



www.duetbytow.pl

ul. Nałkowskiej 1
77-100 Bytów

tel. 663 409 303
661 415 888

duetjsz@op.pl

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

BRANŻA DROGOWA

TYTUŁ:	PRZEBUDOWA CHODNIKÓW W SŁUPSKU W CIĄGU UL. PRZEMYSŁOWEJ ODC. UL. I. PADEREWSKIEGO – TOR KOLEJOWY W M. SŁUPSK
ADRES BUDOWY:	WOJEWÓDZTWO POMORSKIE, POWIAT SŁUPSKI, GMINA SŁUPSK, MIEJSCOWOŚĆ SŁUPSK, DZIAŁKI NR 575; 17, OBRĘB 13, DZIAŁKA NR 2, OBRĘB 12.
INWESTOR:	ZARZĄD INFRASTRUKTURY MIEJSKIEJ W SŁUPSKU UL. PRZEMYSŁOWA 73, 76-200 SŁUPSK

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

1. Strona tytułowa
2. Opis techniczny
3. Informacja BIOZ
4. Wykaz zjazdów
5. Zaświadczenie o przynależeniu do POIIB, uprawnienia
6. Mapa orientacyjna
7. Część rysunkowa:
 - rys. nr 1 - Projekt zagospodarowania skala 1:1000
 - rys. nr 2.1; 2.2 - Przekroje konstrukcyjne skala: 1:30

Kategoria obiektu: XXV

PROJEKTOWAŁ:

Bytów, listopad 2019r.

OPIS TECHNICZNY

do dokumentacji technicznej przebudowy istniejącego chodnika w ciągu ul. Przemysłowej odc. ul. I. Paderewskiego – tor kolejowy w m. Słupsk, gmina Słupsk, powiat słupski, województwo pomorskie, działka nr 575; 17, obręb 0013, działka nr 2, obręb 0012.

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy chodnika w ciągu ul. Przemysłowej odc. ul. I. Paderewskiego – tor kolejowy w m. Słupsk po obu stronach jezdni. Opracowanie służy polepszeniu stanu istniejących chodników i zjazdów w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych. Projektowana przebudowa wpłynie także diametralnie na poprawę ogólnego wizerunku ulicy Przemysłowej w Słupsku. Przebudowę zaprojektowano na gruntach stanowiących własność Prezydenta Miasta Słupska przeznaczonych pod w/w cele i wykorzystywanych jak dotychczas.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa z Inwestorem: Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku
- Mapa zasadnicza
- Pomiary uzupełniające, wysokościowe, wykonane dla celów projektowania
- Wizja lokalna w terenie i inwentaryzacja stanu istniejącego
- Uzgodnienia z Inwestorem

3. OPIS ISTNIEJĄCEGO STANU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren, na którym planowana jest przebudowa chodników obejmuje tereny, które stanowią wydzielone pasy drogowe. Wzdłuż istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej występują obustronne chodniki o nawierzchni z kostek betonowych lub bitumicznej, które zostaną objęte przebudową polegającą na wymianie istniejącej nawierzchni. Stan chodników kiepski, posiada liczne nierówności, zaniżenia, część płytek betonowych jest uszkodzona. Szerokości chodników są zmienne i wahają się w granicach 2,2 m – 6,8 m.

Wzdłuż przebudowywanych chodników występują istniejące zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej, trylinki, płytek granitowych oraz bitumicznej. Istniejąca nawierzchnia zjazdów, na których planowana jest przebudowa posiada liczne nierówności, płytki są uszkodzone, miejscami nawierzchnia posiada wykruszenia przez co nadaje się do ograniczonej eksploatacji.

W ciągu chodnika zlokalizowanego po stronie lewej występują miejsca postojowe o nawierzchni z płytek betonowych. Podobnie jak w przypadku chodników nawierzchnia wymaga wymiany, w związku z licznymi ubytkami i nierównościami.

Odwodnienie istniejących chodników, zjazdów i miejsc postojowych odbywa się w sposób powierzchniowy.

Występują przejścia dla pieszych wymagające dostosowania dla korzystania przez osoby niewidome i niedowidzące. Dotychczasowe prace związane z utrzymaniem chodników i zjazdów nie przyniosły wymaganego efektu wobec czego zasadne jest podjęcie czynności związanych z przebudową. Na długości planowanych prac występuje zabudowa wielorodzinna oraz przemysłowa.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1 Rozwiązania sytuacyjno - wysokościowe

Rozwiązanie sytuacyjne opracowano na podstawie mapy zasadniczej i obejmuje obustronny odcinek chodnika wzdłuż ulicy Przemysłowej ze zjazdami obejmującym w/w działki. Zaprojektowano zmienną szerokość chodnika od 1,5 m do 7,75 m. Zarówno w planie jak i wysokościowo trasa chodników w stopniu maksymalnym dostosowana do istniejącej drogi głównej. Zachowuje się dotychczasowe niwelety przebudowywanych chodników z możliwością niewielkich korekt wysokościowych związanych z dostosowaniem do wymaganych warunków technicznych. Spadek poprzeczny zróżnicowany, dostosowany do istniejącego. Po prawej stronie jezdni długość chodnika wynosi 175,0 m, po lewej stronie jezdni długość chodnika wynosi 176,0 m. Projektuje się ułożenie nawierzchni z kostki betonowej szarej 25x30x8 cm na podsypce cementowo-piaskowej 1/4 gr. 5,0 cm oraz warstwie podbudowy z KŁSM 0/31,5 mm gr. 15,0 cm. Chodniki od strony jezdni należy ograniczyć krawężnikami betonowymi 15x30x100cm. Z drugiej strony chodnik będzie ograniczony istniejącym obiektem budowlanym, cokołem lub obrzeżem betonowym 8x30x100 cm. Krawężniki betonowe, najazdowe, obrzeża i oporniki (przy istniejących terenach zielonych) należy posadowić na ławie betonowej B-10 z oporem gr. 10 cm.

Projektuje się wykonanie przebudowy 6 istniejących zjazdów. Nawierzchnię przebudowywanych zjazdów projektuje się z bezfazowej kostki betonowej 20x10x8 cm koloru czarnego na podsypce cementowo-piaskowej 1/4 gr. 5,0 cm oraz warstwie podbudowy z KŁSM 0/31,5 mm gr. 15,0 cm. Zjazdy od strony jezdni ograniczyć krawężnikami najazdowymi 15x22x100 cm, a od strony posesji opornikami betonowymi 15x30x100 cm na ławie betonowej B-10 gr. 10 cm. Niweletę projektowanych zjazdów należy ściśle dostosować do ich istniejącego przebiegu.

Każde istniejące przejście dla pieszych należy zabezpieczyć poprzez zastosowanie rzędu płytek ostrzegawczych z wypustkami tzw. brajlowskich bezpośrednio przed wtopionym betonowym krawężnikiem od strony drogi w celu ostrzegania oraz wskazania osobom niewidomym i niedowidzącym o miejscu niebezpiecznym (przejście dla pieszych). Miejsca, gdzie umieścić płytki brajlowskie wskazano na planie zagospodarowania. Należy dostosować pochylenie chodnika przy przejściach do osób niepełnosprawnych, w szczególności osób poruszających się na wózku inwalidzkim.

W ciągu przebudowywanego chodnika po obu stronach jezdni planuje się wygospodarować tereny zieleni niskiej zachowując istniejącą zieleń. Schemat pokazano na rysunku projekt zagospodarowania.

Projektowane odwodnienie przebudowywanego chodnika i zjazdów zostanie zachowane jak dotychczasowe sprowadzając wody powierzchniowo do istniejących wpustów zlokalizowanych w obrębie jezdni w granicach działek objętych opracowaniem. Przebieg chodników, zjazdów, i zieleni w planie przedstawiono na Projekcie zagospodarowania rys. nr 1, natomiast przekroje konstrukcyjne zostały przedstawione na rysunku nr 2.1 i 2.2.

Przed przystąpieniem do wykonywania prac nawierzchniowych należy dokonać rozbiórki istniejącej nawierzchni, następnie wykonać koryto pod warstwę konstrukcyjną, a istniejące podłoże wyprofilować i zagęścić do wymaganego wskaźnika $I_s=1,0$.

4.2 Konstrukcje nawierzchni

Chodniki/Chodniki z możliwością parkowania:

- kostka betonowa szara 25x30x8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1/4 gr. 5,0 cm
- podbudowa z KŁSM 0/31,5 mm gr. 15 cm

Zjazdy:

- kostka betonowa czarna, bezfazowa 20x10x8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1/4 gr. 5,0 cm
- podbudowa z KŁSM 0/31,5 mm gr. 15,0 cm

Kostkę należy ułożyć w taki sposób, aby szczeliny między kostkami wynosiły od 2 do 3 mm. Po ułożeniu kostki, szczeliny należy wypełnić piaskiem, a następnie oczyścić powierzchnię ułożonych kostek i przystąpić do ubijania nawierzchni chodnika.

Po ubiciu nawierzchni należy uzupełnić szczeliny materiałem do wypełnienia i oczyścić nawierzchnię. Chodnik z wypełnieniem spoin piaskiem nie wymaga pielęgnacji – może być zaraz oddany do użytkowania.

Ławy betonowe należy wykonać z betonu B-10 w szalowaniu.

5. ODWODNIENIE I WARUNKI GRUNTOWO WODNE

Projektuje się jak dotychczasowo odwodnienie powierzchniowe przez zastosowanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych, które zapewniają odpowiedni spływ wód opadowych w przyległy teren z zagospodarowaniem w obrębie granicy działek objętych opracowaniem do istniejących wpustów ulicznych zlokalizowanych w obrębie jezdni. Klasa geotechniczna podłoża: pierwsza. Grupa nośności podłoża: G1. Strefa przemarzania dla terenu Słupsk - hz=1,0m. Do głębokości 1,0 m nie stwierdzono występowania wód gruntowych.

6. UZBROJENIE INŻYNIERYJNE TERENU I OZNAKOWANIE

W obrębie przewidywanych prac występuje uzbrojenie techniczne w postaci sieci energetycznej, telekomunikacyjnej, sanitarnej, wodociągowej, gazowej i ciepłowniczej. Występujące sieci w żaden sposób nie kolidują z projektowaną przebudową chodnika i zjazdów. Projekt nie przewiduje wprowadzenia zmian w dotychczasowym oznakowaniu.

7. WPŁYW NA ŚRODOWISKO, OBSZAR ODDZIAŁYWANIA

Zamierzone przedsięwzięcie nie oddziałuje negatywnie i nie narusza zasad ochrony przyrody. Przyjęte w projekcie rozwiązania przestrzenne i techniczne nie wpływają ujemnie na środowisko przyrodnicze i sąsiednie działki. Ze względu na charakter prac, nie występują zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników terenu.

Zgodnie z art. 3 pkt 20 stawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1409), obszar oddziaływania obiektu będzie skupiał się wyłącznie w obrębie granic przebudowywanych chodników i zjazdów działki nr 575; 17, obręb 13, działka nr 2, obręb 12. Zawarte w projekcie rozwiązania w całości spełniają wymogi i ustalenia zawarte w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. oraz wymogi stawiane przez Zamawiającego w stosownych uzgodnieniach całości zakresu prac.

8. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Zgodnie z wymogiem art. 20 ust.4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo Budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2003r. Nr 2007, poz. 2016 z późn. zmianami) oświadczam, że dokumentacja techniczna: „Przebudowa chodnika w ciągu ul. Przemysłowej odc. ul. I. Paderewskiego – tor kolejowy w m. Słupsk”, gmina Słupsk, powiat słupski, województwo pomorskie, działki nr 575; 17, obręb 13, działka nr 2, obręb 12 - został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projekt opracowano w 4 jednobrzmiących egzemplarzach.

Projektant:

Bytów, listopad 2019r.