

# PRZEBUDOWA ULICY 600 - LECIA SZREŃSKA

w miejscowości Szreńsk, gm. Mława, dz nr 1906

## OPIS TECHNICZNY

**do projektu wykonawczego - przebudowa ulicy 600 - Lecia Szreńska  
w miejscowości Szreńsk, gm. Mława, dz. ewid. nr 1906**

### 1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest :

- zlecenie Gminy Szreńsk na opracowanie dokumentacji budowlano - wykonawczej przebudowy ulicy 600 - Lecia Szreńska w miejscowości Szreńsk na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnym 1906,
- aktualizowana dnia 26.07.2011. przez geodetę uprawnionego Marka Krauze mapa sytuacyjno - wysokościowa terenu przebudowy,
- wizja lokalna w terenie,
- pomiary własne szczegółów projektowanych robót,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1990 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ( Dz. U. 99.43.430. z dnia 14 maja 1990 r. )
- wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej wydane przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych w Warszawie w 1995 roku,
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Pólsztynnych wydany przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych w Warszawie w 1997 roku,
- inne uzgodnienia z Zamawiającym,
- warunki terenowe i geologiczne
- aktualne przepisy, normy i normatywy dotyczące projektowania robót drogowych.

STAROSTWO POWIATOWE  
Wydział Infrastruktury  
05-500 Mława, al. Reymonta 6  
tel. (023) 653-29-13, 654-33-11

### 2. Cel i zakres projektowanej przebudowy ulicy 600 - Lecia Szreńska

Ulica 600 - Lecia Szeńska posiada nawierzchnę utwardzoną. Chodniki z płyt betonowych 35 x 35 cm oraz 50 x 50 cm z miejscowym uzupełnieniem betonem ograniczone są od strony jezdni krawężnikami betonowymi. Nawierzchnia jezdni wykonana jest z mieszanki asfaltowej na podbudowie z piasku i kruszywa łamanego zagęszczonego. Spadek osi ulicu mieści się odcinkami między 0,4 % a 2,7 %. i jest obustronny w kierunku obu skrajnych skrzyżowań.

Przebudowa ulicy ma na celu :

- a./ ustalenie i wyprostowanie linii rozgraniczających jezdnię i chodniki,
- b./ wymianę nawierzchni chodników (łącznie z krawężnikami) z dostosowaniem do projektowanej niwelaty,
- c./ rozbiórkę i wykonanie nowych istniejących zjazdów indywidualnych na posesje przy ulicy 600 - Lecia Szreńska wg ogólnego rozwiązania zawartego w projekcie. Przewiduje się dwa typy zjazdów ( w zależności od usytuowania powierzchni zjazdu w stosunku do poziomu terenu posesji ) - zjazdy niskie i wysokie ( wg rysunków wykonawczych )
- d./ remont i przygotowanie obecnej nawierzchni bitumicznej jako podłoża pod nowe nawierzchnie z mieszanek asfaltowych - miejscowe rozbiórki i uzupełnienia.
- e./ wykonanie dwuwarstwowej nawierzchni jezdni z mieszanek asfaltowych ( warstwa wiążąca i ścieralna ).

### 3. Stan istniejący

Szerokość pasa ulicznego w liniach rozgraniczających jest zmienna i wynosi od ok. 10,0 m do ok. 9,0 m. W związku z tym szerokość jezdni zmienia się od ok. 6,06 m do ok. 5,80 m natomiast szerokość chodników waha się w granicach od ok. 1,55 m do ok. 2,30 m.

Szerokość istniejących zjazdów indywidualnych wynosi w każdym przypadku powyżej 3,0 m i jest uzależniona od organizacji wjazdu na poszczególne posesje.

Zjazdy różnią się także wysokością w stosunku do poziomu chodnika - zależnie od poziomu terenu posesji.

Chodniki i krawężniki mają zmienną konstrukcję. Brak zwartości elementów utwardzenia, powierzchnia jest nierówna, duża ilość elementów popękana, dużo braków w nawierzchni. Spadki poprzeczne chodników są miejscami nadmierne i skierowane na posesje. Całość nawierzchni chodników, wraz z krawężnikami nadaje się do wymiany i skorygowania.

Asfaltowa nawierzchnia jezdni jest nierówna i spękana, posiada wzdłużne zagłębienia i nadlewki po ułożeniu kanalizacji sanitarnej. Wymaga wyrównania i ułożenia nowych warstw z mieszanek asfaltowych.

Na podstawie oględzin i analizy istniejących warstw podbudowy stwierdzono, że występują tam parametry mechaniczne należące do grupy nośności G1.

W pasie drogowym zlokalizowano uzbrojenie podziemne w postaci sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i telekomunikacyjnej. Instalacja energetyczna zasadniczo jest napowietrzna.

### 4. Założenia do projektu

- |                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| - klasa techniczna             | „L”            |
| - kategoria ruchu              | KR - 3         |
| - szerokość jezdni             | 5,80 m         |
| - szerokość pasów ruchu        | 2 x 2,90 m     |
| - minimalna szerokość chodnika | 1,55 m         |
| - sposób odwodnienia           | powierzchniowe |

### 5. Stan projektowany

#### a. Plan sytuacyjny

Początek drogi zlokalizowano w punkcie A (rys. usytuowania przekrojów) - skrzyżowanie z ulicą Wiatraczną. Zakończenie stanowi punkt H - skrzyżowanie z ulicą Mostowską.

Dla uzyskania optymalnego efektu końcowego przebieg ulicy zaprojektowano w ścisłym geometrycznym powiązaniu z liniami rozgraniczającymi pas drogowy.

Na całym rozpatrywanym odcinku ulicy zaprojektowano jezdnię dwukierunkową o szerokości 5,80 m w przekroju ulicy. Obustronnie zaprojektowano chodniki wykonane z kostki betonowej w krawężniku drogowym 30 x 15 cm na ławie betonowej z oporem (wg rysunku). Minimalna szerokość chodnika 1,55 m. Dopuszcza się powiększenie szerokości chodnika w zależności od miejscowych zmian szerokości pasa drogowego ulicy.

#### b. Przekrój podłużny

Niwelata nawierzchni jezdni została zaprojektowana w sposób umożliwiający uzyskanie normatywnych pochyłeń podłużnych niwelaty przy jednoczesnym maksymalnym dostosowaniu wysokościowym do istniejących zjazdów na posesje oraz do zjazdów na ulice ograniczające.

STAROSTWO POWIATOWE  
Wydział Infrastruktury  
06-500 Mława, ul. Reymonta 6  
tel. (023) 655-29-13, 654-33-11



Umożliwi to zminimalizowanie koniecznych robót ziemnych.

Rozwiązanie to przedstawiono na rysunku - profil ulicy 600-Lecia i przekroje ulicy.

Praktycznie niwelata nawierzchni jezdni zostanie podniesiona w stosunku do obecnej o grubość 2 warstw nawierzchni asfaltowo - mineralnej tj. o 6 cm.

### c. Przekroje poprzeczne ( normalne )

Niwelaty chodników zostaną uporządkowane w taki sposób aby krawężniki wystawały powyżej powierzchni jezdni 12 cm i aby zapewnić spadek powierzchni chodników w kierunku jezdni w granicach 0,5 do 2,0 %

Ułożenie nawierzchni chodników przy granicy z posesjami należy wykonać tak aby zabezpieczyć teren posesji przed napływem wód opadowych z powierzchni jezdni i chodników. W tym celu dodatkowo projektuje się koło posesji nr 12 kanał nawierzchniowy odprowadzający wodę z chodnika na jezdnię.

### d. Konstrukcja jezdni

Została zaprojektowana jak dla ruchu KR - 2

Na podłożu należącym do grupy G1 ułożona jest podbudowa z kamienia łamanego o uziarnieniu ciągłym 0 - 31,5 mm stabilizowana mechanicznie.

Na tej podbudowie ułożona jest warstwa asfaltu z kruszywem mineralnym o łącznej grubości od 3 do 7 cm, spękana i z miejscowymi ubytkami. Nawierzchnię tę należy wyrównać i uzupełnić - jako podłoże pod warstwy nawierzchni docelowej.

- warstwa wiążąca grubości 3 cm z betonu asfaltowego 0 / 16 mm wg PN - S - 96025 o stabilności wg Marshalla > 8 kN,
- warstwa ścieralna grub. 3 cm z betonu asfaltowego o / 12,8 mm wg PN - S - 96025 o stabilności wg Marshalla > 5 kN

### e. Konstrukcja zjazdów

Przyjęto indywidualnie zjazdy o szerokości powyżej 3,0 m z najzjazdami od strony jezdni pod skosem 1 m / 1 m. Przyjęto dwa rozwiązania - zjazdy wysokie i niskie - w zależności od usytuowania powierzchni posesji. ( wg rys. konstrukcje zjazdów i jezdni )

Na podłożu należącym do grupy nośności G1 należy układać następujące warstwy konstrukcyjne

- warstwa podbudowy zasadniczej grubości 10 lub 11 cm z kamienia łamanego lub gruzu o uziarnieniu ciągłym 0 - 31,5 mm stabilizowanego mechanicznie,
- warstwa konstrukcyjno - odsączająca grub. 3 cm - piasek z cementem 5 : 1 zagęszczony mechanicznie,
- nawierzchnia - kostka betonowa wibroprasowana HOLLAND 8 x 10 x 20 cm.

### f. Konstrukcja chodników

STAROSTWO POWIATOWE

Wydział Infrastruktury

06-500 Mława, ul. Reymonta 6

Podczas prac rozbiórkowych i formowanie nowych przekrojów poprzecznych przewiduje się usunięcie ok. 2 cm rozluźnionego podłoża piaskowego i po splantowaniu i zagęszczeniu podłoża ułożenie następujących warstw :

- warstwa podbudowy grub. 10 cm - kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym lub tłuczeń lub gruz o uziarnieniu 0 - 31,5 mm zagęszczony mechanicznie
- warstwa konstrukcyjno - odsączająca grub. 3 cm - piasek z cementem 5 : 1 zagęszczony mechanicznie
- nawierzchnia - kosrka betonowa wibroprasowana 6 x 10 x 20 cm.

Przyjęte szczegółowe rozwiązania przedstawiono na rys. konstrukcji chodnika, zjazdów i nawierzchni jezdni.

#### **g. Odwodnienie**

Odwodnienie projektowanego odcinka ulicy projektuje się jako powierzchniowe przy wykorzystaniu przyjętych w rozwiązaniu spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni jezdni z odprowadzeniem wody do cieku wodnego przyległych obustronnie ulic a z nich z kolei do przyległych pasów drogowych.


Dodatkowo projektuje się lokalizację powierzchniowego linowego odwodnienia w chodniku przy posesji nr 12 aby zabezpieczyć ją przed napływem wody z nawierzchni drogi i chodnika. - długości ok. 3 m.

#### **6. Inne uwarunkowania**

Prace drogowe należy wykonywać w ścisłym powiązaniu z ustaleniami wynikającymi z opinii lub uzgodnień odpowiednich instytucji mających nadzór nad przedmiotowym terenem.

Roboty należy wykonywać zgodnie z zasadami dotyczącymi technologii robót nawierzchniowych z kostki betonowej oraz nawierzchni mineralno - asfaltowej. Na etapie realizacji robót należy przestrzegać uwag i zaleceń wszystkich administratorów i zarządców pasa drogowego oraz sieci infrastruktury w obrębie przedmiotowej ulicy.

Opracował :

  
Krzysztof Karczmarek  
mgr inż. budownictwa  
upr. bud. Cie 58/85  
MAZ/BO/2587/02