**OPIS TECHNICZNY**

**SPIS TREŚCI**

### I. OPIS TECHNICZN

**1. WSTĘP.............................................................................................................................. 3**

1.1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA................................................................................. 3

1.2 ZAKRES OPRACOWANIA........................................................................................ 3

1.3 PODSTAWA PROJEKTOWANIA.............................................................................. 3

1.4 MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA................................................. 3

1.5 PRZYJĘTE OZNACZENIA......................................................................................... 3

**2. PODSTAWOWE DANE WYJŚCIOWE.............................................................................. 3**

2.1 OPIS STANU ISTNIEJACEGO.................................................................................. 3

2.2 OPIS WARUNKÓW GRUNTOWO – WODNYCH………………………………………..3

**3. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE................................................................................. 4**

3.1 PROJEKTOWANIE ODWODNIENIA TOROWISKA…………………..........................4

3.2 MATERIAŁY WYKORZYSTANE PRZY BUDOWIE PROJEKTOWANEGO

ODWODNIENIA…………………………………………………………………………………….4

### 

### II. KOPIE UPRAWNIENIEŃ I ZAŚWIADCZEŃ O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW

### BUDOWNICTWA

### III. RYSUNKI

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **NR RYS** | **TREŚĆ RYSUNKU** | SKALA |
| T.1 | PROFILE PODŁUŻNE | 1:250 |
| T.2 | SYTUACJA | 1:100/50 |

***1. WSTĘP***

* 1. ***PRZEDMIOT OPRACOWANIA***

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany, dla zadania pn.:

„Modernizacja przejazdów na terenie Sosnowca: ul. 3-go Maja, skrzyżowanie z Parkową i Mościckiego.”

* 1. ***ZAKRES OPRACOWANIA***

Projekt budowlany obejmuje modernizację torowiska tramwajowego na dwóch odrębnych odcinkach (przejazdach). Pierwszy, to skrzyżowanie z ulicą Mościckiego, drugi - to odcinek obejmujący przebudowę przejazdu z ul. Parkową.

* 1. ***PODSTAWA PROJEKTOWANIA***
* Wytyczne techniczne projektowania, budowy i utrzymania torów tramwajowych – Warszawa 1983r.
* Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Id-1 – Warszawa 2005r.
* Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
* Specyfikacja istotnych warunków zamówenia

***1.4 MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA***

* Mapa zasadnicza w skali 1:500
* Pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane w m-cu 12.2009 r. przez OPTIMA BG
* Wizje lokalne w terenie

***1.5 PRZYJĘTE OZNACZENIA***

Oznaczenia

1.5.1 Kanał odprowadzający wody opadowe do istniejącej kanalizacji miejskiej „RA”

1.5.2. Studnia rewizyjna Sp01

1.5.3. Studnie połaczeniowe Sdn01, Sdn02, Sdn03, Sdn04

***2. PODSTAWOWE DANE WYJŚCIOWE***

***2.1 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO***

Przejazdy przez torowisko wykonane z płyt prefabrykowanych typu „Łódzkiego”, nawierzchnia wykonana z mieszanki asfaltowo – mineralnej. Na pozostałej długości odcinków tory wykonane są w konstrukcji podsypkowej, z szyn tramwajowych 180S przytwierdzonych do podkładów drewnianych za pomocą przytwierdzenia pośredniego typu K. Na części odcinka torowisko zasypane do górnej powierzchni podkładów, a na części zasypane pod główkę szyny i zarośnięte trawą. Na całej długości podsypka mocno zanieczyszczona, znaczna część podkładów uszkodzona, rozluźnione akcesoria mocujące. Szyny mocno wyeksploatowane i zużyte. Istniejący rozstaw osiowy torów zmienny 2,82 – 3.00 m.

***2.2. OPIS WARUNKÓW GRUNTOWO - WODNYCH***

W budowie podłoża stwierdzono utwory naturalne w postaci czwartorzędowych gruntów mało spoistych, spoistych takich jak: piaski gliniaste, pyły piaszczyste, pyły i gliny piaszczyste oraz gruntów niespoistych. Na terenie badań stwierdzono również obecność gruntów nasypowych sklasyfikowanych jako nasyp budowlany w postaci piasków nasypowych przewarstwionych pyłem, oraz nasypy niekontrolowane. Strefa występowania gruntów niekontrolowanych występuje w przedziale głębokości 0,7 – 2,1 m p.p.t.

Woda gruntowa została nawiercona w otworze Z-6 na głębokości do 2,10 m p.p.t. tj. rzędnej 250,50 m n.p.m. Zwierciadło wody ma charakter swobodny.

***3. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE***

***3.1. PROJEKTOWANE ODWODNIENIE TOROWISKA***

Ze względu na mały zakres przebudowy, bez naruszania istniejącego systemu odwodnienia zachowuje się dotychczasowy sposób odwodnienia. Wody powierzchniowe z projektowanych odcinków sprowadzone będą do istniejących kanalizacji deszczowych. Z uwagi na znajdowanie się w rejonie przejazdu w ul. Parkowej załomu wklęsłego torowiska, przejazd ten zostaje odwodniony projektowanym odwodnieniem wgłębnym – „opaskowym”.

Ciągi drenarskie wykonane z rur drenarskich karbowanych PCV – U średn. 113/126 z filtrem z włókna syntetycznego, odłączone do studni drenarskich osadowych betonowych o śr.800 mm z osadnikiem h = 0.60m. Studnie osadowe podłączone do kanalizacji deszczowej. Następnie woda zostanie odprowadzona do istniejącej kanalizacji miejskiej przy pomocy rury kanalizacyjnej PCV typu Wavin o śred. 315/354 mm .

***3.2. MATERIAŁY WYKORZYSTANE PRZY BUDOWIE PROJEKTOWANEGO ODWODNIENIA***

1. Rura WAVN D = 315/354 mm
2. Studnia studzienka rewizyjna PCV D= 417 z osadnikiem h = 0.60 m
3. Studnie połączeniowe betonowe D= 800 mm z osadnikiem h = 0.60 m