

OPIS TECHNICZNY.

do projektu budowlanego przebudowy ul. Gosteckiej w Solcu nad Wisłą

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Umowa zawarta między Gminą Solec nad Wisłą, a projektantem.
- 1.2. Mapa w skali 1:500.
- 1.3. Normy i przepisy obowiązujące przy projektowaniu dróg (wg. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r).

2. Lokalizacja.

Projektowana ulica jest drogą wewnętrzną, po realizacji przebudowy zostanie zakwalifikowana do dróg publicznych jako droga gminna. Ulica Gostecka zlokalizowana jest na działkach Nr ewid. 2634/1, 2656 w miejscowości Solec nad Wisłą w gminie Solec nad Wisłą, powiecie lipskim. Od km 0+000 do 0+279,00 przebiega przez obszar zabudowany. Pod względem topograficznym działka przeznaczona pod przebudowę drogi gminnej zlokalizowana jest w terenie pagórkowatym.

3. Zakres projektowy opracowania.

Opracowanie obejmuje część drogową w km 0+000 do 0+279,00. W projekcie ujęto roboty rozbiórkowe, przygotowawcze, konstrukcyjne w zakresie nawierzchni jezdni i chodników oraz montaż oznakowania pionowego.

4. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna ul. Gostecka rozpoczyna swój bieg od skrzyżowania z Al. Kazimierza Wielkiego w km 0+000. Przebiega przez teren zabudowany m. Solec nad Wisłą w kierunku wschodnim. Koniec projektowanego odcinka zaplanowano na skrzyżowaniu z ul. Tadeusza Kościuszki w km 0+279. Długość odcinka wynosi 279,0m. Na całej długości droga ta ma nawierzchnię bitumiczną o zdeformowanym profilu podłużnym i poprzecznym. Szerokość pasa drogowego wynosi od 7 do 10 m w koronie drogi. Struktura ruchu na drodze to przewaga pojazdów osobowych i dostawczych. Ruch pieszy i rowerowy na tym odcinku średni.

W km 0+034 po stronie lewej występuje drzewo o obwodzie 2,40 m przydrożne kolidujące z ciągiem chodnika, należy wstąpić z wnioskiem o jego usunięcie.

5. Stan projektowany.

5.1. Plan sytuacyjny.

Projektowana droga przebiega po istniejącym śladzie drogi. Początek zaprojektowano w km 0+000 tj. w osi Al. Kazimierza Wielkiego. Zaprojektowano nawierzchnię szerokości 5,0 m na dł.20 m począwszy od skrzyżowania z Al. Kazimierza Wielkiego a na dalszym odcinku 4,5 m. Projektuje się obustronne chodniki o zmiennej szerokości. W km 0+005 projektuje się łuk poziomy o parametrach: promieniu

$R=30\text{ m}$, kącie zwrotu $\alpha=24,45^\circ$, $\xi=12,80\text{m}$; $T=6,49\text{m}$; $b=0,09\text{m}$. W km 0+032,80 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=2,05^\circ$. W km 0+044,70 projektuje się łuk poziomy o parametrach: $R=175\text{ m}$; $\alpha=22,60^\circ$; $\xi=69,03$; $T=34,97$; $b=3,46$. W km 0+184,20 projektuje się łuk poziomy o parametrach: $R=65$; $\alpha=24,80^\circ$; $\xi=28,13$; $T=14,28$; $b=1,55\text{m}$. W km 0+264,10 projektuje się łuk poziomy o parametrach: $R=15\text{ m}$, $\alpha=42,68^\circ$; $\xi=11,44$; $T=7,81$; $b=2,32$.

Koniec trasy przyjęto w km 0+279,00 tj. w osi ulicy Tadeusza Kościuszki.

5.2. Przekrój podłużny.

W układzie wysokościowym niweletę nawierzchni drogi zaplanowano po istniejącej nawierzchni uwzględniając warstwy bitumiczne. Pochylenia podłużne kształtują się w przedziale od $i=0,05\%$ do $i=3,5\%$.

5.3. Konstrukcja nawierzchni jezdni

- warstwa wyrównawcza z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11W 50 kg /m²
- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S gr. 3 cm

5.4. Konstrukcja zjazdów i chodnika

Zjazdy indywidualne

- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem C8/10 gr. 20 cm
- nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej kolorowej gr. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm

Zjazdy publiczne

- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem C8/10 gr. 25 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 5 cm

Chodnik

- warstwa odcinająca z piasku gr. 10 cm
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem C8/10 gr. 15 cm
- nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej szarej gr. 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm

5.5. Przekrój normalny

Na odcinku od km 0+000 do km 0+020 zaprojektowano przekrój uliczny jednostronny charakteryzujący się szerokością jezdni 5,0 m z jednostronnym chodnikiem dla pieszych o zmiennej szerokości i spadku poprzecznym 2%. Od km 0+039,55 projektuje się jezdnię szer. 4,5 m i spadku poprzecznym 2%.

5.6. Chodniki

Od km 0+039,55 do km 0+279 projektuje się obustronne chodniki dla pieszych o zmiennej szerokości, obramowane krawężnikami betonowymi 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 oraz obrzeżami betonowymi 6x20x100 cm na podsypce cementowo-piaskowej. Pochylenie chodnika projektuje się 2% w kierunku jezdni.

5.7. Zjazdy indywidualne i publiczne.

Projektuje się przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych o zmiennej szerokości, obramowane od strony posesji obrzeżami betonowymi 6x20x100 cm na podsypce cementowo-piaskowej.

Pochylenie zjazdów dostosowane do istniejących wysokości bram wjazdowych.

5.8. Odwodnienie.

W ramach niniejszego opracowania uwzględniono warunki terenowo - gruntowe, zaprojektowano odwodnienie pasa drogowego jako powierzchniowe. Wody opadowe zostaną odprowadzone poza koronę drogi zaprojektowanymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi jezdni.

6. Infrastruktura.

W pasie przebudowywanej drogi znajdują się: sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, napowietrzna linia energetyczna. Roboty związane z regulacją studni telekomunikacyjnych wykonywać po wcześniejszym zgłoszeniu gestorowi sieci. Prace wykonywać pod nadzorem pracowników odpowiednich służb technicznych.

7. Opinia geologiczna

Warunki gruntowe proste - z przeprowadzonych oględzin oraz badań wskaźnika piaskowego i kapilarności biernej wynika, że grunty w zakresie głębokości przemarzania od 0,00 do 1,00 m stanowią podłoże w 100 % niewysadzinowe (piaski drobne i piaski średnie). Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego, pierwsza. Grupa nośności podłoża dla warunków gruntowo-wodnych G1.

9. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania projektowanej ulicy mieści się w granicach działek nr ewid. Nr 2634/1; 2656 poza fragmentem dz. Nr 25, na który spisano stosowne oświadczenie podpisane przez właściciela posesji. Planowana inwestycja nie ma negatywnego wpływu na stan środowiska. Teren inwestycji nie znajduje się na terenie wpisanym do rejestrów zabytków lub ochrony dziedzictwa naturalnego. Obszar oddziaływania obiektu budowlanego określono na podstawie, Prawa Budowlanego oraz Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne ich usytuowanie.

10. Organizacja ruchu.

Stała organizacja ruchu występuje jako oddzielne opracowanie.