

# OPIS TECHNICZNY

Do projektu budowlanego „Przebudowa ul. Konińskiej w miejscowości Władysławów”

## 1. Inwestor obiektu objętego projektem

Gmina Władysławów.

## 2. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.)
- 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 umieszczania ich na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.)
- mapy sytuacyjno – wysokościowe otrzymane od inwestora skala 1:500
- pomiary własne w terenie wykonane przez projektanta
- obowiązujące normy PN i BN oraz przepisy techniczne

## 3. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt techniczny na przebudowę ulicy od km 0+000 do km 0+353 długość odcinka 353 m.

ZAKRES PROJEKTU OBEJMUJE :

- rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe
- roboty rozbiórkowe
- roboty ziemne w wykopie
- wykonanie odcinkowo obustronnie i prawostronnie ścieku krawędziowego betonowego
- wykonanie przełożenia i nowych chodników z betonowej kostki brukowej
- wykonanie przełożenia i nowych zjazdów z betonowej kostki brukowej
- wykonanie podbudowy z mieszanki kamiennej
- ułożenie w-wy wiążącej z betonu asfaltowego
- ułożenie w-wy ścieralnej z betonu asfaltowego
- oznakowanie pionowe i poziome
- oczyszczenie rowów
- roboty wykończeniowe

## 4. Stan istniejący

Omawiany odcinek ulicy Konińskiej w miejscowości Władysławów przewidziany do przebudowy posiada nawierzchnię bitumiczną o przekroju częściowo ulicznym a częściowo drogowym .

Odcinek ulicy przebiega w całości po istniejącym pasie drogowym, wśród zabudowań handlowych i mieszkalnych.

Wzdłuż ulicy zlokalizowane są urządzenia infrastruktury takie jak linia telefoniczna, linia energetyczna, wodociąg z poprzecznymi podziemnymi przyłączami oraz w części początkowej odcinka odwodnienie kanalizacji deszczowej.

Omawiany odcinek posiada jeden łuk poziomy i dwa skrzyżowania.

Pod względem wysokościowym zróżnicowanie istniejącej niwelety drogi jest nieznaczne i kształtuje się na poziomie przyległego terenu a po części ponad nim.

W początkowej części ulica posiada chodnik obustronny po części z betonowej kostki brukowej a po części z płyt betonowych oraz utwardzone zjazdy do posesji częściowo z betonowej kostki brukowej lub z bloczków betonowych (trelinki).

Odcinkowo w części końcowej ulica posiada rów obustronny w znacznej części zamulony.

## 5. Urządzenia obce, kolizje

Jak wynika z dostarczonych map sytuacyjno – wysokościowych w granicy pasa drogowego zlokalizowane są urządzenia infrastruktury takie jak linia telefoniczna, linia energetyczna, wodociąg z poprzecznymi podziemnymi przyłączami oraz w części początkowej odcinka odwodnienie kanalizacji deszczowej .

Istniejąca lokalizacja urządzeń przy przyjętych parametrach projektowych w większości nie koliduje z przewidzianą przebudową ulicy z wyjątkiem linii telefonicznej gdzie należy zastosować się do warunków wydanych w załączonym Uzgodnieniu nr 34366.

## 6. Stan projektowany

### 6.1 Parametry techniczne i dane wyjściowe:

- Klasa drogi – D –dojazdowa
- Prędkość projektowa  $V_p = 30$  km/h
- Kategoria ruchu – KR 1
- Ilość jezdni – 1
- Szerokość jezdni – 5,00 – 8,00 m
- Szerokość pasa drogowego – 12,00 - 16,00 m
- Szerokość chodników – 2 x 1,50 m
- Przekrój uliczny i półuliczny

### 6. 2 Rozwiązania sytuacyjne

Plan sytuacyjny przewidzianego do przebudowy odcinka opracowano na aktualnych mapach z przeznaczeniem do celów projektowych.

Przebieg ulicy pokrywa się w całości z istniejącym pasem drogowym nie wychodząc poza jego szerokość na całej długości.

Odcinek posiada jeden łuk poziomy w km 0+106 i dwa skrzyżowania w km 0+109 i km 0+353.

### 6. 3 Droga w przekroju podłużnym

Przy projektowaniu niwelety starano się wykorzystać poziom istniejącej ulicy z wprowadzeniem niezbędnej korekty (miejscowe frezowanie odcinka oraz obniżenie od km 0+073 do km 0+110) w celu zapewnienia ciągłości spadku podłużnego skierowanego do istniejących elementów odwodnienia, poziomu istniejących wjazdów do bram przyległych posesji ( PRZEKRÓJ PODŁUŻNY).

### 6. 4 Droga w przekroju poprzecznym

Na całym odcinku projektuje się spadki poprzeczne w oparciu o istniejące zbliżając je do wartości 2% do przewidzianego ścieku krawędziowego, przyległy teren lub rowów chłonno odparowujących:

- Od km 0+000 do km 0+062 – rys. nr 4
- Od km 0+062 do km 0+076 – przejściowa na rys. nr 5
- Od km 0+076 do km 0+148 - rys. nr 5
- Od km 0+148 do km 0+160 - przejściowa na rys. nr 6

- Od km 0+160 do km 0+220 - rys. nr 6
- Od km 0+220 do km 0+291 - rys. nr 7
- Od km 0+291 do km 0+353 - rys. nr 8

#### 6. 5 Konstrukcja nawierzchni jezdni

- od km 0+000 do km 0+353 - warstwa ścieralna nawierzchni z betonu asfaltowego 0/12,8 dla KR 1 gr.4 cm 100 kg/m<sup>2</sup>
- od km 0+073 do km 0+110 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/12,8 dla KR 1 gr. 4 cm 100 kg/m<sup>2</sup>

#### 6. 6 Konstrukcja podbudowy

- od km 0+000 do 0+073 i km 0+110 do km 0+353 – istniejąca nawierzchnia bitumiczna
- od km 0+073 do km 0+110 podbudowa z mieszanki kamiennej 0 – 31,5 mm gr. 10 cm  
podbudowa z mieszanki kamiennej 0 – 63 mm gr. 20 cm

#### 6. 7 Konstrukcja chodników

- betonowa kostka brukowa gr. 6 cm (szara)
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 10 cm

#### 6. 8 Konstrukcja zjazdów

- betonowa kostka brukowa gr. 8 cm (kolor)
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3 cm
- podbudowa betonowa B-10 gr. 15 cm

#### 6. 9 Konstrukcja ścieku przykrawędziowego

- prefabrykowane koryto betonowe (typ trójkątny)
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm
- ława betonowa B-15 gr. 15 cm

### 7. Pas drogowy

Pas drogowy, zgodnie z przyjętymi parametrami technicznymi nie ulega zmianie.

### 8. Obiekty mostowe i przepusty

W km 0+258 istniejący przepust poprzeczny pozostaje bez zmian (stan dobry) .

### 9. Odwodnienie

Zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych z pasa jezdni powierzchniowo poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanego odcinkowo ścieku przykrawędziowego z prefabrykatów betonowych do istniejących studzienek wpustowych kanalizacji deszczowej (od km 0+000 do km 0+148 „PRZEKRÓJ PODŁUŻNY” rys. nr 3.

Na pozostałym odcinku przewidziano odcinkowo sprowadzenie wody na przyległy teren i do istniejących rowów wymagających oczyszczenia .

Uwaga: na długości zjazdów do posesji zaprojektowano ściek trójkątny lub obramowanie z obrzeża betonowego wystający do +3 cm.

### 10. Zjazdy publiczne i indywidualne oraz skrzyżowania

Na odcinku występującej zabudowy zachodzi potrzeba dostosowania zjazdów do poziomu nieco zmienionych wysokości krawędzi jezdni ulicy. Konstrukcję przewidzianych zjazdów indywidualnych określono w pkt. 6. 8. Zmienione rzędne projektowanego odcinka jezdni należy nawiązać do istniejących skrzyżowań.

