

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego na przebudowę ulic Kopernika i Matejki w Janowicach Wielkich

1.1. Podstawa opracowania.

- Umowa nr 2/2007 z dnia 18.06.2007r. z Gminą Janowice Wielkie.
- Plan sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500 .
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Katalog typowych konstrukcji podatnych i półsztywnych.
- Tablice do tyczenia krzywych cz. I „Łuki kołowe” M. Lipiński.

1.2. Zakres opracowania.

Opracowany projekt obejmuje przebudowę nawierzchni ulic Kopernika i Matejki wraz z chodnikami, poboczami, zjazdami i elementami odwodnienia powierzchniowego w istniejącym pasie drogowym.

1.3. Cel opracowania.

Celem opracowania jest poprawa obsługi komunikacyjnej przyległych nieruchomości, poprawę bezpieczeństwa ruchu i wyznaczenie stałych miejsc postojowych dla turystów udających się w Rudawy Janowickie.

1.4. Stan istniejący.

1.4.1. Opis stanu istniejącego.

Obecnie ulice Kopernika i Matejki jako drogi publiczne gminne posiadają nawierzchnie utwardzone bitumiczne i tłuczniowe i przebiegają od skrzyżowania z 1-Maja do wjazdu dawnej łuszczarni / ul Kopernika/ i ul. Kolejowej /ul Matejki/. Bitumiczna nawierzchnia ulicy Kopernika po wykonaniu kanalizacji deszczowej jest mocno zniszczona i wymaga pilnej przebudowy. Nawierzchnia tłuczniowa ulicy Matejki po wykonaniu kanalizacji deszczowej została zupełnie przemieszana z gruntem i jej stan techniczny jest zły. Ulice nie posiadają kanalizacji deszczowej, a odwodnienie

powierzchniowe wykonywane jest przez rowy przydrożne /ulica Kopernika / i szczątkową kanalizację w złym stanie technicznym /pierwszy odcinek od ul. 1-Maja/ w ul. Matejki.

1.5. Stan projektowany.

Projekt przewiduje przebudowę nawierzchni ulic Kopernika i Matejki wraz z chodnikami, poboczami, zjazdami i elementami odwodnienia powierzchniowego w istniejącym pasie drogowym.

Ulica Kopernika – projektuje się jednojezdniową drogę klasy „L” o przekroju ulicznym wraz z infrastrukturą techniczną w zakresie odprowadzenia wód deszczowych. Jezdnia szerokości na pierwszym odcinku 6,0 i 5,0 m z obustronnymi chodnikami /prawy szer. 2,5 m, lewy szer. zmiennej/ oraz wydzielonym pasem do parkowania równoległego do krawężnika szer. 2,5 m. Na końcowym odcinku /dojazd do łuszczarni/ klasy „D” o szerokości jezdni 3,0m z utwardzonymi kłińcem poboczami szer 0,5 m i mijanką szerokości 5,0 m.

W celu wyznaczenia wjazdów na posesje nawierzchnię z kostki betonowej projektuje się w dwóch kolorach szarym na wjazdach i czerwonym w miejscach do parkowania..

W celu oddzielenia chodnika od jezdni zaprojektowano krawężnik betonowy na ławie betonowej z oporem, a chodnika od terenu obrzeża betonowe na dalszym odcinku opornik betonowy i korytka do odwodnienia powierzchniowego.

. Łączna długość projektowanego odcinka wynosi 456,95 m.

Ulica Matejki – projektuje się jednojezdniową ulicę klasy „D” o szerokości na pierwszym odcinku 4,5m i dalej 3.5m. Nawierzchnia ograniczona z lewej strony korytkami do odwodnienia powierzchniowego, z prawej opornikiem i utwardzonym pasem z kostki betonowej czerwonej o szerokości zmiennej.

Łączna długość projektowanego odcinka wynosi 280,00 m.

1.5.1. Roboty zasadnicze polegają na:

- zdjęciu humusu i wycięciu krzaków i samosiejek,
- wykonaniu nasypów,
- rozebraniu starej nawierzchni,
- przebudowie przepustów,

- wykonaniu wykopów i koryta pod warstwy konstrukcyjne,
- profilowaniu podłoża,
- ułożeniu podbudowy i nawierzchni,
- wykonaniu oznakowania,

1.5.2. Przekrój podłużny.

Generalnie projekt minimalizuje roboty ziemne a niweleta ulic została zaprojektowana tak , że po rozebraniu istniejącej zniszczonej nawierzchni i podbudowy pozostała ona na obecnym poziomie. Niweleta ulic została również powiązana z istniejącymi drogami dojazdowymi i wjazdami oraz zapewnia prawidłowe odprowadzenie wód opadowych. Na nasypy należy użyć gruntów dobrze przepuszczalnych i dobrze zagęszczających się.

Uzyskany materiał z rozbiórki podbudowy może być użyty do nasypów po przeprowadzeniu badań jego przydatności i za zgodą inwestora.

1.5.3. Przekrój poprzeczny.

W projekcie założono profilowanie spadków poprzecznych tak, aby nawierzchnia osiągnęła spadki poprzeczne dwustronne lub jednostronne /zgodnie z projektem/ po 2%, a chodnik jednostronny spadek w kierunku jezdni 2%.

1.5.4. Odwodnienie.

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe ulicy Kopernika do istniejących rowów przydrożnych, korytek do odwodnienia powierzchniowego oraz przepustami do cieków częściowo zarurowanych . Odwodnienie powierzchniowe ulicy Matejki projektuje się poprzez korytka do odwodnienia powierzchniowego i istniejącego kanału deszczowego D400.

1.5.5. Przekrój konstrukcyjny.

Jezdnia ul. Kopernika:

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 gr. 20 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 7cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5 cm,

Jezdnia parkingu , dojazdów i zjazdów:

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 gr. 20 cm,
- podsypka piaskowo-cementowa gr. 3 cm,
- betonowa kostka brukowa gr. 8 cm,

Jezdnia ul. Matejki:

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 gr. 20 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 4cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm,

Chodniki ul Kopernika:

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 15 cm,
- podsypka piaskowa gr. 3 cm,
- betonowa kostka brukowa gr. 8 cm,

Chodnik /pobocze z kostki/ ul Matejki:

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 gr. 20 cm,
- podsypka piaskowo-cementowa gr. 3 cm,
- betonowa kostka brukowa gr. 8 cm,

1.5.6. Zabezpieczenie kabli uzbrojenia podziemnego

W miejscach zbliżenia się do kabli roboty ziemne należy wykonać ręcznie. W miejscach przebiegu kabli, kable zabezpieczyć dwudzielnymi rurami osłonowymi typu „AROT” .

Opracował: