

TEMAT: **Przebudowa ulicy 1-go Maja we Włoszczowie –
działki nr ewid: (5156/3; 8011/1; 8012/3; 8013/1;
8013/2 – obr. 6), (8001/1; 8000/6 – obr. 5).**

STADIUM I CZĘŚĆ: **PROJEKT BUDOWLANY**

INWESTOR: **Powiat Włoszczowski - Starostwo Powiatowe
ul. Wiśniowa 10
29-100 Włoszczowa**

Oświadczam, że projekt pt.: „Przebudowa ulicy 1-go Maja we Włoszczowie – działki nr ewid: (5156/3; 8011/1; 8012/3; 8013/1; 8013/2 – obr. 6), (8001/1; 8000/6 – obr. 5).” sporządzony jest zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej, posiada niezbędne uzgodnienia i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

PROJEKTANT: **inż. Ryszard SIDOROWICZ**
upr. nr SLK/0096/PWOK/03

SPRAWDZAJĄCY: **inż. Janusz MUŚ**
upr. nr AG.II.4/AZ/7131-2/502/01

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

OPIS TECHNICZNY

1.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
2.	ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE.....	3
2.1.	STAN ISTNIEJĄCY	3
2.2.	STAN PROJEKTOWANY	4
3.	ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE	5
4.	ODWODNIENIE	5
5.	ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE	5
6.	ELEMENTY ORGANIZACJI RUCHU	6
7.	ZIELEŃ	7

CZĘŚĆ GRAFICZNA

	Plan orientacyjny	1:10 000
Rys. 1	Plan sytuacyjny	1:500
Rys. 2	Profil podłużny	1:50/500
Rys. 3	Przekroje konstrukcyjne	1:50

OPIS TECHNICZNY

1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ulicy 1-go Maja we Włoszczowie.

Niniejsze opracowanie projektowe wykonano na podstawie następujących materiałów:

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430),
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 21.06.1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych Dz. U. Nr 58 poz. 622 oraz Dz. U. Nr 72 poz. 850.
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych IBDiM – Warszawa 1997 r.
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych IBDiM – Warszawa 2001 r.

Merytoryczną podstawę oraz akty normatywne obowiązujące w zakresie opracowania i realizacji przedmiotowej inwestycji opracowania projektowego stanowią aktualne przepisy i normy techniczne.

2 ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

2.1 STAN ISTNIEJĄCY

Ulica 1-go Maja posiada na całej długości nawierzchnię z betonu asfaltowego obramowaną krawężnikami betonowymi. Szerokość istniejącej jezdni wynosi 6,38–7,26m. Stan techniczny istniejącej nawierzchni jezdni jest zły, występują liczne spękania i wykruszenia oraz deformacje w przekroju poprzecznym. Niemal wszystkie włazy i kraty studni nie leżą w płaszczyźnie nawierzchni i wymagają regulacji. Nawierzchnia w licznych miejscach jest zapadnięta, co ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu. Chodniki istniejące na odcinku A1-A5 wykonane z kostki betonowej są w dobrym stanie technicznym i nie przewiduje się ich remontu, jedynie na odcinku A3-A8 istniejący chodnik oraz zjazdy wykonane z płyt betonowych jest w złym stanie technicznym. Zatoka autobusowa zlokalizowana przy skrzyżowaniu z ul. Słoneczną nie ma właściwego wyprofilowania, a jej część służy mieszkańcom za parking co dodatkowo utrudnia poruszanie się autobusów.

Odwodnienie ulicy realizowane jest za pomocą istniejących wpustów ulicznych. Lecz ze względu na zdeformowaną nawierzchnię, wody opadowe spływają poprzecznie i w niektórych miejscach zatrzymują się przy krawężnikach, tworząc lokalne zastoiska wodne.

Istniejące uzbrojenie podziemne w obrębie ul. 1-go Maja stanowią:

- kable elektroenergetyczne niskiego oraz wysokiego napięcia;
- linie teletechniczne;
- wodociąg Ø32, Ø400;
- kanał deszczowy Ø600;
- kanał sanitarny Ø200.

2.2 STAN PROJEKTOWANY

Opracowanie obejmuje ulicę 1-go Maja. Oś przebudowywanej jezdni wyznaczają punkty charakterystyczne (A1-A8), których współrzędne określono współrzędnymi geodezyjnymi podanymi na planie sytuacyjnym.

Projekt przewiduje frezowanie starej nawierzchni i ułożenie nowych warstw wiążącej i ścieralnej w starych granicach jezdni. Pochylenie poprzeczne jezdni o przekroju ulicznym daszkowym umożliwiające sprawny spływ wody.

Początek opracowania zlokalizowano w punkcie A1 – na krawędzi nowej nawierzchni skrzyżowania ul. Wiśniowej. Koniec opracowania znajduje się w punkcie A8, tj. na styku z nową nawierzchnią ronda wykonanego w ramach przebudowy DW 786. Projektowana przebudowa ul. 1-go Maja w granicach opracowania odbywać się będzie po istniejącej trasie jezdni i w istniejącym pasie drogowym. Istniejące krawężniki na odcinku A1-A5 są w dobrym stanie i zostaną zachowane. Jedynie na odcinku A5-A8 wymiana nawierzchni jezdni obejmuje również wymianę krawężników. Na tym odcinku krawężniki należy układać tak aby jezdnia posiadała szerokość 7,0m. Chodniki istniejące na odcinku A1-A5 wykonane z kostki betonowej są w dobrym stanie technicznym i nie przewiduje się ich remontu, jedynie na odcinku A3-A8 projektuje się nowe chodniki z kostki betonowej z zachowaniem ich dawnych szerokości. Zakłada się 2% spadek poprzeczny chodników do krawędzi jezdni. Zjazdy na posesje, również z kostki betonowej lecz w innym kolorze, wykonać na całą szerokość bram wjazdowych. Połączenia krawędzi jezdni zjazdu z krawędzią przebudowywanej drogi wykonane zostaną za pomocą skosu w stosunku 1:1 na długości 1,5m.

Przy skrzyżowaniu z ul. Słoneczną projektuje się nową zatokę autobusową o szerokości 3,0m, a za nią 8 miejsc postojowych o wymiarach 5,0x2,5m również wykonane z kostki betonowej. Z uwagi na powstającą zatokę, przejście dla pieszych należy przenieść na drugą stronę skrzyżowania. Przy przejściu należy wykonać rampę w istniejącym chodniku obniżając

krawężnik do światła 2cm. Przejście dla pieszych przy budynku przedszkola przed skrzyżowaniem w pkt. E4 wykonać w kolorze czerwonym.

Na całej jezdni objętej opracowaniem należy wymienić włazy i kraty studni i wykonać ich regulację wysokości dostosowując ją do niwelety nowej nawierzchni.

3 ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE

W przekroju podłużnym projektowana niweleta jest zbliżona do istniejącej nawierzchni. Maksymalna różnica wysokości wynosi 3cm. Wprowadzone zmiany poziomu niwelety mają na celu poprawienie parametrów drogi, oraz mają zapewnić właściwe odwodnienie jezdni do istniejącej kanalizacji deszczowej. Na początkach i końcach opracowania należy dowiązać się niweletą do istniejącej nawierzchni.

Minimalne pochylenie podłużne projektowanej niwelety wynosi $i=0,4\%$, a maksymalne wynosi $i=1,0\%$.

Rzędne zjazdów indywidualnych od strony posesji należy dostosować do istniejących rzędnych terenu na granicy pasa drogowego i sąsiednich działek.

4 ODWODNIENIE

Odwodnienie realizowane jest przez istniejącą w ulicy 1-ego Maja kanalizację deszczową za pomocą studzienek kanalizacyjnych. Należy wykonać na całej jezdni objętej opracowaniem wymianę włazów i krat studni, a także wykonać regulację ich wysokości dostosowując ją do niwelety nowej nawierzchni oraz czyszczenie osadników studzienek ściekowych wpustów.

5 ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

Nawierzchnia projektowanej jezdni wykonana zostanie zgodnie z „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, jak dla kategorii ruchu KR-3. Zakłada się przekrój daszkowy jezdni ze spadkiem 2 % po każdej stronie.

Jezdnia frezowana:

- frezowanie istniejącej nawierzchni – 8cm;
 - siatka z włókien szklanych;
 - warstwa ścieralna, AC 11S 50/70 – 4 cm;
 - warstwa wyrównawcza, AC 16W 35/50 - 6 cm;
-

Chodniki:

- kostka betonowa - 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4) - 3 cm;
- podbudowa z tłucznia kamiennego - 10 cm;
- warstwa odsączająca z pospółki – 15cm.

Od strony jezdni chodniki obramowane krawężnikiem betonowym (15x30) cm na ławie betonowej z oporem – światło krawężnika: 12 cm. Na rampach przejść dla pieszych stosować krawężnik (15x20) w świetle 2cm. Od strony pasów zieleni i posesji obramowanie należy wykonać obrzeżem betonowym (8x30) cm na ławie betonowej.

Zjazdy i miejsca postojowe:

- kostka betonowa - 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4) - 3 cm;
- podbudowa z kruszywa kamiennego - 25 cm;
- warstwa odsączająca z pospółki – 15cm.

Na zjazdach i miejscach postojowych należy stosować krawężnik (15x22) cm – światło: 4 cm. Przejście od krawężnika wyniesionego do zatopionego za pomocą krawężników ukośnych (15x30/22x100) cm. Na zjazdach od strony posesji w ciągu chodnika należy zastosować krawężnik betonowy (20x30) cm ułożony na płasko na ławie betonowej z oporem. Miejsca postojowe obramowane krawężnikiem betonowym (15x30) cm na ławie betonowej z oporem – światło krawężnika: 12 cm.

Zatoki autobusowe:

- kostka betonowa - 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4) - 3 cm;
- podbudowa z betonu cementowego klasy C16/20 - 24 cm;
- warstwa odsączająca z pospółki – 15cm.

Zatoki odseparować od jezdni krawężnikiem (15x22) cm – światło: 4 cm. Od strony chodnika obramować krawężnikiem betonowym (15x30) cm na ławie betonowej z oporem – światło krawężnika: 12 cm.

6 ELEMENTY ORGANIZACJI RUCHU

W celu poprawienia warunków bezpieczeństwa ruchu pieszych w ciągu projektowanej ulicy projekt przewiduje:

- w km 0+442,00 w rejonie przedszkola projektuje się przejście dla pieszych z tworzywa termoplastycznego – czerwone pasy.

- w km 0+437,00 wymiana barier ochronnych na dł. 5m.

7 ZIELEŃ

Modernizacja ulicy objętej niniejszym opracowaniem wymaga usunięcia kolidującego drzewa. Poniższa tabela zawiera zestawienie wszystkich drzew w obrębie opracowania wraz z określeniem ich przeznaczenia:

Lp.	Nazwa łacińska (polska)	Obwód pnia [cm] na wys.130cm/ powierzchnia zakrzaczenia [m2]	Średnica korony [m]	Wysokość [m]	Uwagi
UL. 1 – GO MAJA					
1	Zakrzaczenia – Thuja/Berberis	-	-	-	grupa krzewów o charakterze dekoracyjnym, które nie osiągnęły wieku powyżej 10 lat
2	nie istnieje	-	-	-	-
3	<i>Robinia pseudoacacia</i> (Robinia akacjowa)	145	10	12,5	-
4	<i>Crataegus monogyna</i> (Głóg jednoszyjkowy)	53	5,5	6	PP
5	<i>Betula pendula</i> (Brzoza brodawkowata)	215	13	20	PP
6	<i>Aesculus hippocastanum</i> (Kasztanowiec zwyczajny)	280	16	18	
7	<i>Aesculus hippocastanum</i> (Kasztanowiec zwyczajny)	240	2	15	D / ogłowiona korona / do usunięcia
8	<i>Acer platanoides</i> (Klon pospolity)	9	2,5	5	
9	<i>Salix xsepulcralis</i> 'Chrysocoma' (Wierzba płacząca)	110	4	4,5	PP
10	<i>Salix xsepulcralis</i> 'Chrysocoma' (Wierzba płacząca)	145+96	5	4,5	Pień rozgałęzia się na wys. 150 cm / P15%
11	<i>Salix xsepulcralis</i> 'Chrysocoma' (Wierzba płacząca)	137	6	5	P15%
12	<i>Picea abies</i> (Świerk pospolit)	65	2,5	5	
13	<i>Salix xsepulcralis</i> 'Chrysocoma' (Wierzba				Pień rozgałęzia się

	płacząca)	73+100	7	6	na wys. 140 cm / P15%
14	<i>Salix xsepulcralis</i> 'Chrysocoma' (Wierzba płacząca)	120+150	7	5,5	P15%
15	Zakrzaczenia <i>Juniperus communis</i> (Jałowiec pospolity)	Pow. 20m2	-	-	-
16	<i>Aesculus hippocastanum</i> (Kasztanowiec zwyczajny)	210	6	18	

Używane oznaczenia:

- PP – pochyły pień,
- D – deformacja i duże ubytki korony,
- AS – silna asymetria korony,
- P-xx% – określenie procentowe posuszu korony,
- ZOM – osobnik może stanowić zagrożenie dla osób i mienia,
- M – osobnik zamarły,
- W – osobnik został usunięty przed zakończeniem prac projektowych (zgodnie z weryfikacją inwentaryzacji sporządzoną w kwietniu 2009 r.),
- SW – drzewo naruszające strefy widoczności dla skrzyżowań wymagane przepisami Rozporządzenia 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. Nr 43 poz. 430).
- S – samosiew rozwijający się w niekontrolowany sposób.