

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

**OPIS TECHNICZNY  
DO PROJEKTU BUDOWLANEGO  
PRZEBUDOWY ULICY „NAD REGĄ”  
NA DZIAŁKACH NR 338; 617/1; 5/18  
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.3037.20.2012 z dnia 04.06.2012 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 ulicy „Nad Regą” na długości 196,73 mb na działce nr 338 i częściowo na działce nr 617/1 oraz na działce nr 5/18.

Km 0+000,00 przyjęto na przecięciu w linii krawężnika wbudowanego po stronie lewej na ulicy Batalionów Chłopskich z osią ulicy Nad Regą. Początek przebudowy nawierzchni ulicy (km 0+007,00) zlokalizowany jest na 7 – ym metrze istniejącego skrzyżowania o nawierzchni bitumicznej ulicy Nad Regą z ulicą Batalionów Chłopskich (działka nr 5/18), koniec (km 0+203,73) znajduje się na krawędzi nawierzchni bitumicznej w obrębie skrzyżowania z ulicą Słowiańską.

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

Planowana inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym 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.

#### **5. Stan istniejący.**

##### **5.1. opis terenu.**

Na projektowanym do przebudowy odcinku ulica posiada nawierzchnię ułożoną z płyt żelbetowych wielootworowych typu Jumbo szerokości od 4,0 do 5,0 m (na łukach poziomych), jedynie od km 0+007,00 do km 0+017,00 nawierzchnia jest bitumiczna szerokości 4,6 m.

Nawierzchnia ograniczona jest obustronnie krawężnikiem drogowym betonowym.

Ukształtowanie terenu przyległego, lokalizacja po stronie lewej kompleksu garaży (położonych poniżej poziomu ulicy), natomiast po stronie prawej torowiska kolei normalnotorowej (położonych powyżej poziomu ulicy) wymogło wykonanie nawierzchni ulicy ze spadkiem jednostronnym.

Działka nr 338 bezpośrednio graniczy z torowiskiem, stąd wystąpiła konieczność uzgodnienia niniejszego projektu z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie (pismo IZBD8-505-201/05/2012 z dnia 02.05.2012 r w załączeniu).

Na projektowanym do przebudowy odcinku ulicy występują dwa zjazdy indywidualne (strona prawa) oraz osiem zjazdów publicznych (strona lewa). Ulica łączy ulicę Batalionów Chłopskich z ulicą Słowiańską i stanowi przedłużenie ulicy Nad Regą.

Natężenie ruchu kołowego jest małe. Zdecydowanie przeważa ruch samochodów osobowych i lekkich dostawczych. W większości są to samochody osobowe, które garażują w kompleksie garaży.

Ruch pieszych jest bardzo mały – jedynie kierowcy udający się do garaży. Nawierzchnia ulicy z płyt żelbetowych wielootworowych jest w stanie bardzo złym, występują ubytki nawierzchni, ponadto w wielu miejscach płyty są przemieszczone względem siebie od 2 do 5 cm.

Odwodnienie ulicy z wód powierzchniowych i opadowych poprzez spadki poprzeczne i podłużne następuje do trzech wpustów ulicznych kanalizacji deszczowej.

## **5.2. 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 i planie sytuacyjnym.

Głębokość posadowienia uzbrojenia nie koliduje z zakresem robót ziemnych. Pokrywy studni rewizyjnych kanalizacji sanitarnej i deszczowej należy posadowić na projektowanych rzędnych wysokościowych nawierzchni ulicy. Wpusty kanalizacji deszczowej zostaną przebudowane.

## **6. Stan projektowany.**

### **6.1. Założenia ogólne.**

Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świdwin (pismo PB.6727.1.33.2012 z dnia 20.04.2012 r, oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.IZBD8-505-201/05/2012 z dnia 02.05.2012 r w załączeniu) zezwalają na realizację inwestycji.

Głównym celem przebudowy omawianego odcinka ulicy jest poszerzenie nawierzchni ulicy do 5,0 m, maksymalne odsunięcie jej prawej krawędzi od torowiska, poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego na odcinku przylegającym do torowiska, a także poprawa odwodnienia nawierzchni ulicy.

## **6.2. Roboty rozbiórkowe.**

Nawierzchnię bitumiczną w obrębie skrzyżowania z ulicą Batalionów Chłopskich ( od km 0+007 do 0+017) należy rozebrać.

W przedmiarze robót dokładnie określono ilość i rodzaj robót rozbiórkowych ( m.in. krawężnik, nawierzchnia bitumiczna i betonowa oraz z płyt wielootworowych).

Materiały z rozbiórki wywieźć w miejsce uzgodnione z Inwestorem.

## **6.3. Odwodnienie.**

Odwodnienie nawierzchni ulicy z wód powierzchniowych nastąpi poprzez projektowane spadki poprzeczne i podłużne do trzech wpustów kanalizacji deszczowej.

Istniejące studzienki wpustowe należy zdemontować. Istniejące przykanaliki przedłużyć po 1,0 m rurami PCW średnicy 160 mm.

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

Lokalizacja studzienek wpustowych i projektowane rzędne wysokościowe podane są na Projekcie zagospodarowania terenu.

UWAGA! Wpusty żeliwne z odzysku.

## **6.4. Nawierzchnia ulicy i zjazdów.**

Na rysunkach nr 4 – 4/5 przedstawiono przekroje konstrukcyjne dla projektowanej przebudowy ulicy.

Konstrukcja nawierzchni ulicy:

- kostka brukowa betonowa wysokości 8 cm szara;
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm;
- podbudowa z chudego betonu B-7,5 warstwą grubości 20 cm po zagęszczeniu;
- warstwa odcinająca z piasku grubości 10 cm po zagęszczeniu.

Od km 0+007 do km 0+010 nawierzchnię poszerzyć z 4,60 do 5,00 m.

Szerokość projektowanej nawierzchni 5,00 m, jedynie w km 0+090 i 0+130 szerokość nawierzchni wynosi 4,00 m (przy zwięźeniu lewej strony).

Przejścia z szerokości 5,00 do 4,00 m (lewostronne) wykonać skosami 1:10.

Spadki poprzeczne nawierzchni podane są na Projekcie zagospodarowania terenu.

### **6.5. Krawężnik.**

Obustronnie zaprojektowano wbudowanie krawężnika drogowego betonowego zeskosowanego 15 x 30 x 100 lub 15 x 30 x 75 cm wystającego (12 cm ponad nawierzchnię ulicy) posadowionego na ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15 i podsypce cementowo-piaskowej.

Na długości zjazdów wbudować krawężnik betonowy najazdowy 15 x 22 x 100 cm posadowiony na ławie z betonu C 12/15.

Lokalizacja wbudowania krawężnika podana jest na Projekcie zagospodarowania terenu.

### **6.6. Zjazdy publiczne (rys. 4/4).**

Konstrukcja nawierzchni:

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej barwnej wysokości 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 5 cm;
- podbudowa z chudego betonu B-7,5 warstwą grubości 15 cm po zagęszczeniu;
- warstwa odcinająca z piasku grubości 5 cm po zagęszczeniu.

Od strony nawierzchni ulicy i na końcu zjazdu wbudować krawężnik betonowy najazdowy, natomiast boczne krawędzie nawierzchni zjazdów ograniczyć wbudowanym krawężnikiem drogowym betonowym (opornikiem) wtopionym na ławie betonowej zwykłej z betonu C 12/15. Spadek podłużny zjazdów dostosować do istniejącego terenu lub bram.

### **6.7. Zjazdy indywidualne (rys. 4/5).**

Konstrukcja nawierzchni:

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej barwnej wysokości 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 5 cm;
- podbudowa z chudego betonu B-7,5 warstwą grubości 10 cm po zagęszczeniu;
- warstwa odcinająca z piasku grubości 5 cm po zagęszczeniu.

Od strony nawierzchni ulicy i na końcu zjazdu krawężnik betonowy najazdowy, boczne krawędzie nawierzchni ograniczone krawężnikiem drogowym betonowym (opornikiem) wtopionym na ławie betonowej zwykłej z betonu C 12/15. Spadek podłużny dostosować do istniejących bram.

### **6.8. Roboty wykończeniowe i oznakowanie pionowe.**

Pobocza ziemne szerokości 0,50 m uformować ze spadkiem 6% od nawierzchni ulicy i powierzchniowo zagęścić.

Na odcinku, gdzie zaprojektowano stalowe bariery skrajne drogowe szerokość pobocza 0,75 m.

Na długości 68 mb ( km 0+030 do km 0+098 strona prawa) zaprojektowano stalowe bariery drogowe SP-04.

Bariery zdecydowanie poprawią bezpieczeństwo ruchu kołowego na odcinku, gdzie nawierzchnia ulicy bezpośrednio graniczy z torowiskiem kolei normalnotorowej.

Oś projektowanej ulicy zaprojektowano tak, aby maksymalnie odsunąć nawierzchnię ulicy od pasa drogowego torowiska.

Maksymalne zbliżenie barier stalowych wyniesie 0,50 m do granicy pasa drogowego torowiska.

**UWAGA!**

**W BEZPOŚREDNIM SĄSIEDZTWIE PROJEKTOWANEGO POSADOWIENIA BARIERY OCHRONNEJ PRZEBIEGA KABEL TELEFONICZNY. ZALECA SIĘ SZCZEGÓLNA UWAGĘ PODCZAS MONTAŻU BARIERY.**

Na odcinkach zawężonej nawierzchni ustawić znaki pionowe D-5 i B-31. Przed skrzyżowaniem z ulicą Słowiańską ustawić znak C-4 ( dalszy odcinek ulicy Nad Regą oznakowany jest znakiem pionowym B-2).

Znaki pionowe zastosować z grupy małych, tj. o długości boku 750 mm ( znaki kategorii A), średnicy 600 mm (znaki kategorii B i C) i długości podstawy 600 mm (znaki kategorii D).

Znaki należy wykonać z folii odblaskowej typu 2 na podkładzie z blachy stalowej grubości 2 mm, posiadającej znak bezpieczeństwa B.

Tył znaków powinien być pomalowany farbą proszkową koloru szarego, natomiast słupki do znaków wykonać z rur ocynkowanych koloru szarego.

Folia typu 2 zastosowana na lica znaków powinna mieć 10-letnią gwarancję potwierdzoną znakiem wodnym.

Wszystkie znaki należy ustawić zgodnie z wytycznymi „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego” zawartych w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Wszystkie szczegóły oznakowania pionowego zawarte są w Planie sytuacyjnym (rys. nr 2A).

Opracował:

