

# **OPIS TECHNICZNY**

do projektu na przebudowę drogi gminnej (miejscowej)  
- ul. 1 Maja w m. Stoczek Łukowski

## **I. DANE OGÓLNE**

Zaprojektowano przebudowę ulicy 1 Maja. Przedmiotowa przebudowa ulicy polegała będzie na wykonaniu nowej nawierzchni asfaltowej o szer. jezdni 8 m, wymianę krawężników i obrzeży, oraz ułożenie kostki brukowej na włączeniach ulic bocznych, chodnikach i zjazdach.

Długość całkowita:	- 197,23 mb
- pow. nawierzchni asfaltowej	- 1533,00 m <sup>2</sup>
- pow. włączeń ulic bocznych z kostki bruk. gr. 8 cm	- 56,00 m <sup>2</sup>
- pow. chodników z kostki bruk. gr. 6 cm	- 506,50 m <sup>2</sup>
- pow. chodników przejazdowych gr. 8 cm	- 47,50 m <sup>2</sup>
- pow. zjazdów z kostki bruk. gr. 8 cm	- 223,50 m <sup>2</sup>
- pow. chodników z kostki bruk. do przełożenia gr. 6 cm	- 66,50 m <sup>2</sup>

## **II. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Projektowana inwestycja ma na celu stworzenie dogodnych warunków komunikacyjnych.

Ważnym elementem niniejszego opracowania jest również poprawa bezpieczeństwa ruchu użytkowników ul. 1 Maja, a także estetyki i funkcjonalności przedmiotowej części miasta Stoczek Łukowski.

W zakres prac projektowych wchodzi:

- wykonanie nowej nawierzchni asfaltowej,
- ułożenie kostki na włączeniach ulic bocznych, chodnikach i zjazdach,
- wymiana krawężników i ułożenie obrzeży,
- regulacja istn. studzienek i innych urządzeń.

## **III. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Projekt wykonano w oparciu o następujące dokumenty:

1. Umowa z Miastem Stoczek Łukowski,
2. Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500,
3. Dane wyjściowe do projektowania – uzgodnienia z przedstawicielami Inwestora i Wykonawcy,
4. Własne pomiary sytuacyjno-wysokościowe (uzupełniające istotne szczegóły do projektowania), wykonane na przedmiotowym terenie,
5. Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.).

#### **IV. STAN ISTNIEJĄCY**

Istniejąca Droga Gminna [miejska] – ul. 1 Maja jest drogą klasy L, łączącą na tym odcinku – ul. Piłsudskiego z ul. Świętochowskiego.

Przedmiotowa ulica posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ~ 8m, zjazdy na przyległe posesje częściowo z kostki betonowej, w słabym stanie technicznym.

Ulica uzbrojona jest w sieci: wodociągową, kanalizacyjną, telekomunikacyjną, gazową, oraz energetyczną wraz z przyłączami na sąsiednie działki.

#### **V. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE**

Dla zachowania bezpieczeństwa ruchu na przedmiotowej ulicy projektuje się wykonanie warstwy ścieralnej na jezdni z asfaltu o szerokości 8 m, oraz wymianę krawężników ulicznych 15x30x100cm.

W miejscach zjazdów i przejść dla pieszych projektuje się krawężniki najazdowe o wym. 15x22x100cm.

Po obu stronach jezdni projektuje się kostkę brukową na chodniku i zjazdach. Odwodnienie przedmiotowych ulic odbywało się będzie powierzchniowo.

#### **JEZDNIA**

Przed wykonaniem projektowanej nawierzchni należy ustawić krawężniki betonowe wibro – prasowane uliczne 15x30x100cm, w miejscach zjazdów i przejść dla pieszych krawężniki najazdowe (zaniżone) o wym. 15x22x100cm, do ustawienia 2cm ponad jezdnię asfaltową.

Przejście krawężników ulicznych w najazdowe należy wykonać krawężnikami przejściowymi 15x30-22x100cm. Projektuje się ustawienie krawężników na podsypce cem.-piask. 1:4 gr. 5 cm i ławie betonowej z oporem.

Przed ułożeniem nowej nawierzchni asfaltowej projektuje się frezowanie istniejącej jezdni o zmiennej grubości, oraz ułożenie warstwy wyrównawczej [od km 0+032,37] z betonu asfaltowego gr. 3-5cm.

Na całej szerokości jezdni projektuje się ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S [jak dla KR3] gr. 4 cm.

#### **CHODNIK**

Chodniki przyległe do krawędzi jezdni o zmiennej szerokości [min 2 m] - obramowane obrzeżem betonowym wibro – prasowanym 6x20x100 cm w miejscach braku oporu.

Konstrukcja chodnika:

- kostka brukowa w kolorze szarym gr. 6 cm, z wypełnieniem spoin piaskiem,
- warstwa z mieszanek piasku stab. cem. o  $R_m=2.5\text{MPa}$  gr. 12 cm,
- warstwa odsączająca gr. 10 cm.

## **ZJAZDY, WŁĄCZENIA ULIC BOCZNYCH I CHODNIK PRZEJAZDOWY**

Zjazdy na połączeniu z chodnikiem bez obrzeża, a na połączeniu z zielenią [w miejscach braku oporu] obramowane obrzeżem gr. 6 cm.

Przewidziano spadek podłużny zjazdu w kierunku jezdni. W miejscach gdzie istniejące bramy są zaniżone w stosunku do jezdni dopuszcza się wykonanie spadku w kierunku bramy (ulicy) z maksymalnym spadkiem 5%.

Dopuszcza się na wniosek właścicieli przyległych posesji za zgodą Inwestora, zmianę zaprojektowanych zjazdów.

Konstrukcja zjazdów, włączeń ulic bocznych i chodnika przejazdowego:

- kostka brukowa w kolorze grafitowym gr. 8 cm, z wypełnieniem spoin piaskiem,
- podbudowa z chudego betonu gr. 16 cm,
- warstwa odsączająca gr. 10 cm [na włączeniach ulic bocznych 15cm].

## **ROBOTY ZIEMNE**

Na całym projektowanym odcinku ustalono do wyceny grunt kat. III. Wykopy pod konstrukcję włączeń ulic bocznych, chodników, zjazdów, oraz ławy betonowe, krawężniki i obrzeża, w przeważającej części wykonywane koparką. Dno koryta należy prawidłowo wyprofilować i zagęścić do wskaźnika min. 1.

Przy urządzeniach i instalacjach podziemnych, występujących w pasie drogowym, roboty ziemne powinny być wykonane ręcznie.

Mechaniczne zasypanie wykopów w miejscach nasypów pod proj. jezdnię ulic bocznych, chodniki i zjazdy, warstwami co 25 cm z jednoczesnym zagęszczaniem ubijakami spalinowymi do  $I_s=1$ .

## **VI. UWAGI KOŃCOWE**

Roboty budowlane należy prowadzić i wykonać zgodnie z warunkami technicznymi i normami budowlanymi powszechnie obowiązującymi i wyszczególnionymi w niniejszym opracowaniu projektowym.

Materiały użyte do przebudowy ulicy powinny posiadać odpowiednie atesty zgodne Polskimi Normami Budowlanymi.

Inwestor jest zobowiązany do regulacji pionowej (wg proj. rzędnych nawierzchni i terenu) elementów naziemnych istniejących urządzeń podziemnych zlokalizowanych w ulicy, na zjazdach i chodniku.

Projekt nawiązano do istniejącej rzędnej 166,50 zlokalizowanej na krawędzi jezdni [strona lewa] w km 0+184,14.

Opracował:

**mgr inż. A. ŚWIERCZEWSKI**