

OPIS TECHNICZNY Etap I

Do projektu „**PRZEBUDOWA ULICY KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA Z UL. 3-GO MAJA DO SKRZYŻOWANIA Z UL. WINCENTEGO WITOSA WRAZ ZE SKRZYŻOWANIEM W WYSZKOWIE**”

1. DANE OGÓLNE

Przedmiotem opracowania jest projekt, przebudowy ulicy przez wykonanie frezowania istniejącej nawierzchni asfaltowej (w bardzo złym stanie technicznym) na głębokość od 4 do 10 cm, a następnie położenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 dla ruchu kategorii 2. Wymiana krawężnika, nawierzchni zatok postojowych, zjazdów i chodnika. Regulacja wysokościowa studzienek, wpustów, i obudów zaworów.

Niniejsze opracowanie wykonano na zlecenie Gminy Wyszków w oparciu o:

- mapę sytuacyjno –wysokościową w zapisie elektronicznym z zasobów Urzędu Gminy Wyszków
- pomiary własne w terenie
- ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane Dz. U. Nr. 106 z 2000 r. z późniejszymi zmianami.
- rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 8 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr. 43 poz. 430.
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, Dz. U. Nr. 177 poz. 1729.
- rozporządzeniem 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 umieszczenia na drogach, Dz. U. Nr. 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.

2. DANE TECHNICZNE

Nawierzchnia ulicy Komisji Edukacji Narodowej, z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla Kr 2 szerokości 7,0 m. na długości od skrzyżowania z ul. 3-go Maja do skrzyżowania z ul. Wincentego Witosa wraz z tym skrzyżowaniem co stanowi odcinek o długości 432,8 m. Zatoka postojowa o nawierzchni asfaltobetonowej a betonu asfaltowego AC 11S 50/70 o długości 102,8 m i szerokości 4,5 m.

Zatoki postojowe o nawierzchni z betonowej kostki brukowej o szerokości 4,5 i 5,0 m. Zatoka postojowa o nawierzchni gruntowej o szerokości 5,0 m. i długości 50,0 m. Zjazdy o nawierzchni asfaltowej – do szpitala, do ZDZ. Zjazdy o nawierzchni z betonowej kostki brukowej – na posesję ZOZ (między zatokami postojowymi obecnie jest nawierzchnia betonowa) i zjazd na końcu zatoki nr. 3. Nawierzchnie chodników, zatok, zjazdów i przystanku komunikacji miejskiej w związku ze zmianą wysokości nawierzchni ulicy.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Opracowaniem objęto istniejącą nawierzchnię ulicy Komisji Edukacji Narodowej na odcinku od skrzyżowania z ul. 3-go Maja do skrzyżowania z ul. Wincentego Witosa wraz z tym skrzyżowaniem. Nawierzchnia ulicy jest wyeksploatowana i w złym stanie technicznym. Występują ubytki masy bitumicznej, zastoiny wody opadowej i liczne pęknięcia podłużne, poprzeczne oraz siatkowe. W złym stanie są także krawężniki obramowujące nawierzchnię ulicy, zjazdy, zatoki postojowe i chodniki. Na odcinku 0+290 do 0+415 między żywopłotem a krawężnikiem zamykającym nawierzchnię ulicy jest nieużywany chodnik o nawierzchni z płyt betonowych.

Powierzchnia nawierzchni ulicy odwadniana jest przez wpusty uliczne do kanału deszczowego znajdującego się w pasie drogowym ulicy. Nawierzchnia na całej długości posiada spadek podłużny w kierunku od ul. Serockiej do ul. 3-go Maja.

4 OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ

4.1 Rozwiązania sytuacyjne.

Projektowane usytuowanie przebudowywanej nawierzchni ulicy i powiązanych z nawierzchnią, zjazdów, zatok postojowych, skrzyżowań i chodników, nie powoduje zmian sytuacyjnych, tylko w niewielkim zakresie wysokościowe by poprawić równość i odwodnienie nawierzchni.

Lokalizację i zakres robót przedstawiono w części graficznej projektu.

4.2 Rozwiązania wysokościowe.

Wykonanie przebudowy nawierzchni ulicy poprzez frezowanie, wykonanie warstwy ścieralnej, powoduje tylko zmiany wysokościowe wynikające z poprawy równości poprzecznej i podłużnej, oraz koniecznością przebudowy

elementów infrastruktury technicznej powiązanych wysokościowo z nawierzchnią.

4.3 Przekroje normalne – konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni ulicy pozostaje bez zmian.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów dla których rodzaj nawierzchni nie ulega zmianie – pozostaje bez zmian

Konstrukcja nawierzchni zjazdu i zatoki postojowej dla których projektuje się zmianę nawierzchni jest następująca:

- a) nawierzchnia z betonowej kostki brukowej o grub. 8 cm. na podsypce cementowo-piaskowej 1:4.
- b) podbudowa z kruszywa naturalnego łamanego frakcji 0/31,5 mm. o grub. 20 cm. po zagęszczeniu
- c) podsypka piaskowa o grub. 10 cm. po zagęszczeniu
- d) podłoże gruntowe

Konstrukcja nawierzchni zatoki postojowej dla której projektuje się zmianę nawierzchni jest następująca:

- a) nawierzchnia z betonowych płyt ażurowych o grubości 10 cm. na podsypce piaskowej wypełnionych ziemią urodzajną i obsianych trawą.
- b) podbudowa z kruszywa naturalnego łamanego frakcji 0/31,5 mm.
- c) podsypka piaskowa grubości 10 cm.
- d) podłoże stanowi grunt rodzimy

Konstrukcja nawierzchni dla chodników dla których projektuje się zmianę nawierzchni jest następująca:

- a) nawierzchnia z betonowej kostki brukowej o grub. 8 cm. na podsypce cementowo piaskowej 1:4
- b) podbudowa z kruszywa naturalnego łamanego frakcji 0/31,5 mm. o grubości 10 cm. po zagęszczeniu.
- c) podsypka piaskowa o grubości 10 cm. po zagęszczeniu

4.5 Odwodnienie

Remont nawierzchni, nie zmienia sposobu odwodnienia przebudowywanej ulicy.

4.6 Roboty ziemne

Nie przewiduje się robót ziemnych o głębokości większej od 0,5 m.

5. URZĄDZENIA OBCE

Na odcinku objętym opracowaniem występują urządzenia obce takie jak: kable telekomunikacyjne, kable energetyczne, napowietrzna sieć energetyczna, sieć wodociągowa, sieć gazowa, kanalizacja sanitarna, kanalizacja deszczowa. Nie wyklucza się istnienia innego uzbrojenia podziemnego, które nie jest ewidencjonowane w zasobach geodezyjnych.

ORGANIZACJA RUCHU I BEZPIECZEŃSTWO ROBÓT

Ponieważ realizacja robót objętych projektem wymagała będzie ograniczenia ruchu pieszego i kołowego lub całkowitego ich zamknięcia, przed przystąpieniem do wykonania robót, należy sporządzić i wdrożyć projekt tymczasowej organizacji ruchu. Projekt musi posiadać niezbędne uzgodnienia, być zatwierdzony przez Zamawiającego lub Inspektora nadzoru inwestorskiego. Dokładny okres ograniczenia ruchu, uzgodnić z Zarządcą ulic na których wystąpią także zmiany, wynikające z wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu. Teren prowadzonych robót, oznakować w sposób czytelny i trwały. Ponieważ roboty prowadzone będą przy nawierzchni drogi po której odbywa się ruch pojazdów samochodowych o dużym natężeniu, zatrudnieni pracownicy powinni zostać przeszkoleni w zakresie BHP ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństwa potrącenia przez użytkowników drogi. Roboty w bezpośredniej bliskości sieci i urządzeń podziemnych, należy wykonywać w uzgodnieniu i pod nadzorem ich właściciela lub użytkownika.