

## OPIS TECHNICZNY

Do projektu budowlanego na przebudowę ulicy Przykop w Radzynie Chełmińskim – etap II

### 1. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje przebudowę ulicy Przykop poprzez wydzielenie chodnika, parkingów i jezdni o nawierzchni z kostki betonowej kolorowej wraz z budową ścieku na terenie działek nr 186/3, 250/2, 251/2, 272/2; w Radzynie Chełmińskim.

Przyjęto umownie pikietaż początkowy na zakończeniu etapu I jako km 0+000,00, a pikietaż końcowy na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1420 jako km 0+153.

Powierzchnia zagospodarowania drogowego jest następująca:

- |   |                         |
|---|-------------------------|
| - powierzchnia jezdni z kostki betonowej              | - 521,40 m <sup>2</sup> |
| - powierzchnia parkingów z kostki betonowej kolorowej | - 329,80 m <sup>2</sup> |
| - powierzchnia chodnika z kostki betonowej kolorowej  | - 224,10 m <sup>2</sup> |
| - powierzchnia wjazdów indywidualnych                 | - 70,00 m <sup>2</sup>  |
| - ściek z trzech rzędów kostki betonowej              | - 153,00 m              |
| - ściek skarpowy                                      | - 6,40 m                |
| - krawężnik wystający                                 | - 368,10 m              |
| - krawężnik wtopiony                                  | - 46,80 m               |
| - obrzeże   | - 289,00 m              |
| - opaska  | - 77,30 m <sup>2</sup>  |

OGÓŁEM POWIERZCHNIA ZAGOSPODAROWANIA DROGOWEGO 1.222,60 m<sup>2</sup>

### 2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa zawarta pomiędzy projektantem a Inwestorem
- Ustalenia i wytyczne Burmistrza Miasta i Gminy Radzyń Chełmiński dotyczące parametrów drogi
- Podkłady geodezyjne w skali 1:500; 1:1000
- Pomiary uzupełniające wykonane przez projektanta w terenie
- Rozporządzenia Ministra Transportu 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, poz. 430)
- Normy i uzgodnienia branżowe oraz wytyczne Inwestora

### 3. STAN ISTNIEJĄCY

Opracowanie obejmuje drogę gminną ul. Przykop w całości zlokalizowaną na terenie działek gminnych, nie narusza działek sąsiednich. Obecnie ul. Przykop posiada nawierzchnię z płyt żelbetonowych typu MON, z dwóch stron jest ograniczona krawężnikiem betonowym w większości skorodowanym, popękanym z licznymi ubytkami. Po stronie prawej istnieje chodnik o nawierzchni (płytki betonowe 35x35). Chodnik ograniczony w części obrzeżem betonowym z licznymi ubytkami. Zdeformowana nawierzchnia wymaga ostrożności od użytkowników.

### 4. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE.

Ważnym problemem jest wzrost ruchu pojazdów zarówno ruchu lokalnego jak i ruchu turystycznego, ograniczenia parkingowe w centrum miasta spowodowane ścisłą zabudową pierzejową oraz pozyskiwanie w tym celu coraz to więcej miejsc postojowych zmusza Inwestora do wydzielania dodatkowych parkingów w ciągach ulic poza centrum miasta.

Projektuje się wykonanie na ciągu istniejących ulicy Przykop wydzielenie chodnika szerokości minimum 2,0m z kostki betonowej kolorowej, parkingów szerokości 2,50m z kostki betonowej kolorowej i jezdni szerokości minimum 3,00m z kostki betonowej szarej. Na całej długości ulicy Przykop należy wymienić krawężniki na nowe na ławie z oporem. Po stronie niezabudowanej projektuje się opaskę z płyt betonowych 50x50 zamkniętej obrzeżem betonowym na ławie, ściek z trzech rzędów kostki betonowej oraz ściek skarpowy.

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni jezdni o nawierzchni z kostki betonowej na istniejącej konstrukcji z płyt żelbetonowych typu MON :

- 1 – podsypka cementowo – piaskowa – grubości 10 cm
- 2 – warstwa ścieralna z kostki betonowej – grubości 8 cm

Konstrukcja nawierzchni parkingów ulicy Przykop z kostki betonowej kolorowej– 35cm:

- 1 – warstwa odcinająca z kruszywa naturalnego o  $K > 8 \text{ m/dobę}$  – grubości 15 cm
- 2 – podbudowa z betonu drogowego na kruszywie łamanym stabilizowanego mechanicznie – grubości 12 cm
- 3 – warstwa ścieralna z kostki betonowej (kolorowa) na podsypce cementowo – piaskowej – grubości 8 cm

Konstrukcja chodnika i wjazdów ul. Przykop o nawierzchni z kostki betonowej kolorowej grubości – 21 cm:

- 1 – warstwa odcinająca z kruszywa naturalnego o  $K > 8 \text{ m/dobę}$  – grubości 8 cm
- 2 – podsypka cementowo-piaskowa – grubości 7 cm
- 3 – kostka betonowa kolorowa – grubości 6 cm

Kolejność wykonywania prac: po wykonaniu robót ziemnych oraz wyrównaniu i nadaniu nawierzchni gruntowej odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych zgodnie z opracowaną niweletą podłużną drogi należy ułożyć warstwę odsączającą grubości 15 cm na całym odcinku drogowym w miejscach budowy w celu prawidłowego odwodnienia korony drogi, następnie warstwą betonu drogowego grubości średnio 12 cm wykonać podbudowę, w dalszej kolejności przewidziane w projekcie nawierzchnie.

Po wykonaniu nawierzchni należy uformować i utwardzić pobocze. Zgodnie z warunkami technicznymi przyjęto szerokość poboczy utwardzonych płytami betonowymi 50x50 cm na całej długości drogi pobocza ziemnego. W tym celu należy ścieżkę zawyżenia na szerokości 0,50 m, rozplantować tak aby uzyskać pobocze szerokości średnio 0,50 m a następnie ułożyć płyty betonowe. Opaskę ograniczyć obrzeżem betonowym. Ziemie z koryta drogi należy zagospodarować na miejscu, na poboczu uzupełnić wykonane pobocza.

Następnie uformować skarpy i obsiać trawą.

## 5. PROFIL PODŁUŻNY

Profil podłużny nawiązano do rzędnych istniejących drogi gminnej ul. Przykop oraz dróg twardych, terenu przyległego oraz istniejących rzędnych dróg i wjazdów bramowych. Projekt niwelety opracowano tak, aby zapewnić minimalny spadek poprzeczny i podłużny.

## 6. PRZEKRÓJ POPRZECZNY

Na przedmiotowym odcinku drogi projektuje się następujący przekrój poprzeczny:

- szerokość jezdni min 3,0 m, parkingów 2,5 m i chodnika min 2,0 m.
- odcinek prosty zaprojektowano przekrój jednostronny o spadkach 2,0%

## 7. ODWODNIENIE DROGI GMINNEJ

Dla zapewnienia właściwego odwodnienia powierzchniowego, zaprojektowano wykonanie spadku poprzecznego jednostronnego 2 % w kierunku istniejącej skarpy po stronie niezabudowanej. Wodę z nawierzchni odprowadzić za pomocą ścieku z trzech rzędów kostki betonowej do ścieku skarpowego.

## 8. ORGANIZACJA RUCHU

Organizację ruchu zaprojektować na podstawie Instrukcji o znakach drogowych pionowych i poziomych. Na całej długości projektowanej ścieżki zachować szczególną ostrożność oraz zapewnić wjazdy do posesji prywatnych. Organizacja ruchu po zakończeniu prac budowlanych bez zmian.

## 9. UWAGI KOŃCOWE

- 1). Należy bezwzględnie przestrzegać określonej technologii robót, zakres zgodnie z załączonym planem liniowym i przedmiarem robót.
- 2). Wszystkie roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.
- 3). Wszelkie wątpliwości zgłaszać do projektanta celem wyjaśnienia.

Opracował: