

PRACOWNIA PROJEKTOWA I NADZORY

**EBE**

**mgr inż. Edyta Dombrowska**

ul. Kochanowskiego 10/5

78-200 Białogard

tel. 0510-133-213

e-mail. [ebpracownia@gmail.com](mailto:ebpracownia@gmail.com)

NIP 672-153-68-05  
REGON 320-441-630



**OPIS TECHNICZNY  
DO PROJEKTU BUDOWLANEGO  
PRZEBUDOWY DROGI - ULICY ŁĄCZNEJ  
NA DZIAŁCE NR 348  
OBRĘB GEODEZYJNY 009  
ORAZ DZIAŁKA NR 10 OBRĘB GEODEZYJNY 012  
W ŚWIDWINIE.**

**1. INWESTOR:**

**GMINA MIASTO ŚWIDWIN  
Plac Konstytucji 3 Maja 1  
78-300 Świdwin**

**2. Podstawa opracowania dokumentacji:**

- 2.1. Umowa z Inwestorem Nr KOŚ.3037.25.2016 z dn. 20.09.2016 r;
- 2.2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500;
- 2.3. Pomiary wykonane w terenie;
- 2.4. Wytyczne projektowania ulic z 1992 r;
- 2.5. Wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej –WPD – 2 Z 1995 roku oraz rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- 2.6. Prawo o ruchu drogowym z 20.06.1997 (Dz.U. Nr 98 p.602);
- 2.7. Ustawa o drogach publicznych z 21.03.1985 (Dz. U. Nr 14 p.60);
- 2.8. Obowiązujące techniczne normy państwowe i branżowe dotyczące wykonawstwa robót ziemnych i drogowych;
- 2.9. Uzgodnienia z Inwestorem;
- 3.0. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18.05.2004 r w sprawie metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego.

#### **4. Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany branży drogowej na przebudowę drogi – ulicy Łącznej na długości 202,00 mb na działce nr 348 (ul. Łączna) obręb geodezyjny 009, na działce nr 10 (fragment ul. Grodzkiej) obręb geodezyjny 012 będących w m. Świdwin pasem drogowym w/w dróg – ulic miejskich, oraz na działce nr 353 obręb geodezyjny 009 (przebudowa nawierzchni istniejącego parkingu).

Początek przebudowy nawierzchni drogi – ulicy Łącznej (km 0+000,00 – pkt A) zlokalizowany jest na prawej krawędzi nawierzchni bitumicznej ulicy Słowiańskiej .

Koniec przebudowy (km 0+202,00 – pkt B) znajduje się na początku nawierzchni z kostki kamiennej ul. Grodzkiej.

Całość robót związanych z przebudową drogi – ulicy Łącznej w branży drogowej zawiera się w granicach w/w działek będących pasem drogowym w/w ulic – zgodnie z wypisem i wyrysem z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świdwin wydanego przez Burmistrza Miasta Świdwin (pismo PB.6727.1.69.2016 z dnia 01.09.2016 r. w załączeniu).

Zakres robót wskazany jest na Projekcie zagospodarowania terenu (w skali 1:500).

Planowana inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogąącym znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.), a tym samym nie wymaga uzyskania decyzji środowiskowej.

#### **4. Stan istniejący.**

##### **4.1. opis terenu.**

Ulica Łączna jest ulicą dwukierunkową i łączy ulicę Słowiańską z ulicą Grodzką.

Ulica Łączna posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 6,00 m ograniczoną obustronnie krawężnikiem (wtopionym lub wystającym).

Nawierzchnia bitumiczna grubości 1 do 7 cm została ułożona na wykonanej wcześniej nawierzchni z płyt betonowych sześciokątnych, tzw. trylinki.

Wskutek długotrwałej eksploatacji, a także z powodu licznych przekopów

pod uzbrojenie terenu stan nawierzchni bitumicznej jest bardzo zły.

Po prawej stronie ulicy znajdują się w czterech lokalizacjach parkingi o łącznej ilości 35 miejsc postojowych. Pierwsze trzy parkingi mają nawierzchnię z kostki brukowej betonowej typu polbruk, czwarty parking ma nawierzchnię z betonu. Nawierzchnie parkingu ograniczone są krawężnikiem betonowym.

Chodnik zlokalizowany jest za parkingami (poza pasem drogowym ulicy).

Po lewej stronie do km 0+113 chodnik szerokości 1,90 m (łącznie z krawężnikiem – do granicy pasa drogowego) znajduje się przy nawierzchni ulicy.

W dwóch lokalizacjach z ulicy są zjazdy do kompleksów garaży. Na tych odcinkach nawierzchnię chodnika ułożona jest z płyt betonowych sześciokątnych i płyt ażurowych Jumbo.

Na pozostałej długości nawierzchnia chodnika wykonana jest z płyt chodnikowych.

Nawierzchnia chodnika jest w bardzo złym stanie technicznym.

Od km 0+126,50 w dwóch lokalizacjach znajdują się dwa parkingi, pierwszy z nawierzchnią z kostki brukowej betonowej, natomiast drugi parking ma nawierzchnię z kostki kamiennej.

Od km 0+118,0 chodnik zlokalizowany jest za istniejącymi parkingami (poza pasem drogowym ulicy).

W km 0+048,10 po lewej stronie znajduje się skrzyżowanie z ulicą Wenedów.

W km 0+115,00 po lewej stronie jest skrzyżowanie (wlot) ulicy Rzecznej (ulica jednokierunkowa).

W km 0+164,20 po stronie lewej jest skrzyżowanie (wlot) ulicy Mieszka I (odcinek ulicy jednokierunkowej).

W km 0+164,04 po stronie prawej jest skrzyżowanie z ulicą Mieszka I (ulica dwukierunkowa).

Stan techniczny nawierzchni tych ulic jest bardzo dobry.

Po prawej stronie ulicy Łącznej znajduje się duże osiedle mieszkaniowe.

Po lewej stronie oprócz budynków mieszkalnych i kompleksu garaży znajdują się budynki Urzędu Miasta i Starostwa Powiatowego.

Zdecydowanie przeważa ruch samochodów osobowych i lekkich dostawczych o średnim natężeniu ruchu.

Ruch pieszych jest znaczny.

Wyznaczone są 2 przejścia dla pieszych.

Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 9,0 do 13,00 m.

#### ***4.2. Urządzenia obce w pasie robót.***

W granicach projektowanych robót występują kable energetyczne niskiego napięcia, sieć teletechniczna, wodociąg, gazociąg średniego ciśnienia oraz kanalizacja sanitarna i deszczowa. Ich lokalizacja wskazana jest na Projekcie zagospodarowania terenu i profilu podłużnym w osi ulicy. Głębokość posadowienia uzbrojenia terenu nie koliduje z zakresem robót ziemnych.

## **5. Stan projektowany.**

### **5.1. Założenia ogólne.**

Ulica pozostanie dwukierunkowa bez zmiany organizacji ruchu.

Zaprojektowano przebudowę nawierzchni ulicy, chodników i parkingów.

Nawierzchnia ulicy zostanie ułożona z kostki brukowej betonowej koloru jasnoszarego (szerokość bez zmian).

Nawierzchnia chodników (w granicach pasa drogowego) zostanie ułożona z kostki brukowej betonowej barwnej.

Na odcinkach, na których jest dojazd do garaży nawierzchnia chodnika będzie ułożona na podbudowie z chudego betonu.

Nawierzchnia parkingów na których obecnie jest kostka brukowa betonowa zostanie przełożona (z wykorzystaniem kostki z rozbiórki).

Nawierzchnia parkingu o nawierzchni betonowej zostanie rozebrana i nowa nawierzchnia zostanie ułożona z kostki brukowej betonowej.

Parking o nawierzchni z kostki kamiennej pozostaje bez zmian.

Zostanie wbudowany nowy krawężnik betonowy zeskosowany jako wystający na obramowaniach ulicy i parkingów.

Na odcinkach parkingów oraz wjazdów do garaży wbudowany zostanie krawężnik betonowy najazdowy.

Między ulicą Rzeczną a ulicą Mieszka I po stronie lewej na wjeździe na parking zostanie wbudowany na krawędzi ulicy krawężnik kamienny wtopiony (połączy odcinki istniejącego krawężnika kamiennego).

W km 0+012,50 i 0+126,00 należy wykonać przejścia dla pieszych.

Biorąc pod uwagę fakt, że nawierzchnie ulic krzyżujących się z ulicą Łączną są w bardzo dobrym stanie technicznym niweletę ulicy nawiązano do rzędnych wysokościowych ulic w obrębie skrzyżowań.

Podstawowe parametry dla projektowanej ulicy:

- Klasa D (dojazdowa);
- kategoria ruchu KR 2;
- prędkość projektowa 30 km/godz;
- obciążenie 80 kN/oś;
- maksymalny spadek podłużny 1,9%;
- minimalny spadek podłużny 0,62%

- promień łuku pionowego wklęsłego 1000 m;

Działka nr 348 znajduje się w strefie „W III” ograniczonej ochrony konserwatorskiej stanowisk archeologicznych.

Na przekrojach konstrukcyjnych (rys. nr 4 – 4/3) przedstawiono konstrukcję dla poszczególnych elementów przebudowy ulicy.

### **5.2. Roboty przygotowawcze, rozbiórkowe i ziemne.**

Istniejącą nawierzchnię bitumiczną ulicy sfrezować. Materiał z frezowania nawierzchni wywieźć do utylizacji. Materiał z rozbiórki nawierzchni ulicy, parkingu betonowego, chodników, podsypki cementowo-piaskowej (z parkingów) a także krawężnik wywieźć w miejsce uzgodnione z Inwestorem.

Kostkę brukową betonową z rozbiórki istniejących nawierzchni parkingów przeznaczyć do ponownego wbudowania.

Pod konstrukcję nawierzchni ulicy (głębokość wykopu od 20 do 25 cm), wyokrągłych na wjazdach na parkingi (głębokość wykopu 30 cm) oraz chodnik przejazdowy i parking z nowej kostki (głębokość wykopu od 15 do 20 cm) wykonać niezbędny zakres robót ziemnych.

Dno koryta wykopu wyprofilować i zagęścić.

Pokrywy włazów kanałowych, zaworów wodociągowych i gazowych oraz kratki ściekowe podnieść na poziom projektowanej nawierzchni.

### **5.3. Odwodnienie.**

Odwodnienie utwardzonych powierzchni z wód powierzchniowych nastąpi poprzez zaprojektowane spadki poprzeczne i podłużne do istniejących studzienek wpustowych kanalizacji deszczowej których lokalizacja i rzędne wysokościowe podane są na Planie zagospodarowania terenu oraz na profilu podłużnym w osi ulicy.

Spadek poprzeczny parkingów i chodnika wyniesie 2% w kierunku nawierzchni ulicy.

Spadek poprzeczny ulicy daszkowy 2%, jedynie w km 0+115 spadek będzie jednostronny wielkości 1% (prawy). Powyższe wynika z konieczności dowiązania wysokościowego lewej krawędzi nawierzchni ulicy w obrębie skrzyżowania z ulicą Rzeczną.

Od km 100,00 ze spadku daszkowego 2% należy przejść (względem osi podłużnej ulicy) do spadku jednostronnego 1% (km 0+115).

Od km 115 do km 0+130 przejść ze spadku jednostronnego na spadek daszkowy.

W km 0+074,80 po stronie prawej zaprojektowano studzienkę wpustową kanalizacji deszczowej z osadnikiem bez syfonu betonową średnicy 50 cm. Studzienkę połączyć z istniejącą ( w bezpośrednim sąsiedztwie) studnią rewizyjną na kanale deszczowym przykanalikiem z PCV średnicy 160 mm.

#### **5.4. Nawierzchnia ulicy.**

Konstrukcja nawierzchni ulicy:

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej wieloelementowej wysokości 8 cm (kolor jasnoszary dla ulicy) oraz kolor czerwony dla wyznaczenia osi podłużnej i przejść dla pieszych;
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 5 cm;
- podbudowa z chudego betonu B-7,5 bez dylatacji grubości 20 cm po zagęszczeniu;
- warstwa odcinająca grubości 10 cm po zagęszczeniu.

Krawężnik drogowy betonowy zeskosowany o wym. 15 x 30 x 100 cm jako wystający ( 12 cm ponad nawierzchnię ulicy) wbudować na ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15 i podsypce cementowo - piaskowej.

Krawężnik betonowy najazdowy o wym. 15 x 25 x 100 cm wbudować na ławie betonowej z betonu C 12/15 i podsypce cementowo – piaskowej.

#### **5.5. Nawierzchnia chodnika.**

Szerokość chodnika 2,00 m (na dojeździach w miejscach sugerowanych przejść dla pieszych) i 1,75 m (bez krawężnika) przy nawierzchni ulicy.

Konstrukcja chodnika:

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej wys. 8 cm barwna;
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 3 do 5 cm.
- podbudowa z kruszywa naturalnego grubości 10 cm po zagęszczeniu.

Na zewnętrznych krawędziach nawierzchni chodnika wbudować obrzeże betonowe 8 x 30 cm na podsypce piaskowej.

#### **5.6. Nawierzchnia chodnika przejazdowego.**

Na dojeździe do garaży w km 0+032,00 – 0+045,00 i w km 0+084,00 – 0+111,00 na szerokość 1,75 m (granica pasa drogowego) wykonać nawierzchnię:

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej wys. 8 cm barwna (identyczna jak dla pozostałej nawierzchni chodnika);
- podsypka cementowo - piaskowa grubości 5 cm;
- podbudowa z chudego betonu B-7,5 bez dylatacji grubości 10 cm po zagęszczeniu;
- warstwa odcinająca grubości 5 cm po zagęszczeniu.

W miejsce obrzeża wbudować krawężnik betonowy prostokątny (opornik) o wym. 12x25 cm na ławie z betonu C 12/15. Opornik wbudować jako wtopiony (poziom zerowy z nawierzchnią chodnika).

### **5.7. Nawierzchnia parkingu ( z nawierzchnią z nowej kostki km 0+130,00 – 0+152,30 ).**

Konstrukcja nawierzchni parkingu:

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej wysokości 8 cm koloru szarego;
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm;
- podbudowa z chudego betonu B-7,5 bez dylatacji grubości 15 cm po zagęszczeniu;
- warstwa odcinająca grubości 5 cm po zagęszczeniu.

Krawężnik betonowy zeskosowany wystający o wymiarach 15x30x100 cm wbudować bocznych krawędziach nawierzchni parkingu na ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15 i podsypce cementowo – piaskowej.

### **5.8. Nawierzchnia parkingu (kostka z odzysku) .**

Konstrukcja nawierzchni parkingu:

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej szarej wysokości 8 cm (z odzysku);
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm;

Krawężnik betonowy zeskosowany wystający o wymiarach 15x30x100 cm wbudować bocznych krawędziach nawierzchni parkingu na ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15 i podsypce cementowo – piaskowej.

Na wjazdach na parkingi krawężnik wbudować promieniami wykraglającymi 2,0 m ( nie dotyczy parkingu po lewej stronie). Miejsca postojowe (szerokości 2,30 m) wyznaczyć kostką koloru czerwonego (pasy szerokości 0,20 m).

### **5.9. Oznakowanie i roboty wykończeniowe.**

Przeście dla pieszych wyznaczyć kostką koloru czerwonego pasami szerokości 4,00 m x 0,50m w odstępach po 0,50 m (naprzemiennie z kostką jasnoszarą).

Przeście dla pieszych oznakować znakami pionowymi D-6.

Pozostałe znaki pionowe do wymiany (w tych samych lokalizacjach).

Na pasach zieleni rozścielić warstwę humusu grubości 10 cm i obsiać nasionami trawy.

### **6. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu – zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt. 5 PB**

Przebudowa nawierzchni chodników, parkingów i nawierzchni ulicy Łącznej objęta projektem mieści się w granicach działki nr 348 (ul. Łączna) obręb geodezyjny 009, działki nr 10 (fragment ulicy Grodzkiej) obręb geodezyjny 012 będących w m. Świdwin pasem drogowym w/w dróg – ulic miejskich, oraz na działce nr 353 obręb geodezyjny 009 (przebudowa nawierzchni istniejącego parkingu).

Obszar oddziaływania dotyczy w/w działek będących pasem drogowym ulic miejskich. Przy realizacji inwestycji nie zachodzi potrzeba na wejścia na działki sąsiednie. Parametry inwestycji zostały dostosowane do wymagań bezpieczeństwa na drodze. Planowana inwestycja nie będzie powodować ograniczenia użytkowania terenów sąsiednich, w tym zabudowy tego terenu. Planowana inwestycja nie będzie powodować ograniczeń terenów sąsiednich przez uciążliwości powodowane zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby oraz nie wpłynie na istniejącą zielen i zadrzewienie. Wykonanie nowych nawierzchni chodników poprawi bezpieczeństwo ruchu pieszych, natomiast nowa nawierzchnia ulicy wyeliminuje nadmierny hałas i zastoiska wody. Przyjęte rozwiązania projektowe są zgodne z:

- Ustawą o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, 774, 870, 1336) wraz z przepisami wykonawczymi ;
- Rozporządzeniem 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. poz. 430)

Opracowała:



