

OPIS TECHNICZNY

Dla projektu budowlano – wykonawczego modernizacji ulicy Imieli w Świętochłowicach. Aktualizacja i wydłużenie do ulicy Przemysłowej.

1. Stan istniejący.

Ulica Imieli położona jest w dzielnicy „Lipiny” miasta Świętochłowice. Rozpoczyna się od ulicy Chorzowskiej i przebiega w kierunku ul. Przemysłowej. Opracowanie projektowe dotyczy ulicy Imieli na odcinku przebiegającym przez teren zagospodarowany obiektami wytwórczymi, od budynku nr 27 do północno – wschodniej ściany szczytowej kompleksu garaży dla samochodów osobowych. Włączenie ul. Imieli w ul. Przemysłową zjazdem ziemno-żuźlowym. Ulica Imieli na odcinku projektowym ma jezdnię szerokości 5,40 m i 6,30 m do km 0.1+90.00 oraz powierzchnie jezdne szer. 13,00 m i 7,00 m od km 0.1+90.00 do końca opracowania. Nawierzchnia jezdni ulicy od km 0.0+00.00 do km 0.1+ 90.00, na pierwotnej jezdni ulicy z kostek kamiennych wys. 10 cm, ułożono nawierzchnie z betonu asfaltowego, tłucznia, żuźla wielkopiecowego oraz fragmenty z betonu cementowego. Od km 0.1+ 90.00 do końca opracowania nawierzchnie z betonu asfaltowego, betonu cementowego oraz kruszyw i gruntu. Jezdnia ulicy od km 0.0 +25.00 do km 0.1+ 90.00 ograniczona jest krawężnikami betonowymi 15x30 cm w większości wtopionymi. Z lewej strony jezdni chodnik szer. 1,90 m do 5,50 m z kostek brukowych betonowych szarych oraz płyt bet. 35x35x5 cm, a po stronie prawej, pobocze ziemne, szerokości do 2,70 m oraz dwa zjazdy z jezdni na posesje o nawierzchniach z kostek brukowych betonowych czerwonych. Chodnik po stronie lewej usytuowany jest na działkach prywatnych. Nawierzchnie jezdni ulicy Imieli oraz krawężniki na projektowanym odcinku są bardzo zniszczone. Odwodnienie ulicy Imieli na projektowanym odcinku od km 0.0+ 00.00 do km 0.1+ 90.00, do 7 istniejących wpustów ulicznych podłączonych do kanalizacji nie stanowiącej własności i nie zarządzanej przez CHŚPWik Spółka z o.o. z Chorzowa, od km 0.1+ 90.00 do końca opracowania na przyległy do pasa jezdni teren. Ulica Imieli na projektowanym odcinku od km 0.0+25.00 do końca opracowania nie jest oświetlona.

Istniejące uzbrojenie terenu objętego opracowaniem stanowią:

- Ø sieć wodociągowa,
- Ø sieć kanalizacyjna,
- Ø sieć ciepłownicza,
- Ø sieć elektrotechniczna,
- Ø sieć teletechniczna,
- Ø kabel teletechniczny doziemny.

Orientacyjny przebieg urządzeń przedstawiono na planie sytuacyjnym rys. 1 urządzenia naniósł Geodeta w oparciu o wektoryzację mapy zasadniczej i uzgodnienia uzyskane od Właścicieli urządzeń.

2. Stan projektowany.

Projektowany odcinek ulicy Imieli, jezdnia szer. 5,70 m do km 0.0+15.00, dalej 6,00 m, nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego, spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%. Nawierzchnia jezdni ograniczona krawężnikami bet. normalnymi 15x30 cm oraz najazdowymi 15x22 cm na zjazdach i przejściach dla pieszych. Krawężniki ustawione na ławach betonowych z oporem z betonu żwirowego B15. Chodniki projektowane przy jezdni szer. 1,65 m i 2,15 m, nawierzchnia chodników z kostek brukowych betonowych gr. 8 cm behaton szarych, od strony zewnętrznej ograniczonych obrzeżami bet. 6x20 cm, spadek poprzeczny chodnika jednostronny 2% w kierunku jezdni ulicy. Zjazdy z jezdni ul. Imieli, przez obniżony krawężnik najazdowy, nawierzchnie zjazdów z kostek brukowych bet. gr. 8 cm, czerwonych behaton, ograniczone w linii ogrodzenia (od strony posesji) oraz na styku z zieleniami krawężnikami betonowymi wtopionymi 12x25 cm.

Spadek poprzeczny zjazdów istniejących (po przełożeniu) oraz projektowanych jednostronny 2% – 5 % w kierunku jezdni ulicy i częściowo na posesje.

Z prawej str. jezdni ul. Imieli, km 0.2 + 05.00 do 0.2 + 90.00 miejsca postojowe równoległe do jezdni o szer. 2,50 m dla samochodów osobowych, nawierzchnia miejsc postojowych z tłucznia kamiennego ograniczona krawężnikami betonowymi 15x30 cm wystającymi. Istniejące chodniki na powierzchniach za projektowanymi krawężnikami ograniczającym jezdnię ulicy w miejscach koniecznych, do przełożenia, ilość m² chodników do przełożenia wg przedmiaru robót.

Spadek poprzeczny chodników istniejących po przełożeniu ~ 1% w kierunku jezdni. Niweletę jezdni ulicy Imieli zaprojektowano tak żeby spadki podłużne niwelety umożliwiały płynny przejazd po jezdni ulicy, zjazd z posesji na jezdnię ulicy nie był utrudniony, istniejące i projektowane chodniki miały spadek poprzeczny w kierunku jezdni, a wody opadowe spływały do projektowanych wpustów ulicznych usytuowanych na obu krawędziach jezdni przy krawężnikach.

Jezdnia ulicy Imieli na odcinku projektowanym, w planie składa się z dziewięciu odcinków prostych oraz ośmiu załomów. Krawężniki ograniczające jezdnię w planie na odcinkach załomów wyokrąglić łukami kołowymi o „R” do 100 m. Pochylenia niwelety jezdni ulicy Imieli na odcinku projektowanym wahają się w granicach 1,71% - 0,503%, załamania niwelety wyokrąglono łukami pionowymi kołowymi, wypukłym i wklęsłym o R = 600 m. Projektowane wpusty uliczne włączono projektowanymi przykanalikami PVC ϕ 200 mm do projektowanej kanalizacji deszczowej PVC ϕ 400 mm. Projektowana kanalizacja, wpusty uliczne (11 szt.) i przykanaliki zostaną wykonane przez Inwestora CHŚPWIK Spółka z o.o. z Chorzowa w okresie 06 – 07/2001r. Roboty drogowe dotyczące modernizacji ulicy Imieli wykonane zostaną w drugiej połowie 2001 roku po wybudowaniu kanalizacji z wpustami i przykanalikami.

2.1. Konstrukcje nawierzchni.

Konstrukcja dla jezdni - kategoria ruchu KR3.

a) jezdnia.

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grysowa 0/12.8 mm gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grysowa 0/16 mm gr. 5 cm,
- podbudowa z betonu asfaltowego 0/25 mm gr. 9 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0.075/63 mm gr. 20 cm,
- warstwa odcinająca z piasku gruboziarnistego gr. 15 cm.

b/ zjazdu z jezdni.

- kostka brukowa betonowa gr. 8 cm czerwona, behaton
- podsypka z piasku gruboziarnistego gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0.075/63 mm gr. 27 cm

c/ chodniki.

- kostka brukowa betonowa gr. 8 cm szara, behaton
- podsypka z piasku gruboziarnistego gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0.075/31.5 mm gr. 15 cm

d/ miejsca postojowe.

- kruszywo łamane 0.075/31.5 mm gr. 15 cm

Krawężniki betonowe normalne 15x30 cm oraz krawężniki najazdowe 15x22 cm ustawione będą na podsypce cementowo-piaskowej gr. 2cm oraz ławie betonowej z oporem o wym. 35x15+15x15 cm, a krawężniki betonowe 12x25 cm na podsypce cementowo - piaskowej gr. 2 cm i ławie bet. z oporem o wym. 32x15+15x15 cm. Ławy z betonu żwirowego B15.

Obrzeża o wym. 6x20 cm ustawić na piasku gruboziarnistym o przekroju 10x5 cm. Odkrycie krawężników na zjazdach + 4cm , na przejściach dla pieszych +1cm normalnie + 10 cm od krawędzi jezdni.

3. Roboty rozbiórkowe.

Wykonawca winien dokonać rozbiórek nawierzchni i elementów betonowych w zakresie niezbędnym i ujętym w załączonym przedmiarze robót. Gruz z rozbiórek odwieźć na wysypisko miejskie - płatne, odległość odwozu 6 km. Materiał z rozbiórek odwieźć w miejsce wskazane przez Inwestora, odległość odwozu 6 km.

4. Roboty ziemne i towarzyszące.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót ziemnych w oparciu planszę uzbrojenia podziemnego, należy wykonać przekopy kontrolne (ujęto w przedmiarze) celem szczegółowego zlokalizowania urządzeń podziemnych.

Prace związane z wykonaniem przekopów należy wykonać pod nadzorem Właścicieli urządzeń podziemnych, z którymi należy uzgodnić sposób rozwiązania ewentualnych kolizji. Ilość robót ziemnych, wykopy i nasypy do wykonania - obliczono w tabeli obliczeniowej robót ziemnych. Zieleńce przekopać, rozścielić 5cm warstwę humusu i obsiać mieszanką traw. Nadmiar gruntu odwieźć na wysypisko miejskie – płatne. Odległość odwozu 6 km. Ilość oraz szczegóły dotyczące wykonania robót ziemnych w załączonym do niniejszego projektu - przedmiarze robót.

5. Odwodnienie i regulacja urządzeń.

Odwodnienie, spadkami poprzecznymi i podłużnym do jedynastu istniejących wpustów ulicznych. Istniejące urządzenia, włazy kanałowe, wpusty uliczne, zasuwki i włazy telekomunikacyjne wyregulować do wysokości projektowanej niwelety.

Szczegóły regulacji urządzeń w przedmiarze robót – pozycja odwodnienie.

6. Technologia robót.

Całość robót wykonać zgodnie z wytycznymi zawartymi w opracowanych dla niniejszego projektu „Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych” - stosowanych w drogownictwie.

Numery specyfikacji podano w przedmiarze robót dla poszczególnych pozycji.