

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANEGO

„Przebudowa ulicy Jagiełły w Pińczowie”

1. Przeznaczenie obiektu budowlanego :

Projektowana **Przebudowa ulicy Jagiełły w Pińczowie** służy poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz usprawnieniu tego ruchu, a także polepszeniu komfortu ruchu drogowego oraz ruchu pieszego.

Parametry techniczne ulicy Jagiełły :

- Szerokości ulicy **4,50 m** i **5,50 m**
całkowita powierzchnia nawierzchni ulicy do przebudowy wynosi **1097,10 m²** ;
- długość przewidzianej do remontu ulicy wynosi **234,38 m**
- przewidziano wykonanie chodnika po stronie lewej i po stronie prawej
- szerokość chodnika **min. 1,00 m**

Konstrukcja nawierzchni ulicy po rozbiórce istniejącej nawierzchni i podbudowy nawierzchni z płyt betonowych kanałowych na odcinku od km 0+000 do km 0+170 jest następująca :

- o Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8S o grubości **4 cm**
- o Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W o grubości **4 cm**
- o Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm o grubości **22 cm**
- o Ulepszone podłoże ze stabilizacji cementem o $R_m = 2,50$ MPa (1,50 MPa do 2,50 MPa) z betoniarni stacjonarnej o grubości warstwy po zagęszczeniu **15 cm**

Konstrukcja nawierzchni zjazdów i chodników jest następująca :

- o kostka brukowa betonowa wibroprasowana o grubości **8 cm**
- o podsypka cementowo – piaskowa o grubości **3 cm**
- o podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm o grubości **15 cm**
- o Ulepszone podłoże ze stabilizacji cementem o $R_m = 2,50$ MPa (1,50 MPa do 2,50 MPa) z betoniarni stacjonarnej o grubości warstwy po zagęszczeniu **15 cm**
Całkowita powierzchnia chodników obustronnych wynosi **802,64 m²**

- nawierzchnia ulicy zostanie obramowana krawężnikiem betonowym o wymiarach 20 x 30 x 100 w ilości **505,00 mb** . Wyniesienie krawężnika ponad krawędź nawierzchni ulicy 12 cm lub 1 cm

2. Funkcją obiektu jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego, zwiększenie komfortu ruchu drogowego i pieszego (ulica zakwalifikowana została według kategorii ruchu do kategorii **KRI**). Ulica jest dostosowana do poziomu istniejącej zabudowy terenu, natomiast na swej szerokości dostosowuje się do poziomu terenu sąsiadującego z ulicą .

3. Układ konstrukcyjny obiektu:

Do przyjęcia konstrukcji nawierzchni przebudowywanej ulicy Jagiełły w Pińczowie posłużono się rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w Sprawie Warunków Technicznych, Jakim Powinny Odpowiadać Drogi Publiczne i Ich Usytuowanie zamieszczone w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 43, Warszawa, dnia 14 maja 1999r. – poz. 430.

Nawierzchnia ulicy Jagiełły ma następującą konstrukcję :

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8S o grubości **4 cm**
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W o grubości **4 cm**
- Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm o grubości **22 cm**
- Ulepszone podłoże ze stabilizacji cementem o $R_m = 2,50 \text{ MPa}$ (1,50 MPa do 2,50 MPa) z betoniarni stacjonarnej o grubości warstwy po zagęszczeniu **15 cm**

Chodnik zostaną wykonane z kostki betonowej wibroprasowanej o grubości **8 cm** . Jakość kostki musi być potwierdzona atestem IBDiM W-wa. Kostka będzie posadowiona na podsypce cementowo – piaskowej (w stosunku 1 : 4) o grubości **3 cm**

Badania geologiczno – inżynierskie przeprowadzono, mimo zaliczenia obiektu (ulica z chodnikiem) do Pierwszej Kategorii Geotechnicznej Obiektu . Wyniki badań geotechnicznych podano w odrębnym opracowaniu wykonanym przez uprawnionego geologa.

- 4.** W celu zapewnienia właściwego funkcjonowania i użytkowania obiektu (ulicy) przewiduje się wykonanie połączenia już wyremontowanej ulicy Jagiełły z ulicą Grunwaldzką (drogą publiczną) oraz z ul. Królowej Jadwigi w taki sam sposób jak dotychczasowe połączenia .

Odwodnienie ulicy zapewniają:

- spadki podłużne przebudowanej ulicy (jej niweleta), co pokazują rysunki **nr 2** z Projektu Zagospodarowania Terenu i **nr 2 , nr 3, nr 4, nr 5 z Projektu Architektoniczno - Budowlanego** .
- Spadki poprzeczne nawierzchni ulicy uwidocznione na rys. **nr 2, nr 3**
- Uzupełniona kanalizacja deszczowa o nowe studzienki ściekowe (wpusty uliczne) wraz z przykanalikami $\varnothing 160 \text{ mm}$ (w zabudowie zwartej) odprowadzająca wody opadowe i roztopowe do istniejących odbiorników (kanalizacji deszczowej)

Wody opadowe zostaną odprowadzone powierzchniowo do studzienek ściekowych , a dalej istniejący już system odwodnienia przejmie wodę opadową . Usprawnia się odwodnienie drogi poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych, dobudowę elementów kanalizacji deszczowej (z odpowiednimi studzienkami ściekowymi i przykanalikami)

- 5.** Istniejące już instalacje techniczne tj. instalacja zaopatrzenia w wodę, ściekowa, energetyczna i gazowa nie ulegają żadnym zmianom w Opracowaniu Projektowym . Nie zmieniają się również odpowiednie dla tych instalacji parametry techniczne.
- 6.** Projektowana przebudowa ulicy Jagiełły nie będzie wpływała szkodliwie na środowisko i jego wykorzystanie gdyż:
- a) nie będzie żadnego dodatkowego zapotrzebowania na wodę, czyli nie zmieni się ilość oraz jakość ścieków .
 - b) nie ulegnie zwiększeniu emisja zanieczyszczeń gazowych a wręcz ulegnie zmniejszeniu ilość zanieczyszczeń gazowych przez poprawę stanu technicznego nawierzchni drogi .

- c) budowa nawierzchni ulicy, chodnika i opaski wpłynie na ilość odpadów (nadmiar betonu asfaltowego i płyt betonowych kanałowych z rozbiórki zostanie odwieziony na składowisko komunalne) .
- d) nie ulegnie zmianie emisja hałasu oraz wibracji a także promieniowania
- e) ulica nie wpłynie na istniejący drzewostan i powierzchnie ziemi (nie przewiduje się wycinki krzewów) .
- f) wody podziemne nie zostaną naruszone, gdyż na żadnym odcinku drogi nie przewiduje się wykonywania wykopów do poziomu wód gruntowych (konstrukcja ulicy zawsze powyżej zwierciadła wód gruntowych o więcej niż 2,00 m)
- g) budowla – ulica wraz z chodnikami i wjazdami w żaden sposób nie wpływa na zwiększenie zagrożenia pożarowego, lecz ułatwi dojazd do wszystkich zabudowań przy trasie ulicy, co może być znaczące przy powstaniu takiego zagrożenia.

Opracował :

Mgr inż. Zbigniew Ciepliński