

# OPIS TECHNICZNY

## 1. Podstawa opracowania.

1. Rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z 1999 r.),
2. Ustawa z dnia 21.05.1985 r. - „o drogach publicznych” (t.j. Dz. U. Nr 19 poz. 115 z 2007 r. późn. zm.),
3. Ustawa z dnia 07.07.1994 - „Prawo budowlane” (Dz. U. Nr 89 z 1994 r. późn. zm.),
4. Mapa jednostkowa w skali 1:500,
5. Inwentaryzacja urządzeń wykonana przez projektanta.

## 2. Zakres opracowania.

Zakres opracowania obejmuje remont dróg gminnych ul. 8-go Marca i ul. O. Dłuskiego w m. Ozimek, dz. nr: 355, 93, 96/2, 92/7, 94/1, 92/14, 92/15, 92/16, 100/1 k.m. 6 obr. Ozimek oraz budowę odcinka kanalizacji deszczowej wraz z przełożeniem kolidującego kabla teletechnicznego.

## 3. Opis stanu istniejącego.

Jezdnia ul. 8-go Marca jest o nawierzchni bitumicznej z jednostronnym chodnikiem. Ruch jest dwukierunkowy. Jezdnia jest o szerokości ~ 6,4 m, posiada oświetlenie i miejsca parkingowe.

Na przedmiotowym odcinku jezdni ul. O. Dłuskiego jest o nawierzchni bitumicznej i betonowej z jednostronnym chodnikiem oddzielonym miejscami parkingowymi i pasem zieleni. Ruch jest jednokierunkowy. Jezdnia jest o szerokości ~ 4,0 m i posiada oświetlenie. Na przedmiotowym odcinku znajdują się trzy zatoczki przeznaczone do użytku przedszkola.

Na przedmiotowym terenie jest usytuowana następująca infrastruktura:

- teletechniczna,
- energetyczna,
- c.o.,
- kanalizacja deszczowa,
- kanalizacja sanitarna,
- sieć wodociągowa,
- gazowa.

## 4. Opis stanu projektowanego.

Projektuje się remont jezdni ul. 8-go Marca i ul. O. Dłuskiego o nawierzchni bitumicznej. Zakłada się frezowanie  $\sim 3$  cm i wyrównanie istniejącej nawierzchni. Projektuje się krawężniki betonowe o wymiarach  $15 \times 30 \times 100$  na ławie betonowej z oporem wyniesione 10 cm wyżej od remontowanej nawierzchni drogi (szczegół „A”)

Zastosować krawężniki najazdowe  $15 \times 22 \times 100$  na ławie betonowej z oporem wyniesione 3 cm wyżej od remontowanej nawierzchni drogi (szczegół „C”). Na łączeniu jezdni z poszerzeniami zastosować siatkę zbrojącą SZB o wytrzymałości na rozciąganie w kierunku podłużnym i poprzecznym min. 100 kN/m – odkształcenie w kierunku podłużnym i poprzecznym 3% (pod siatką skropić kationową emulsją asfaltową w ilości  $0,7 \text{ kg/m}^2$ ) – szczegół „F”. Istniejący ściek  $l = 27,0$  m z kostki granitowej należy przełożyć (zastosować nowy materiał).

Projektuje się przebudowę istniejącego chodnika (szer.  $\sim 2,0$  m) o nawierzchni z kostki betonowej  $6 \times 10 \times 20$  lub płytek betonowych  $5 \times 35 \times 35$ . Chodnik ograniczony będzie obrzeżem betonowym  $6 \times 20 \times 100$  na ławie betonowej (szczegół „B”).

Parkingi dla samochodów osobowych zaprojektowano łącznie w ilości 49 miejsc. Miejsca parkingowe dla samochodów osobowych projektuje się o wymiarach  $5,0 \text{ m} \times 2,5 \text{ m}$  oraz  $4,5 \text{ m} \times 2,5 \text{ m}$ . W tym dwa dla osób niepełnosprawnych o szerokości 3,6 m. Miejsca parkingowe wyznaczyć linią P -18 farbą drogową koloru białego.

Zakłada się ruch lokalny KR2.

Należy przewidzieć rozebranie i ułożenie na nowo 15 m ogrodzenia z siatki na skrzyżowaniu z ul. Powstańców Śl. w związku z budową kanalizacji deszczowej. Dodatkowo należy przewidzieć przesadzenie i zabezpieczenie rosnących krzaków iglastych w ilości 6 szt.

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu koryta pod nową konstrukcją jezdni, parkingu, remontowanych zjazdów i zatoczek oraz ciągów pieszych. Nadmiar urobku zostanie wywieziony na wysypisko.

## 5. Konstrukcja:

a) jezdni i istn. miejsc parkingowych:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego – gr. 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego  $\sim 3$  cm,
- frezowanie istn. nawierzchni bitumicznej  $\sim 3$  cm,
- istn. nawierzchnia.

b) jezdni na poszerzeniach:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego – gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego – gr. 7 cm,
- podbudowa z kruszywa bazaltowego lub granitowego 0/31,5 mm – gr. 10 cm,
- podbudowa z kruszywa bazaltowego lub granitowego 0/63 mm – gr. 15 cm,
- w-wa odsączająco – odcinająca z pospółki 0/20 mm - gr. 20 cm.

c) zjazdów i zatoczek:

- kostka betonowa – 8×10×20 – gr. 8 cm,
- podsypka bazaltowa 0-3 mm – gr. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa bazaltowego lub granitowego 0/31,5 mm – gr. 15 cm,
- podbudowa z kruszywa bazaltowego lub granitowego 0/63 mm – gr. 15 cm,
- w-wa odsączająco – odcinająca z pospółki 0/20 mm - gr. 20 cm.

d) ciągów pieszych:

- kostka betonowa – 6×10×20 lub płytki betonowe (o strukturze piasku płukanego) – 5×35×35,
- podsypka bazaltowa 0-3 mm – gr. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa bazaltowego lub granitowego 0/31,5 mm – gr. 10 cm,
- w-wa odsączająco – odcinająca z pospółki 0/20 mm - gr. 10 cm.

Podbudowę wykonać i zagęścić warstwami zgodnie z istniejącymi przepisami i normami.

## **6. Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem.**

**Zapotrzebowania i jakość wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków.**

Woda opadowa i roztopowa odprowadzana będzie powierzchniowo do istniejących oraz projektowanych wpustów ulicznych.

**Emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i pylnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i rozprzestrzeniania się.**

Nie dotyczy.

**Rodzaju i wytwarzania odpadów.**

Nie dotyczy.

**Emisji hałasu oraz wibracji, a także promieniowania w szczególności jonizującego pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu rozprzestrzeniania się.**

Remont ulic nie pogorszy emisji hałasu. Zmniejszy hałas i wibracje ponieważ jezdnia będzie równa.

### **Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne.**

Remont ulic nie wpłynie niekorzystnie na drzewostan, ponieważ nie planuje się wycinki drzew pod inwestycję.

Przyjęte w projekcie rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczają i eliminują wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane.

## **7. Dane informujące czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.**

Nie dotyczy.

## **8. Wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego.**

Nie dotyczy.

## **9. Zieleń.**

Nie projektuje się zmian w zagospodarowaniu zieleni. Teren przylegający obsiać trawą.

## **10. Urządzenia i obiekty obce.**

Przewiduje się regulacje wysokościową istniejących urządzeń obcych. Projektuje się korektę lokalizacji wpustu W1 (rys. nr 1). Projektuje się przełożenie istniejącego kabla teletechnicznego w związku z budową odcinka kanalizacji deszczowej.

## **11. Odwodnienie.**

Woda opadowa i roztopowa odprowadzana będzie powierzchniowo na przylegający teren oraz do istniejących i projektowanych wpustów ulicznych.

Lokalizacja kanałów deszczowych i wpustów została naniesiona na plan sytuacyjny.

Pod kratki ściekowe projektuje się studzienki betonowe  $\varnothing$  500. Zastosować typowe kraty ściekowe D-400. Średnice przykanalików  $\varnothing$  160. Przykanaliki wykonać z tworzyw sztucznych PP lub PE. Zaprojektowano studnie kanalizacyjne o średnicy wewnętrznej 600 mm oraz 1000 mm z tworzyw sztucznych z włazem żeliwnym A15 - D400 (rys nr 8).

Połączenia poszczególnych elementów powinny być elastyczne, a zarazem szczelne w stopniu uniemożliwiającym infiltrowanie wody gruntowej i eksfiltrowanie ścieków odprowadzanych kanałem.

Przejścia rurami PVC przez ściany studzienki należy stosować jako przejścia szczelne, tulejowe, długie z uszczelnieniem gumowym.

Kanalizację należy wykonać wysokościowo w oparciu o rzędne podane na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym kanalizacji deszczowej. Opcjonalnie dopuszcza się wykonać kanalizację deszczową z elementów betonowych.

## **12. Warunki geotechniczne.**

Według opracowania firmy: „USŁUGI GEOLOGICZNE” 45-564 Opole, ul. Solskiego 22.

## **13. Informacje dodatkowe.**

Do budowy należy użyć materiały posiadające stosowne aprobaty techniczne oraz świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym.

Projektowane rozwiązania pokazano na rysunkach szczegółowych.

## **14. Organizacja ruchu.**

Niniejsze opracowanie nie obejmuje wykonania projektu organizacji ruchu na czas robót.

Projekt stałej organizacji – według odrębnego opracowania.

## **15. Roboty przygotowawcze.**

Przed rozpoczęciem robót należy:

- zapoznać się z planszą zbiorczą uzbrojenia,
- przeprowadzić kontrolę terenu aparatem POLTRANS celem wyznaczenia ewentualnych kolizji z nie zinwentaryzowanym uzbrojeniem podziemnym,
- zlecić jednostce wykonawstwa geodezyjnego oznakowanie punktów osnowy geodezyjnej celem zabezpieczenia przed zniszczeniem w czasie robót,
- wytyczyć oraz w sposób trwały i widoczny oznakować w terenie lokalizację projektowanych obiektów. Prace te powinny zostać wykonane przez służby geodezyjne.
- teren budowy zabezpieczyć przed osobami postronnymi oraz widocznie oznakować,
- powiadomić właścicieli istniejącego uzbrojenia terenu i właścicieli działek o terminie rozpoczęcia robót,
- oznakować teren prac w pasie drogowym.

**Roboty należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami oraz sztuką budowlaną.**

**OPRACOWAŁ:  
Adrian Adamowicz.**

**PROJEKTANT:  
mgr inż. Sebastian Wilisowski.  
OPL/0286/POOD/06**