 – 0+196)
- szerokość ulicy: 6,00m (km 0+240 – 0+283)

Stan projektowany ulicy:

w km 0+000 – km 0+245 + jezdnia manewrowa na parkingu

- 5cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 7cm podbudowa z betonu asfaltowego
- 20cm podbudowa z kruszywa łamanego
- 30cm mieszanka żwirowo-piaskowa

w km 0+245 – km 0+283

- 5cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 8 cm podbudowa z betonu asfaltowego
- Frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej śr.2cm

Chodnik:

Projektuje się wykonanie chodnika przy jezdni strona prawa w km 0+100-0+210 o szerokości 1,25-2,00m o spadku jednostronnym 2% w kierunku jezdni.

Projektuje się krawężnik 15/30 wibroprasowany na podsypce cementowo -piaskowej 1:4, grubości 4cm i ławie betonowej z betonu B15.

Projektuje się obrzeże betonowe o wymiarach 8x30x75cm na podsypce cementowo- piaskowej 1:3 i ławie betonowej grubości 10cm.

Nawierzchnię chodnika zaprojektowano w kolorze szarym z kostki betonowej, gr. 8cm.

Konstrukcja nawierzchni chodnika:

-przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

Stan projektowany chodnika:

- 8 cm kostka brukowa betonowa 20x10x8cm
- 3 cm podsypka cementowo piaskowa
- 15 cm kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie
- 10 cm warstwa odcinająca z piasku

Koryto pod chodnik powinno być wyprofilowane zgodnie z projektowanymi spadkami podłużnymi i poprzecznymi chodnika oraz zagęszczone. Stopień zagęszczenia nie powinien być mniejszy niż 0,97. Do zagęszczenia należy używać płyty wibracyjne i ubijaki.

Podbudowę pod chodnik należy wykonać z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. W celu odpowiedniego zagęszczenia należy używać walce ręczne wibracyjne.

Podsypka powinna być wykonana z piasku średnioziarnistego. Grubość podsypki po zagęszczeniu powinna wynosić 3cm

Spoiny pomiędzy kostką betonową po oczyszczeniu powinny być zamulone piaskiem na pełną grubość kostki.

Miejsca postojowe:

Projektuje się krawężnik 15/30 wibroprasowany na podsypce cementowo -piaskowej 1:4, grubości 4cm i ławie betonowej z betonu B15.

Projektuje się obrzeże betonowe o wymiarach 8x30x75cm na podsypce cementowo- piaskowej 1:3 i ławie betonowej grubości 10cm.

Nawierzchnię miejsc postojowych zaprojektowano w kolorze czerwonym z kostki betonowej, gr. 8cm.

Konstrukcja nawierzchni miejsc postojowych:

- przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla postoju samochodów

Stan projektowany miejsc postojowych:

- 8 cm kostka brukowa betonowa 20x10x8cm
- 3 cm podsypka cementowo piaskowa
- 25 cm kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie
- 10 cm warstwa odcinająca z piasku

Koryto pod miejsca postojowe powinno być wyprofilowane zgodnie z projektowanymi spadkami podłużnymi i poprzecznymi oraz zagęszczone. Stopień zagęszczenia nie powinien być mniejszy niż 0,97. Do zagęszczenia należy używać płyty wibracyjne i ubijaki.

Podbudowę pod miejsca postojowe należy wykonać z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. W celu odpowiedniego zagęszczenia należy używać walce ręczne wibracyjne.

Podsypka powinna być wykonana z piasku średnioziarnistego. Grubość podsypki po zagęszczeniu powinna wynosić 3cm

Spoiny pomiędzy kostką betonową po oczyszczeniu powinny być zamulone piaskiem na pełną grubość kostki.

Zjazd do posesji przyległych do ulicy:

na zjazdach do posesji przewidziano obniżenie krawężnika betonowego i wykonanie nawierzchni z kostki.

Przekrój podłużny:

Przekrój podłużny i spadki podłużne osi jezdni należy zachować identyczne ze stanem istniejącym.

Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja związana z przebudową nawierzchni drogi nie wprowadzi istotnych zmian w dotychczasowym korzystaniu ze środowiska.

Zwiększenie płynności jazdy spowoduje zmniejszenie emisji spalin do atmosfery oraz zmniejszenie hałasu i drgań.

Uwagi końcowe

Wszelkie prace należy prowadzić zgodnie z przepisami BHP. Przed przystąpieniem do robót należy opracować i zatwierdzić projekt organizacji ruchu na czas wykonywania remontu.

Składowanie materiału z rozbiórki należy uzgodnić z Zarządcą drogi.