

*Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Usługowo – Handlowe
Krystyna Kurdyla
Śliwno 1, 78-311 Rusinowo*

**OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU BUDOWLANEGO
PRZEBUDOWY ZJAZDU ULICY POŁCZYŃSKIEJ
W ULICĘ NIEDZIAŁKOWSKIEGO
NA DZIAŁKACH NR 173/4; 173/1
OBRĘB GEODEZYJNY 009
W ŚWIDWINIE.**

1. INWESTOR:

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

2. Podstawa opracowania dokumentacji:

- 2.1. Umowa: KOŚ.I.342-2/2012 z dnia 10.01.2012 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 zjazdu ulicy Połczyńskiej w ulicę Niedziałkowskiego na długości 161,00 mb na działce nr 173/4 i częściowo na działce nr 173/1 (na szerokości 1,00 m).

Początek przebudowy nawierzchni ulicy (km 0+000,00 – km lokalny) zlokalizowany jest na początku istniejącego przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z ulicą Połczyńską Boczna (prowadzącą do parkingu przy budynku Banku PEKAO SA), koniec (km 0+161,00) znajduje się w obrębie skrzyżowania z ulicą 3 Marca (na końcu istniejącego zniżenia nawierzchni po przekopie pod kabel energetyczny).

Zakres robót wskazany jest na Projekcie zagospodarowania terenu i Planie sytuacyjnym.

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.

Na projektowanym do przebudowy odcinku ulica posiada nawierzchnię bitumiczną jednojezdniową dwukierunkową szerokości od 7,5 m (odcinek początkowy) do 9,00 m (odcinek od skrzyżowania z ulicą Pocztową) i przekrój uliczny.

Na projektowanym odcinku ulicy występują cztery skrzyżowania z ulicami, dwa zjazdy publiczne i cztery przejścia dla pieszych.

W km 0+023,00 strona lewa skrzyżowanie – wlot ulicy Podmiejskiej (ulica jednokierunkowa);

Km 0+072,00 strona prawa skrzyżowanie z ulicą Pocztową (ulica dwukierunkowa);

Km 0+107,00 strona lewa skrzyżowanie – zjazd w ulicę Niedziałkowskiego (ulica jednokierunkowa);

Km 0+155,00 strona prawa skrzyżowanie – zjazd w ulicę 3 Marca (ulica jednokierunkowa).

W km 0+034,50 i 0+051,00 po stronie prawej zlokalizowane są zjazdy publiczne.

Ulica zlokalizowana jest w ścisłym centrum miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie ulicy zlokalizowany jest Bank PEKAO SA, Urząd Pocztowy oraz szereg sklepów.

Natężenie ruchu kołowego jest bardzo duże. Zdecydowanie przeważa ruch samochodów osobowych i lekkich dostawczych.

Zjazd w ulicę Niedziałkowskiego jest miejscem tworzenia się „korków”, bowiem samochody skręcające z ulicy Połczyńskiej w lewo w ulicę Niedziałkowskiego ustępując pierwszeństwa przejazdu samochodom jadącym prosto (z kierunku przeciwnego) blokują ruch pojazdów będących za nimi. Jest to bardzo uciążliwe szczególnie w godzinach porannego i popołudniowego zwiększonego natężenia ruchu.

Nawierzchnia bitumiczna ulicy jest w stanie złym, występują ubytki nawierzchni, łaty po remontach cząstkowych oraz koleiny w pasach ruchu.

Podbudowa z brukowca obrobionego jest w stanie dobrym.

Po stronie lewej od początku robót do skrzyżowania z ulicą Niedziałkowskiego wbudowany jest krawężnik drogowy betonowy zeskosowany, którego stan techniczny jest zły i zaprojektowano jego rozbiórkę. Na jego śladzie zaprojektowano wbudowanie krawężnika drogowego betonowego zeskosowanego 15 x 30 x 100 cm na ławie betonowej z oporem.

Dalej po stronie lewej wbudowany jest krawężnik granitowy w stanie bardzo dobrym, który pozostaje bez zmian, za wyjątkiem obniżenia jego na projektowanym przejściu dla pieszych i podniesienia na likwidowanym przejściu dla pieszych.

Po stronie prawej od początku robót do skrzyżowania z ulicą Pocztową istniejący krawężnik drogowy betonowy (również w złym stanie technicznym) należy rozebrać.

Na tym odcinku zaprojektowano wbudowanie krawężnika drogowego betonowego zeskosowanego 15 x 30 x 100 cm na ławie betonowej z oporem.

Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Pocztową do skrzyżowania z ulicą 3 Marca istniejący krawężnik kamienny (zły stan techniczny) należy rozebrać.

Na tym odcinku zaprojektowano wbudowanie krawężnika granitowego zeskosowanego 15 x 30 x 75 cm lub 15 x 30 x 100 cm na ławie betonowej z oporem.

Odwodnienie ulicy z wód powierzchniowych następuje do dwóch wpustów kanalizacji deszczowej oraz na powierzchni ulic przyległych i dalej do wpustów kanalizacji deszczowej znajdujących się w tych ulicach.

Z powodu kolein i niewłaściwych spadków podłużnych w wielu miejscach tworzą się zastoiny wodne.

Przebudowa nawierzchni chodników stanowi odrębne opracowanie.

4.2. Urządzenia obce w pasie robót.

W granicach prowadzonych robót znajduje się kanalizacja sanitarna i deszczowa, gazociąg niskiego ciśnienia, wodociąg, kable energetyczne niskiego napięcia oraz sieć teletechniczna.

Lokalizacja infrastruktury technicznej uzbrojenia terenu wskazana jest na projekcie zagospodarowania terenu, planie sytuacyjnym i profilu podłużnym ulicy.

Głębokość posadowienia uzbrojenia nie koliduje z zakresem robót ziemnych. Pokrywy studni telekomunikacyjnych, wpusty kanalizacji deszczowej należy posadowić na projektowanych rzędnych wysokościowych nawierzchni chodnika lub nawierzchni bitumicznej.

5. Stan projektowany.

5.1. Założenia ogólne.

Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świdwin (pismo PB.6727.1.88.2011 z dnia 21.10.2011 r, oraz PB.6727.1.4.2012 z dnia 13.01.2012 r w załączeniu) zezwalają na realizację inwestycji.

Głównym celem przebudowy omawianego odcinka ulicy jest wykonanie dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w ulicę Niedziałkowskiego (lewoskręt) i tym samym poprawienie płynności ruchu oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego (poprzez zmianę lokalizacji przejść dla pieszych).

Linia krawężnika po lewej stronie ulicy pozostaje bez zmian.

Po stronie prawej, od krawędzi nawierzchni zjazdu (km 0+053,50) krawężnik betonowy (do ulicy Pocztovej) płynnie odsunąć od istniejącej linii krawężnika poszerzając nawierzchnię ulicy.

Od skrzyżowania z ulicą Pocztową nawierzchnia ulicy będzie miała szerokość 10,00 m. Krawężnik granitowy wbudować tak, aby szerokość nawierzchni wyniosła 10,00 m (poszerzenie o 1,00 m).

Lokalizacja krawężnika granitowego na odcinku od ulicy Pocztovej do ulicy 3 Marca jest ściśle powiązana z przebudowywanym obecnie Placem Jana Pawła II zlokalizowanym bezpośrednio przy ulicy.

W obrębie zjazdu w ulicę Niedziałkowskiego (z kierunku ronda) powstaną trzy pasy ruchu: pas ruchu do jazdy na wprost szerokości 3,50 m, pas ruchu dla lewoskrętów w ulicę Niedziałkowskiego szerokości 3,50 m i pas ruchu z kierunku przeciwnego szerokości 3,00 m.

Również lokalizacja projektowanego przejścia dla pieszych jest dowiązana do projektu przebudowy Placu Jana Pawła II.

Przejścia dla pieszych szerokości 4,00 m zaprojektowano w km (oś przejścia dla pieszych):

- km 0+002,00 (pokrywa się z istniejącym przejściem dla pieszych);
- km 0+043,00;
- km 0+120,00 (poprzez projektowaną wysepkę rozdzielającą pasy ruchu ze spocznikiem dla pieszych szerokości 3,00 m).

Integralną częścią niniejszego projektu jest Projekt Stałej Organizacji Ruchu zawierający szczegóły oznakowania poziomego i pionowego odcinka ulicy Połczyńskiej projektowanej do przebudowy.

5.2. Roboty rozbiórkowe i przygotowawcze.

W przedmiarze robót dokładnie określono ilość i rodzaj robót rozbiórkowych (m.in. krawężnik, nawierzchnia na dojeściach do przejść dla pieszych).

Istniejącą nawierzchnię bitumiczną należy zfrezować.

Zakres robót do frezowania określono na podstawie rysunku i zestawienia nr 5.

Do przejścia dla pieszych w km 0+043,00 po stronie lewej wykonać dojeście z materiału (obrzeże i kostka brukowa betonowa) z odzysku (rozbiórka istniejących przejść dla pieszych).

5.3. Wysepka.

Na pasie zamykającym lewoskręt i dzielącym pasy ruchu w przeciwnych kierunkach zaprojektowano wysepkę (km 0+114,50 – 125,50).

Szerokość wyspy 3,00 m. Szerokość pasów ruchu przy wyspie po 3,50 m.

Wyspa okrawężnikowana krawężnikiem granitowym na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 (B-15).

Promień wyokrągłający 1,50 m. Krawężnik wystający 12 cm ponad nawierzchnię ulicy, jedynie na przejściu dla pieszych krawężnik wtopiony (2 cm ponad nawierzchnię ulicy).

Na przejściu dla pieszych szerokości 4,00 m poprzez wysepkę ułożyć płyty granitowe 1,00 x 0,70 x 0,05 m (4 płyty). Przestrzenie między płytami zabrukować kostką granitową 4/6 cm (do szerokości 4,00). Pozostałą powierzchnię wyspy zabrukować kostką granitową 8/11 cm. Na dojściu do przejścia dla pieszych po stronie lewej od istniejącego chodnika wykonać nawierzchnię z dwóch płyt granitowych oraz kostki granitowej 4/6 cm. Szczegóły konstrukcji podane są na rysunku nr 4/3.

5.4. Odwodnienie.

Odwodnienie nawierzchni ulicy z wód powierzchniowych nastąpi poprzez projektowane spadki poprzeczne i podłużne do czterech wpustów kanalizacji deszczowej oraz częściowo do wpustów kanalizacji deszczowej na ulicach przyległych.

W km 0+019,00 i 0+065,00 (str. prawa) istniejące wpusty podnieść do projektowanych rzędnych wysokościowych nawierzchni.

W km 0+140,00 istniejącą studzienkę wpustową kanalizacji deszczowej zdemontować.

W km 0+141,00 zaprojektowano budowę dwóch studzienek kanalizacji deszczowej, które należy podłączyć przykanalikami ze studnią rewizyjną kanalizacji deszczowej w km 0+142,00

Zaprojektowano typowe studzienki ściekowe uliczne z rur betonowych średnicy 50 cm z osadnikiem bez syfonu.

5.5. Poszerzenie nawierzchni.

Na rysunkach nr 4 – 4/3 przedstawiono przekroje konstrukcyjne dla projektowanej przebudowy ulicy.

Konstrukcja na poszerzeniu nawierzchni ulicy:

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W grubości 4 cm po zagęszczeniu;
- podbudowa z mieszanki mineralno-asfaltowej AC22P grubości 7 cm po zagęszczeniu;
- podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5 mm warstwą grubości 25 cm po zagęszczeniu;
- warstwa odcinająca grubości 10 cm po zagęszczeniu.

Połączenia międzywarstwowe po oczyszczeniu skropić emulsją asfaltową (0,8 kg/m² dla podbudowy tłuczniowej i 0,5 kg/m² dla warstw bitumicznych).

5.6. Nawierzchnia.

Zakres robót bitumicznych wskazany jest w części rysunkowej (Projekt zagospodarowania terenu i Plan sytuacyjny).

Po oczyszczeniu sfrezowanej powierzchni i skropieniu emulsją asfaltową w ilości 0,5 kg/m² wykonać warstwę wiążącą z betonu asfaltowego AC16W warstwą średniej grubości 4 cm po zagęszczeniu.

Po oczyszczeniu i skropieniu wykonać warstwę ścierną z mieszanki mastyksowo-grysowej SMA grubości 4 cm po zagęszczeniu.

Spadki poprzeczne nawierzchni w obrębie skrzyżowań z ulicami sąsiednimi dostosowano do istniejących na nich nawierzchni bitumicznych uwzględniając potrzebę prawidłowego odprowadzenia wód opadowych.

Szczegóły spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni podane są na profilu podłużnym (rysunek nr 3) i przekrojach poprzecznych (rysunek nr 5).

5.7. Oznakowanie poziome i pionowe.

Wszystkie szczegóły oznakowania poziomego i pionowego zawarte są w Projekcie Stałej Organizacji Ruchu.

Opracował: