

**OPIS TECHNICZNY**  
***na remont drogi gminnej nr 104173B ulica Plac 500-lecia w Radziłowie***  
***w km 0+000÷0 +203***

## **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

**Dokumentacja została opracowana na podstawie :**

- zamówienia Inwestora – Wójta w Radziłowie,
- kopii mapy zasadniczej,
- warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- pomiarów własnych w terenie.

## **2. DANE TECHNICZNO-PROJEKTOWE**

- |                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| • kategoria drogi            | gminna          |
| • prędkość projektowa        | 40km/h          |
| • obciążenie ruchem          | KR-2            |
| • szerokość jezdni           | 7,5m; 5,5m      |
| • spadki poprzeczne jezdni   | jednostronne 1% |
| • szerokość chodnika         | 2,5m ÷ 4m       |
| • spadek poprzeczny chodnika | 2 %             |

## **3. CHRAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO**

### *3.1 Stan istniejącej nawierzchni i przebieg w planie*

Projektowany odcinek trasy pełni dość ważną rolę gdyż jest ulicą położoną w centrum miejscowości Radziłów przy Urzędzie Gminy. Początkiem odcinka jest skrzyżowanie z ulicą Karwowską (droga woj. nr 668) oraz ul. Piękną (droga pow. nr 1834B). Natomiast końcem jest skrzyżowanie z ulicą Łomżyńską (droga woj. nr 668) oraz ul. Kościelną (droga gminna). Po stronie lewej ulicy jest zwarta zabudowa a po stronie prawej niewielki park. Ulica Plac 500-lecia jak i skrzyżowania z dr. woj. nr 668 posiadają nawierzchnię bitumiczną o grubości średnio 7cm na podbudowie brukowej. Nawierzchnia bitumiczna jest zniszczona z licznymi drobnymi nierównościami. Szerokość jezdni jest zmienna i wynosi od 9m do 12m. W km 0+083,8 przedmiotowa ulica krzyżuje się po stronie lewej z ul. Mickiewicza o nawierzchni brukowej.

Projektowany odcinek posiada obustronne chodniki z kostki brukowej szarej, prawostronny o szerokości 2m a lewostronny szerokości zmiennej od 2m do 4m. Cały odcinek mieści się w geodezyjnym pasie drogowym i przebiega w linii prostej między sąsiednimi skrzyżowaniami. Na skrzyżowaniu z ulicą Mickiewicza jest w planie załamanie trasy o kącie zwrotu około 104,2 grady.

### *3.2 Istniejące odwodnienie*

Odwodnienie odcinka odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych i odprowadzenie jej poza pas drogowy.

## **4. OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ TECHNICZNYCH**

### *4.1. Rozwiązania sytuacyjne*

Początek i koniec odcinka dowiązano do punktów stałych trasy. Cały odcinek trasy mieści się w geodezyjnym pasie drogowym. Szczegółowe rozwiązania skrzyżowań z ulicami sąsiednimi pokazano na planie sytuacyjnym. Dokumentacja techniczna przewiduje zmniejszenie szerokości jezdni oraz zaprojektowanie zatok postojowych z polbruku o parkowaniu prostopadłym od strony zabudowanej. Na odcinku od drogi woj. nr 668 do skrzyżowania z ul. Mickiewicza zaprojektowano ulicę dwukierunkową o szer. 7,5m. Natomiast na odcinku od ulicy Mickiewicza do skrzyżowania z drogą woj. nr 668 ulicę jednokierunkową o szer. 5,5m. Po stronie prawej dokumentacja przewiduje jedynie ustawienie nowego krawężnika obramowującego jezdnię, natomiast plan zagospodarowania parku będzie w innym opracowaniu.

### *4.2. Niweleta drogi*

Na całym odcinku zachowano niweletę istniejącej ulicy zwiększając rzędne terenu od 5cm do 13cm w celu wzmocnienia konstrukcji nawierzchni poprzez ułożenie dwóch warstw bitumicznych z betonu asfaltowego.

### *4.3. Przekroje normalne :*

a) szerokość jezdni:

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 014 przejście z szerokości 17,5m na 7,5m
- w km 0 + 014 ÷ 0 + 076 szerokość 7,5m
- w km 0 + 076 ÷ 0 + 090 przejście na szerokość 5,5m (obrub skrzyżowania)
- w km 0 + 090 ÷ 0 + 190 szerokość 5,5m
- w km 0 + 190 ÷ 0 + 203 przejście z szerokości 5,5m na 13,5m

b) spadki poprzeczne jezdni:

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 014 przejście ze spadku istniejącego na 1% jednostronny
- w km 0 + 014 ÷ 0 + 190 jednostronny 1% w lewo
- w km 0 + 190 ÷ 0 + 203 przejście z jednostronny 1 % na istniejący

c) szerokość chodnika lewostronnego 2,5m ÷ 4m,

d) spadek poprzeczny chodników 2%,

e) spadek poprzeczny na zatokach 2% w stronę jezdni

#### *4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni*

- konstrukcja nawierzchni jezdni dla kategorii ruchu KR-2

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8mm i grubości 5cm,
- warstwa wyrównawczo-wiążąca z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8mm i grubości 6cm( minimalna grubość warstwy 3cm),
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna z betonu asfaltowego przy min. grub. 5cm na podbudowie brukowej,

- konstrukcja nawierzchni jezdni na poszerzeniu jezdni dla kategorii ruchu KR-2

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8mm i grubości 5cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8mm i grubości 6cm,
- podbudowa z chudego betonu o grubości 18cm.

#### *4.5. Skrzyżowania i zjazdy*

Zaprojektowano następujące skrzyżowania z ulicami sąsiednimi :

- na początku odcinka skrzyżowanie z ulicą Karwowską (droga woj. nr 668) oraz ulicą Piękną (droga pow. nr 1834B),
- w km 0 + 083,8 skrzyżowanie w lewo z ulicą Mickiewicza,
- na końcu odcinka z ul. Łomżyńską (droga woj. nr 668) oraz z ulicą Kościelną (droga gminna)

Na skrzyżowaniach z drogą woj. nr 668 na początku i końcu odcinka zaprojektowano ułożenie warstwy bitumicznej ścieralnej z betonu asfaltowego o średniej grubości 5cm.

#### *4.6. Chodniki*

Zaprojektowano chodnik po stronie lewej z kostki brukowej koloru szarego (25% kolorowej) gr. 6cm na podsypce cementowo-piaskowej po stronie lewej jezdni. Od strony jezdni oraz zatok postojowych chodnik będzie obramowany krawężnikiem betonowym 20x30cm na ławie betonowej B-10, a od strony posesji obrzeżem betonowym 20x6cm lub fundamentem ogrodzenia. Chodnik od strony projektowanych trawników będzie obramowany krawężnikiem betonowym o wym. 25x12cm na podsypce cementowo- piaskowej. Chodnik za zatokami postojowymi będzie miał szerokość od 2,5m do 4m, zaś na pozostałym odcinku bezpośrednio od strony jezdni do granicy pasa drogowego szer. od 7m do 8,5m .

#### 4.7. Wjazdy i zatoki

##### a) wjazdy

Zaprojektowano wjazdy do posesji po stronie lewej w ilości 14szt. o szerokości 3m z kostki brukowej betonowej grafitowej grubości 8cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 4cm (w obrębie zatoki postojowej gr. 5cm). Od strony posesji wjazdy bramowe obramowane krawężnikiem betonowym 25x12cm na podsypce cementowo-piaskowej.

##### b) zatoka postojowa w km 0 + 017 ÷ 0 + 069

- głębokość zatoki 4,5m,
- ilość stanowisk postojowych dla samochodów osobowych - 16szt. o szer. 2,4m,
- ilość stanowisk dla niepełnosprawnych - 1szt. lewe skrajne o szer. 3,6m,
- ilość stanowisk przeznaczonych na wjazdy do posesji - 3szt. o szer. 3m.

##### c) zatoki postojowa w km 0+102,5÷0+185

- głębokość zatoki 4,5m,
- ilość stanowisk postojowych dla samochodów osobowych - 16szt. o szer. 2,4m,
- ilość stanowisk dla samochodów osobowo-dostawczych - 5szt. o szer. 2,5m,
- ilość stanowisk dla niepełnosprawnych - 1szt. środkowe o szer. 3,6m,
- ilość stanowisk przeznaczonych na wjazdy do posesji - 9szt. o szer. 3m.

Na zatokach nawierzchnia z kostki brukowej gr. 8cm koloru szarego na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5cm obramowana od strony jezdni krawężnikiem betonowym 20x30cm na ławie z betonu B-10. Obrys stanowisk postojowych należy wykonać z kostki brukowej grafitowej.

Stanowiska wyznaczone na wjazdy do posesji należy wykonać z kostki grafitowej. Krawężnik betonowy 20x30cm obramowujący wjazd od strony chodnika ma być wyniesiony w stosunku do nawierzchni zatoki o 8cm, a na wjazdach obniżony do 3cm.

W obrębie skrzyżowań w ramach poprawy bezpieczeństwa zaprojektowano 4 trawniki.

#### 4.8. Repery

Założono repery robocze

Rep. Nr 1 na początku odcinka, wierzch studzienki TPSA w chodniku drogi woj. nr 668 po przeciwległej stronie, rzędna 118,60

Rep. Nr 2 na końcu odcinka, wierzch studzienki TPSA w chodniku drogi woj. nr 668 po przeciwległej stronie, rzędna 118,72

## 5. ODWODNIENIE

Na całym odcinku zachowano powierzchniowy spływ wód opadowych z odprowadzeniem jej poza pas drogowy.

## **6. URZĄDZENIA OBCE**

W obszarze robót znajduje się kanalizacja sanitarna oraz sieć wodociągowa z przyłączami po stronie lewej ulicy, które nie kolidują z przyjętymi rozwiązaniami remontu drogi. Podziemny kabel telefoniczny, który przebiega w projektowanym chodniku w związku z czym nie przeszkadza w rozwiązaniach technicznych.

## **7. BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA ZDROWIA**

Przy remoncie ulicy będą wykonywane roboty stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi wyszczególnione w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Wszelkie roboty powinny być wykonywane przy zamknięciu połowy jezdni dla ruchu i oznakowane zgodnie z „Instrukcją oznakowania robót wykonywanych w pasie drogowym”.

## **8. ORGANIZACJA ROBÓT**

Roboty należy wykonywać połową szerokością jezdni przy zachowaniu możliwości dojazdu dla ruchu lokalnego. Prowadzone roboty należy oznakować zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu stanowiącym odrębne opracowanie.

## **9. PAS DROGOWY I ZIELEŃ PRZYDROŻNA**

Droga została zaprojektowana w istniejącym pasie drogowym. Nie zachodzi potrzeba wykonywania wycinki drzew w związku z czym szata roślinna nie będzie naruszona.

## **10. WPŁW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO**

Przebudowa nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko naturalne, ani zmianę stosunków wodnych. Wykonanie nowych chodników oraz zatok postojowych poprawi bezpieczeństwo ruchu pojazdów oraz pieszych, wpłynie na zmniejszenie hałasów i powstawaniu zapylenia. Poprawie ulegnie, również odwodnienie jezdni. Zgodnie z obowiązującymi przepisami inwestycja nie wymaga sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko.