

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

A. CZĘŚĆ OPISOWA

Spis treści

1. PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	3
3. STAN ISTNIEJĄCY	3
4. STAN PROJEKTOWANY	4
4.1. Rozwiązanie sytuacyjne	4
4.2. Przekroje konstrukcyjne	5
4.3. Odwodnienie	5
4.4. Organizacja ruchu	6
5. UWAGI KOŃCOWE	6

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Spis rysunków

RYS. NR 1	Plan orientacyjny	1:10000
RYS. NR 2	Plan sytuacyjny z organizacją ruchu odc. zachodni	1:500
RYS. NR 3	Plan sytuacyjny z organizacją ruchu odc. wschodni	1:500
RYS. NR 4	Profil podłużny odcinek zachodni	1:50/500
RYS. NR 5	Profil podłużny odcinek wschodni	1:50/500
RYS. NR 6	Przekroje konstrukcyjne	1:50

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Umowa nr 26/2009 zawarta w dniu 25.03.2009r. z Gminą Psary z siedzibą w Psarach na zadanie pn.: Wykonanie projektu budowlanego - wykonawczego dla przebudowy nawierzchni ul. Granicznej – Psary, Strzyżowice, wraz z budową chodnika i odwodnienia, na odcinku od ul. Belnej do granicy miasta Wojkowice.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- a) Mapa ewidencyjna z wypisem z rejestru gruntów,
- b) Mapa do celów projektowych S+U+W 1:500,
- c) Dokumentacja geologiczna,
- d) Konsultacje z Inwestorem,
- e) Uzgodnienia branżowe,
- f) Wizje w terenie,
- g) Dokumentacja fotograficzna,
- h) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Dz. U. Nr 43 z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- i) Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych,
- j) Katalog szczegółów drogowych ulic, placów i parków miejskich,
- k) Rozporządzenie 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 umieszczania na drogach.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Ulica Graniczna zlokalizowana jest pomiędzy miejscowościami Psary i Strzyżowice, położonymi w Gminie Psary. Usytuowana prostopadle do niej droga wojewódzka 913, prowadząca ruch samochodowy do lotniska Pyrzowice, dzieli tą ulicę na dwie części wschodnią i zachodnią, ciągnącą się do granicy miasta Wojkowice. Ulica ta obsługuje zabudowę jednorodziną usytuowaną po obu jej stronach i stanowi ciąg komunikacyjny na kierunku Psary-Wojkowice. Jezdnia ulicy posiada nawierzchnię asfaltobetonową bardzo zniszczoną z licznymi spękaniami, zdeformowaniami i ubytkami. Dodatkowe zniszczenia nawierzchni i utrudnienia w ruchu powodują prowadzone roboty budowlano – montażowe na sieci wodociągowej. Szerokość odcinka zachodniego oscyluje przy szerokości 6.0 m, a wschodniego w obrębie 5,5m. Krawędzie jezdni ogranicza krawężnik betonowy 15x30 po części wystający lub wtopiony,

zdeformowany, z licznymi ubytkami i skorodowaniami. Pobocza jezdni trawiaste bez umocnień i chodników, a ruch pieszy odbywa się po jezdni. Spadki podłużne ulicy nie są płynne, w szeregu przypadkach poniżej normowych. Spadki poprzeczne dwustronne(daszkowe) niejednokrotnie mniejsze od dopuszczalnych. Brak odpowiednich spadków wstrzymuje przepływ wód opadowych powodując zastoiny pogarszające stan nawierzchni.

Odwodnienie ulicy stanowią jednostronne rowy usytuowane po stronie północnej ulicy, odbierające wody powierzchniowe przelewające się przez pobocze. Wody z rowów spływają w części zachodniej do cieków przepływających pod ulicą. Część wód opadowych w rejonie przepustów na tych ciekach spływa z nawierzchni ulicy poprzez istniejące w tym rejonie kratki ściekowe. Trudniejsza sytuacja jest na części wschodniej ulicy, gdzie wody opadowe w większej mierze spływają przez pobocza ulicy bezpośrednio na posesje lub pośrednio z odcinkowych rowów. Jedynie w rejonie posesji nr 78B usytuowana jest kratka ściekowa włączona do ciągu kanalizacyjnego usytuowanego prostopadle do południowej krawędzi jezdni.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1. Rozwiązanie sytuacyjne

Zakres prac projektowych obejmuje przebudowę nawierzchni z częściową korektą przebiegu krawężnika na trasie drogi i włączeniach do istniejących dróg, przebudowę zjazdów do posesji nawierzchni chodnika oraz odwodnienia ulicy.

Przebieg jezdni w planie i profilu przewidziano w nawiązaniu do istniejącej nawierzchni. Biorąc pod uwagę zdeformowanie istniejącej nawierzchni jezdni dokonano niewielkich korekt mając na myśli względy funkcjonalno-użytkowo-ruchowe, pod kątem odwodnienia i bezpieczeństwa użytkowników.

Załamania trasy w planie i profilu w miejscach wymagających złagodzenia wprowadzono łuki o promieniach normowych. Szerokość jezdni skorygowano do 6.0m na odcinku zachodnim 5,5m na odcinku wschodnim. Jezdnię ulicy ograniczono krawężnikiem betonowym 15x30cm, ułożonym na ławie betonowej C12/15 i wystającym 10cm z obniżeniem do 3cm na zjazdach.

Na obu odcinkach przy północnej krawędzi jezdni zlokalizowano chodnik szerokości 1,5m ograniczony obrzeżem betonowym 8x30cm ułożonym na ławie z kruszywa. Wjazdy przewidziano o szerokości 5m, na szerokości chodnika. Natomiast po drugiej stronie jezdni tam gdzie nie ma chodnika do granicy posesji. Wjazdy ograniczono krawężnikiem betonowym 15x30cm na ławie betonowej.

4.2. Przekroje konstrukcyjne

Nawierzchnię zaprojektowano wykorzystując istniejącą konstrukcję poddając ją głębokiemu recyklingowi do 35cm z ułożeniem dwóch warstw asfaltobetonu.

Nawierzchnia jezdni dla KR3

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12.5mm -4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16mm - 5cm,
- głęboki recykling na zimno - 35cm,

Nawierzchnia chodników i wjazdów

- kostka betonowa kolorowa - 8cm,
- podsypka cementowo piaskowa 1:4 -3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63mm - 25cm,
- piasek - 10cm,

Wymiana nawierzchni na przepustach oraz w km 0,3+50 do 0,4+20(odc. zachodni) i na kanalizacji na odc.wschodnim, 65m

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12.5mm -4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16mm - 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/45mm - 15cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63mm - 25cm,
- piasek - 18cm,

Nawierzchnia tłuczniowa na wjazdach gr. 25 cm z kruszywa łamanego 0/45mm

4.3. Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe jezdni ulicy ze sprowadzeniem wody do istniejących rowów poddanych pogłębieniu i częściowo umocnieniu lub zabudowaniu rurami kanalizacyjnymi, jak pokazano w części rysunkowej. Zrzut wód powierzchniowych następuje bezpośrednio do rowu lub poprzez kratki ściekowe.

Elementy przepustów pod wjazdami i na ciekach przepływających pod jezdnią przewidziano do rozebrania i zastąpienia nowymi.

4.4. Organizacja ruchu

Zachowano istniejące znaki i elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego z zachowaniem podporządkowania ulicy Granicznej do ulic Belna, Szkolna i DW 913. Uzupełnieniem istniejącej organizacji będą znaki poziome na włączeniach.

5. UWAGI KOŃCOWE

- a) Wejście na realizację robót należy uzgodnić z administratorem dróg i uzbrojenia,
- b) Roboty w pobliżu sieci realizować przy nadzorze administratora,
- c) Roboty realizować przy zachowaniu przepisów BHP.