

OPIS TECHNICZNY

Do projektu remontu ulicy Olimpijskiej w Łasinie

1. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje przebudowę ulicy Olimpijskiej w Łasinie. Na przebudowę składa się budowa nowej pieszojezdni z kostki betonowej, regulacja istniejących oraz wykonanie nowych zjazdów z kostki betonowej oraz wyłożenie poboczy (miejsc postojowych) płytami ażurowymi.

Przyjęto umownie pikietaż początkowy ul. Okrężnej odcinek 1 na skrzyżowaniu z ul. Sportową (krawędź jezdni) jako km 0+000.

Przyjęto umownie pikietaż początkowy ul. Olimpijskiej odcinek 2 na skrzyżowaniu z ul. Okrężną (oś jezdni) jako km 0+000.

Powierzchnia zagospodarowania drogowego jest następująca:

- | | |
|--|-----------------------|
| - powierzchnia pieszojezdni z kostki betonowej | - 1349 m ² |
| - zjazdy na posesje z kostki betonowej | - 98 m ² |
| - regulowane istn. zjazdy z kostki betonowej | - 34 m ² |
| - proj. nawierzchnia miejsc postojowych z płyt ażurowych | - 304 m ² |
| - proj. trawniki | - 380 m ² |

-OGÓŁEM POWIERZCHNIA ZAGOSPODAROWANIA DROGOWEGO 2.165,00 m²

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa zawarta pomiędzy projektantem a Inwestorem
- Podkłady geodezyjne w skali 1 : 500 oraz operat geodezyjny syt.-wys.
- Pomiary uzupełniające wykonane przez projektanta w terenie
- Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.)
- Normy i uzgodnienia branżowe

3. STAN ISTNIEJĄCY

Opracowanie obejmuje ulicę Olimpijską oraz ulicę Okrężną w Łasinie. Stanowią one połączenie z ulicą Sportową, a także stanowią dojazd do pobliskich budynków jednorodzinnych. Przedmiotowa droga przebiega przez tereny zabudowane. Obecnie ul. Okrężna ma nawierzchnię w całości utwardzoną kruszywem, z licznymi ubytkami, wyrwami, z nieuregulowanym odwodnieniem, natomiast ul. Olimpijska na szerokości ok. 3m posiada nawierzchnię z płyt betonowych pełnych. Szerokość średnia pasa drogowego na całej długości drogi wynosi 8,5m. Jest to droga jednoprzestrzenna, dwukierunkowa.

ISTNIEJĄCE UZBROJENIE PODZIEMNE I NADZIEMNE

Na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej oraz uzgodnień z użytkownikami uzbrojenia podziemnego stwierdzono występowanie uzbrojenia, które wymagać będzie zabezpieczenia, bądź regulacji zgodnie z uzgodnieniami gestorów sieci.

4. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE.

W celu przywrócenia płynności i poprawy bezpieczeństwa, projektuje się przebudowę nawierzchni drogi powiatowej zgodnie z Warunkami technicznymi – zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999r. – przyjęto:

- | | |
|---|--------------|
| - prędkość projektowa | - 30,00 km/h |
| - szerokość pieszojezdni w przekroju drogowym | - 5,0 m |
| - dopuszczalne obciążenie pieszojezdni | - 80 kN/oś |

Nawierzchnia pieszojezdni oraz zjazdów z kostki betonowej

- 1 – warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego o $K \geq 8 \text{ m/dobę}$ – grubości 15 cm
- 2 – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm kl I lub II stabilizowanego mechanicznie – grubości 15 cm
- 3 – podsypka cementowo piaskowa 1:4 gr. 5cm
- 4 – kostka betonowa wibroprasowana gr. 8cm

Nawierzchnia poboczy (miejsc postojowych) z płyt ażurowych

- 1 – warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego o $K \geq 8 \text{ m/dobę}$ – grubości 10 cm
- 2 – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm kl I lub II stabilizowanego mechanicznie – grubości 10 cm
- 3 – podsypka piaskowa gr. 5cm
- 4 – płyty betonowe ażurowe 60x40 z betonu B30 gr. 8cm

Dla zapewnienia właściwego odwodnienia powierzchniowego, zaprojektowano wykonanie spadku poprzecznego daszkowego 2 % w kierunku regulowanych istn. wpustów deszczowych włączonych do istn. kanalizacji deszczowej zlokalizowanej wzdłuż ul. Olimpijskiej

Rzędne projektowe nawierzchni ul. Olimpijskiej i Okrężnej dostosowano do rzędnych istniejących przebudowywanej drogi oraz do rzędnych zjazdów na posesje. Projektowana przebudowa nawierzchni wprowadza korekty łuków poziomych i pionowych.

Ziemię z koryta drogi należy składować, a następnie wywieźć. Nadmiar ziemi wywieźć we wskazane przez Inwestora miejsce.

5. PROFIL PODŁUŻNY

Profil podłużny nawiązano do rzędnej istniejącej drogi, terenu przyległego oraz istniejących rzędnych dróg i wjazdów bramowych. Projekt niwelety opracowano tak, aby zapewnić minimalny spadek podłużny, teren zróżnicowany wysokościowo.

6. PRZEKRÓJ POPRZECZNY

Na przedmiotowym odcinku drogi projektuje się następujący przekrój poprzeczny:

- szerokość pieszojezdni 5,0 m
- na odcinkach prostych i małych łukach jest przekrój daszkowy o spadkach 2,0%

7. ODWODNIENIE ULICY OLIMPIJSKIEJ

Odwodnienie drogi o przekroju drogowym zapewniono poprzez spadki poprzeczne i podłużne powierzchniowo do regulowanych wpustów deszczowych włączonych do istn. kanalizacji deszczowej wzdłuż ul. Olimpijskiej.

8. ORGANIZACJA RUCHU

Organizację ruchu zaprojektowano na podstawie Instrukcji o znakach drogowych pionowych i poziomych (Monitor Polski – Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej – Załącznik nr 16 poz. 120, 9 marca 1994 r. Liternictwo, symbole, i kolorystyka zgodna z powyższą instrukcją). Na całej długości przebudowywanej drogi zachować szczególną ostrożność oraz zapewnić wjazdy do posesji prywatnych. Organizacja ruchu bez zmian – wymiana zniszczonych znaków drogowych na nowe oraz wykonanie progów zwalniających z kostki betonowej gr. 8 cm.

9. UWAGI KOŃCOWE

1. Wszystkie roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.
2. Należy bezwzględnie przestrzegać warunków uzgodnień, których kopie załączono do części opisowej .
3. Przy natrafieniu w czasie robót ziemnych na niezidentyfikowane przedmioty należy niezwłocznie powiadomić służby archeologiczne .
4. Sprawdzać w czasie robót ziemnych zgodność uzbrojenia z trasą określona na mapie do celów projektowych.
5. Rozpoczęcie robót zgłosić wszystkim użytkownikom uzbrojenia podziemnego.
6. Wszelkie wątpliwości zgłaszać do projektanta celem wyjaśnienia.
7. Wszystkie materiały i wyroby użyte do budowy przedmiotowego obiektu muszą być dopuszczone do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie zgodnie z art. 10 ust. Prawo Budowlane.

Opracował:

Wojciech Zawadziński