

OPIS TECHNICZNY
"Przebudowa ul. Wierzbowej, Leszczynowej,
Kasztanowej i Kolejowej w Orzechowie"

1. Podstawa opracowania:

- Umowa z Inwestorem
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000
- Wizja w terenie i pomiary uzupełniające
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. (Dz. U. Nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2. Cel opracowania:

Celem opracowania jest "Przebudowa ul. Wierzbowej, Leszczynowej, Kasztanowej i Kolejowej w Orzechowie".

3. Opis zagospodarowania terenu:

Przebudowa ul. Wierzbowej, Leszczynowej, Kasztanowej i Kolejowej w Orzechowie polega na zmianie istniejącej nawierzchni tłuczniowej na nawierzchnię z kostki brukowej betonowej. Przebudowana droga ma długość 738,63 m i szerokość 5,00. Nie zmienia się istniejącego przebiegu trasy w planie.

Planowana przebudowa zlokalizowana jest na działkach nr:

303002_5.0014241
303002_5.0014212/2
303002_5.0014172/2
303002_5.0014875
303002_5.0014249/2
303002_5.0014212/3
303002_5.0014871
303002_5.0014916
303002_5.0014903
303002_5.0014864
303002_5.0014145/6
303002_5.0014145/8
303002_5.0014144/3
303002_5.0014138/3
303002_5.0014136/7
303002_5.0014135/10
303002_5.0014135/8
303002_5.0014135/11
303002_5.0014134/8
303002_5.0014133/6
303002_5.0014132/6
303002_5.0014127/12

stanowiące istniejący pas drogowy drogi gminnej.

Geometrię przebiegu przebudowywanej drogi pokazano na rysunku od nr 01 do nr 03 – plan sytuacyjny.

4. Niweleta:

Niwelety przebudowywanej ulicy zasadniczo nie zmieniono, prowadząc ją po terenie. Istniejące i projektowane rzędne odniesiono względem wysokości n.p.m. Projektowaną niweletę przebudowywanej ulicy pokazano na rysunku nr 05 – profil podłużny.

5. Przekrój drogi

Przekrój normalny przyjęto jak dla drogi klasy D (dojazdowa) jak niżej:

- szerokość jezdni z kostki brukowej betonowej - 5,00 m
- obustronne pobocza z tłucznia szerokości 0,5m; średnia grubość 20 cm
- szerokość dwustronnego pasa zieleni – zmienna
- spadek poprzeczny jezdni $i = 2 \%$
- spadek poprzeczny poboczy $i = 4 \%$

Projektuje się konstrukcję nawierzchni jezdni przy założeniu KR2 jak niżej:

- podbudowa z KSC $R_m = 2,5$ MPa grubość średnia 15cm – stabilizacja dowieziona z wytwórni
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm - warstwa o grub. po zagęszczeniu 20 cm
- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej wibroprasowanej koloru szarego grub. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 3 cm

Konstrukcja zjazdów na posesje jak niżej:

- warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa granitowego łamanego, stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63mm
- warstwa podbudowy grubości 8 cm z kruszywa granitowego łamanego, stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm
- warstwa wyrównawcza grubości 3 cm – podsypka cementowo – piaskowa w stosunku 1:4
- warstwa ścieralna grubości 8 cm z kostki brukowej betonowej wibroprasowanej koloru czerwonego

Inne:

Przyjęto iż na całości odcinka istniejąca warstwa kamienia średnio 15 cm zostanie zdjęta na odkład na następnie wykorzystana przy ułożeniu podbudowy z kruszywa łamanego warstwy dolnej o grub. po zagęszczeniu 10 cm oraz poboczy szerokości 0,5m i średniej grubości 0,2m.

6. Odwodnienie:

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni odbywać się będzie grawitacyjnie poprzez nadane spadki podłużne i poprzeczne na istniejące pobocze gruntowe w granicach pasa drogowego.

7. Warunki geotechniczne:

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. poz. 463) ustala się drugą kategorię geotechniczną z uwagi na:

- a) złożone warunki gruntowe
- b) wykopy do głębokości 1,2m
- c) istnienie gruntów wysadzinowych

Dla określenia konstrukcji nawierzchni jezdni przyjęto grupę nośności podłoża G4.

8. Dostępność dla osób niepełnosprawnych:

Przebudowywana droga gminna jako obiekt użyteczności publicznej zapewnia niezbędne warunki do korzystania z niej przez osoby niepełnosprawne w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

9. Charakterystyka ekologiczna:

W zakresie ochrony zieleni projektuje się pas zieleni izolacyjnej z obu stron jezdni tj. ułożenie warstwy ziemi roślinnej z obsianiem mieszanką traw. Przyjęte rozwiązania techniczne powodują, że projektowany obiekt ma charakter nieuciążliwy dla środowiska.

Opracował: