

# **OPIS TECHNICZNY**

## **do projektu architektoniczno-budowlanego przebudowy ul. Wiejskiej w Skarżysku-Kamiennej.**

### **1. Podstawa opracowania.**

- Zlecenie Inwestora.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych 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 14.05.1999 r. poz. 430 /,

### **2. Przedmiot i zakres opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ul. Wiejskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do skrzyżowania z ulicą Sokolą w Skarżysku Kamiennej.

Przebudowa ulicy polega na:

- wyrównaniu krawędzi jezdni,
- przebudowie istniejących chodników,
- budowie zatok autobusowych,
- wymiana nawierzchni jezdni,
- wykonanie oznakowania,
- regulacja studzienek i wpustów kanalizacji deszczowej.

### **3. Stan istniejący.**

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie zabudowanym. Jezdnia o szerokości 7,00m i nawierzchni bitumicznej. Wzdłuż jezdni zlokalizowany jest chodnik o szerokości 2,00m z płyt betonowych 50x50x7 w złym stanie technicznym. Na ulicy zlokalizowane są dwa przystanki autobusowe (autobusy zatrzymują się bezpośrednio na jezdni, brak zatok autobusowych). Jezdnia ograniczona krawężnikiem betonowym o zróżnicowanej wysokości w stosunku do jezdni (w złym stanie technicznym).

W rejonie przedmiotowej inwestycji zlokalizowane są następujące urządzenia obce:

- linia teletechniczna,
- kanalizacja deszczowa 500,
- kanalizacja deszczowa 400,

- kanalizacja deszczowa 100,
- linia energetyczna,
- wodociąg.

#### **4. Stan projektowany.**

Zaplanowano przebudowę drogi powiatowej (ulica Wiejska) na odcinku o długości 701,30m od km 0+058,70 do km 0+760,00(skrzyżowanie z ul. Sokolą).

Projektowane parametry ulicy:

- jezdnia asfaltowa o szerokości 7,00m,
- chodnik o szerokości 2,00m oraz 1,50m,
- ścieżka rowerowa o szer. 2,00m (w miejscu starego chodnika, wymiana nawierzchni),
- zatoki autobusowe o szer. 3,00m,

#### ULICA

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie nakładki na jezdni o gr. 16cm po wcześniejszym sfrezowaniu, wyprofilowaniu, i wyrównaniu nawierzchni. Średnią grubość frezowania przyjęto 5cm.

Na jezdni zastosowano następującą konstrukcję:

- w-wa ściernalna z SMA 11 PMB 45/80-65 gr.4cm,
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 gr.6cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P 50/70 gr.6cm,
- warstwa wyrównawcza 50kg/m<sup>2</sup>.

Jezdnia obramowana krawężnikiem betonowym 15x30x100 na ławie betonowej z oporem (beton C8/10). Zaprojektowano następujące łuki poziome:

od km 0+702,10 do km 0+760,00; R=65,00m.

Spadek poprzeczny jezdni 2% dwustronny. Spadek podłużny: od 1,60% do 5,05%.

Projektowana niweleta ulicy jest dostosowana do istniejącego profilu podłużnego.

#### CHODNIK

##### Strona lewa wg. kilometrażu roboczego

Od km 0+058,70 do km 0+309,35 zaplanowano wymianę nawierzchni istniejącego chodnika o szerokości 2,00m. Spadek poprzeczny chodnika 2% w kierunku jezdni. Spadek podłużny zgodny ze spadkiem jezdni. Od strony jezdni chodnik ograniczony krawężnikiem betonowym 15x30x100, na ławie betonowej z oporem z betonu B10

(C8/C10). Od strony zewnętrznej chodnik ograniczony obrzeżem betonowym 8x25x100 na ławie betonowej z betonu B10 (C8/C10).

Od km 0+320,30 do km 0+733,65 zaprojektowano chodnik o szerokości 2,00m, a na wysokości zatoki autobusowej zwężony do 1,25m. Spadek 2% w kierunku jezdni. Chodnik obramowany dwustronnie obrzeżem betonowym 8x25x100 na ławie betonowej z betonu B10 (C8/C10). Chodnik oddzielony od jezdni pasem zieleni o pochyleniu 3% i zmiennej szerokości od 1,00m do 2,80m.

#### Strona prawa wg. kilometrażu roboczego

Od km 0+326,75 do km 0+637,55 zaprojektowano chodnik o szerokości 1,50m, natomiast od km 0+645,25 do 692,60 chodnik o szerokości 2,00m. Spadek poprzeczny chodnika 2% w kierunku jezdni. Spadek podłużny zgodny ze spadkiem jezdni. Od strony jezdni chodnik ograniczony krawężnikiem betonowym 15x30x100, na ławie betonowej z oporem z betonu B10 (C8/C10). Od strony zewnętrznej chodnik ograniczony obrzeżem betonowym 8x25x100 na ławie betonowej z betonu B10 (C8/C10).

Zaprojektowano następującą konstrukcję chodnika:

- kostka betonowa wibroprasowana (czerwona) gr. 8cm,
- w-wa filtracyjna z piasku średnioziarnistego gr. 20cm.

#### ŚCIEŻKA ROWEROWA

Na odcinku od km 0+320,30 do km 0+733,65 w miejscu istniejącego chodnika zaprojektowano ścieżkę rowerową o szerokości 2,00m. Pochylenie poprzeczne 2% w kierunku jezdni. Pochylenie podłużne zgodne z pochyleniem istniejącego chodnika. Prace będą polegały na rozbiórce istniejącej nawierzchni chodnika i wbudowaniu nowej nawierzchni o następującej konstrukcji:

- kostka betonowa wibroprasowana (szara niefazowana) gr. 8cm,
- w-wa filtracyjna z piasku średnioziarnistego gr. 20cm.

Ścieżka obramowana dwustronnie obrzeżem betonowym 8x25x100 na ławie betonowej z betonu B10 (C8/C10).

#### ZATOKA AUTOBUSOWA

Przy ulicy wiejskiej zaprojektowano dwie zatoki autobusowe w rejonie ulicy Szpitalnej, po lewej i po prawej stronie jezdni ulicy Wiejskiej. Zatoki autobusowe oddzielone od jezdni krawężnikiem kamiennym 20x30x100 na ławie betonowej z betonu B10 (C8/C10). Zaprojektowano następującą konstrukcję:

- kostka granitowa 8/10 gr. 10cm,
- podsypka cem.-piask. gr.3cm,
- podbudowa z betonu C16/20 gr.24cm,
- piasek stabilizowany cementem 2,5 MPa gr. 18cm.

### ZJAZDY NA POSESJE

Zaplanowano wymianę nawierzchni istniejących zjazdów na posesje. Zjazdy ograniczone krawężnikiem opornikiem 12x25x100 na ławie betonowej z betonu B10 (C8/C10), a od strony jezdni krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22x100 na ławie betonowej z betonu B10 (C8/C10). Zaprojektowano następującą konstrukcję na zjazdach:

- kostka betonowa wibroprasowana (szara)gr. 8cm,
- podsypka cem. – piask. gr.3cm,
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie gr. 20m.

Na zjazdach oraz na przejściach dla pieszych należy zastosować krawężnik obniżony.

### **5. Warunki geotechniczne posadowienia obiektu.**

Na podstawie opracowania technologicznego dla tego zadania .

### **6. Odwodnienie.**

Przewidziano odwodnienie powierzchniowe: spadki poprzeczne i podłużne. Odbiornikiem wód opadowych jest istniejąca kanalizacja deszczowa.

### **7. Oznakowanie**

Zastosowano oznakowanie wg. rys. nr 3. Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe. Do oznakowania pionowego zastosowano znaki średnie, folia odblaskowa II generacji.

**Projektował:**