

## SPIS TREŚCI:

A. CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. Informacje wstępne .....	3
2. Zakres prowadzonych prac.....	4
3. Konstrukcje nawierzchni .....	5
4. Odwodnienie .....	7
5. Organizacja ruchu.....	7
6. Sygnalizacja.....	7
B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....	8
Spis rysunków: .....	8

## **A. CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1. Informacje wstępne**

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy dla budowy przejścia dla pieszych przez jezdnię północną ul. Matyi w obrębie skrzyżowania Matyi – Towarowa w Poznaniu.

Całość prac przewidywanych w ramach niniejszego projektu znajduje się na działkach, których właścicielem jest Miasto Poznań.

## 2. Zakres prowadzonych prac

Przebudowa polegać będzie na wykonaniu poniższych robót budowlanych:

- Rozbiórka istniejącego krawężnika,
- Rozbiórka istniejącego obrzeża betonowego,
- Rozbiórka istniejącej nawierzchni z kostki betonowej,
- Rozbiórka istniejącej nawierzchni z płytek betonowych,
- Rozbiórka istniejącej nawierzchni z kostki kamiennej,
- Rozbiórka warstwy ścieralnej nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- Rozbiórka istniejącej podsypki cementowo-piaskowej,
- Wykonanie wykopu pod konstrukcję projektowanych elementów infrastruktury,
- Wykonanie warstwy gruntu zasypowego,
- Wykonanie warstwy gruntu stabilizowanego cementem,
- Wykonanie podsypki cementowo-piaskowej,
- Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej,
- Wykonanie nawierzchni z płytek betonowych,
- Wykonanie nawierzchni z kostki płukanej,
- Wykonanie nawierzchni z guzami koloru żółtego,
- Demontaż i montaż fragmentu barier ochronnych,
- Demontaż i montaż fragmentu istniejącej balustrady,
- Ułożenie projektowanych prefabrykowanych elementów ściany oporowej,
- Ułożenie projektowanego obrzeża betonowego,
- Ułożenie projektowanego krawężnika betonowego,
- Wykonanie warstw nawierzchni jezdni oraz drogi rowerowej,
- Demontaż zakończenia wpustu kanalizacji deszczowej
- Montaż pokrywy wpustu krawężnikowego z bocznym wlotem,
- Regulacja wysokościowa studzienek kanalizacyjnych,
- Regulacja wysokościowa studni kablowych,

W miejscu wbudowywania prefabrykowanych elementów ściany oporowej przy chodniku po północnej stronie ulicy Matyi należy pozostawić istniejący mur oporową bez zmian, natomiast istniejącą balustradę należy przenieść na nowo projektowany odcinek chodnika w celu zapewnienia jej minimalnej wysokości.

Przy południowej jezdni ulicy Matyi ze względu na poszerzenie istniejącego chodnika należy przesunąć przebieg w planie istniejącej bariery ochronnej oraz zastosować pokrywę wpustu krawężnikowego z bocznym wlotem w miejscu istniejącej kratki kanalizacji deszczowej. Zmiana rodzaju pokrywy jest konieczna ze względów funkcjonalnych oraz bezpieczeństwa poruszania się pieszych.

### 3. Konstrukcje nawierzchni

#### **Konstrukcja chodnika do przebudowy:**

- Kostka betonowa, grubość 8 cm,
- Podsypka cementowo-piaskowa, grubość 5 cm,
- Grunt stabilizowany cementem, grubość 15 cm,
- Grunt zasypowy, grubości ok. 15 cm.

#### **Konstrukcja drogi rowerowej:**

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 5 S, grubość 4 cm,
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość 10 cm,
- Warstwa wzmacniająca podłoże gruntowe stabilizowanego cementem, grubość 10 cm.

#### **Konstrukcja pochylni na przedłużeniu peronu przystanku tramwajowego**

- Kostka brukowa betonowa płukana, grubość 8 cm,
- Podsypka cementowo-piaskowa, grubość 5 cm,
- Grunt stabilizowany cementem, grubość 15 cm,
- Grunt zasypowy, grubość ok. 15 cm.

### **Istniejąca konstrukcja nawierzchni jezdni do przebudowy:**

- Warstwa ścieralna – nawierzchnia cicha, grubość 4 cm,
- Warstwa wiążąca – beton asfaltowy, grubość 8 cm,
- Podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy, grubość 15 cm,
- Podbudowa pomocnicza – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie o grubości 20 cm,
- Grunt stabilizowany cementem, grubość 10 cm.

Zmiana niwelety drogi polega na zwiększeniu konstrukcji istniejącej nawierzchni jezdni. Polega ona na sfrezowaniu warstwy ścieralnej na głębokości 4 cm oraz późniejszym ułożeniu warstwy wyrównującej o grubości do 7 cm. Kolejnym krokiem będzie wykonanie warstw: podbudowy z betonu asfaltowego (do 15 cm) i wiążącej również z betonu asfaltowego (do 8 cm). Następnie zostanie ułożona warstwa ścieralna o grubości 4 cm.

### **Układ warstw konstrukcja jezdni po przebudowie – max. grubość:**

- Warstwa ścieralna SMA 0/8 mm – nawierzchnia cicha, grubość 4 cm,
- Warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC 16 W, grubość do 8 cm,
- Podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC 16 P, grubość do 15 cm,
- Warstwa wyrównująca – grubość do 7 cm,
- Warstwa wiążąca – beton asfaltowy, grubość 8 cm,
- Podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy, grubość 15 cm,
- Podbudowa pomocnicza – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie o grubości 20 cm,
- Grunt stabilizowany cementem, grubość 10 cm.

## 4. Odwodnienie

Wody opadowe odprowadzane w stanie istniejącym odprowadzane są powierzchnią jezdni i chodników do wpustów odwodnieniowych umieszczonych w jezdni. Wpusty należy poddać regulacji wysokościowej. Przebudowywane elementy infrastruktury drogowej nie zakłócą spływu wód. Ilość wód opadowych trafiająca do wpustów ulicznych z projektowanych przebudowywanych nawierzchni, jest wartością niemającą wpływu na zmianę funkcjonowania systemu odwodnienia ulicy.

## 5. Organizacja ruchu

Projekt organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie projektowe.

## 6. Sygnalizacja

Projekt sygnalizacji świetlnej stanowi odrębne opracowanie projektowe.

Podpis projektanta:

## B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

### Spis rysunków:

- Rysunek nr 1 – Plan orientacyjny,
- Rysunek nr 2 – Plan sytuacyjny,
- Rysunek nr 3 – Przekrój podłużny,
- Rysunek nr 4 – Przekroje normalne,
- Rysunek nr 5 – Plan rozbiórek,