

# OPIS TECHNICZNY

STAROSTWO POWIATOWE  
W ZDUŃSKIEJ WOLI  
ul. Złotnickiego 25  
98-220 ZDUŃSKA WOLA

## do projektu przebudowy skrzyżowania ulicy Wiejskiej z drogą gminną we wsi Czechy, gmina Zduńska Wola

### I. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- 1.1 Mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500
- 1.2 Uzgodnienia z Inwestorem
- 1.3 Rozporządzenie 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 z 14 maja 1999 r.)

### II. Lokalizacja przedsięwzięcia i zakres projektu

Przedmiotem opracowania jest przebudowa włączenia drogi powiatowej, ulica Wiejska do drogi gminnej, dawniej droga krajowa we wsi Czechy, gmina Zduńska Wola. Projekt obejmuje działki nr 304/4, 819/1, 817/3, obręb Czechy. Początek projektowanego odcinka przyjęto na krawędzi, zaprojektowanej w pierwszym etapie, łopatki do zawracania. Koniec włączenia przyjęto na krawędzi jezdni bitumicznej drogi gminnej. Wzdłuż drogi, po prawej stronie wybudowany zostanie ciąg pieszo – rowerowy, który będzie kontynuacją ścieżki z projektu pierwotnego. Ciąg ten będzie wykonany na części placu do zawracania szerokości 2,5 m.

Przebudowie ulegnie także kolidująca z budową skrzyżowania szafa kablowa oraz dwie studnie telekomunikacyjne. Elementy te zostaną przełożone poza obszar skrzyżowania w nową działkę 817/3.

Projekt zagospodarowania przedstawiono na rys. nr 1.

### III. Opis stanu istniejącego

#### III.1. Dane ogólne

Przebudowane włączenie, skrzyżowanie, realizowane będzie na końcu ulicy Wiejskiej o nawierzchni gruntowej oraz na ciągu pieszo – rowerowym wykonanym z kostki betonowej. Ścieżka ta oraz droga gminna, do której realizowane jest włączenie, usytuowane są na nasypie drogowym wyniesionym około 50 cm ponad ulicę Wiejską. W marcu 2014 r. wykonano pierwszy etap projektu zakończony placem do zawracania na końcu ulicy Wiejskiej. Zgodnie z tym projektem dokonano podziału nieruchomości nr 817/1 na działki nr 817/3 i 817/2.

Droga gminna, dawniej krajowa, posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 8,0 m ograniczoną krawężnikiem betonowym.

Następnie znajduje się pas zieleni szerokości 2,0 m, ciąg pieszo – rowerowy szerokości ~2,7 m ograniczony obrzeżaniami betonowymi i skarpa obrosnięta trawą. Na krawędzi skarpy ustawiona jest bariera stalowa typu Olsztyńskiego szerokości 2,0. Pomiędzy chodnikiem a ulicą Wiejską znajduje się chodnik szerokości 2,0 m i długości 3,0 m.

W obrębie inwestycji zlokalizowane są linie kanalizacyjne, energetyczne i telekomunikacyjne.

### III.2. Odwodnienie:

Odwodnienie drogi gminnej, dawniej krajowej, odbywa się istniejącymi wpustami kanalizacji deszczowej. Ulica Wiejska obecnie nie posiada odwodnienia ale w projekcie pierwotnym znajduje się budowa kanalizacji deszczowej.

## IV. Rozwiązania projektowe

### IV.1. Roboty drogowe

Projektuje się wykonanie 174,0 m<sup>2</sup> jezdni o nawierzchni bitumicznej, 50,0 m<sup>2</sup> nowego chodnika oraz 37,0 m<sup>2</sup> chodnika z materiału rozbiórkowego.

Istniejące krawężniki betonowe, obrzeża, nawierzchnie z kostki betonowej oraz balustradę należy rozebrać. Następnie należy usunąć humus z poboczy i wykorytować całą powierzchnię na średnią głębokość 50 cm.

Na wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu należy ułożyć grunt stabilizowany cementem 2,5MPa grubości 15 cm. Następnie należy ułożyć podbudowę z kruszywa łamanego 0/31,5 grubości 25cm stabilizując ją mechanicznie. Na ustabilizowanej podbudowie projektuje się warstwę wiążącą z betonu asfaltowego AC16W KR3 grubości 6 cm.

Jako warstwę ścieralną należy wykonać nawierzchnię bitumiczną z betonu asfaltowego AC11S KR3 grubości 5 cm.

Projektowaną nawierzchnię na początku i końcu należy wpisać wysokościowo do istniejących jezdni.

Po prawej stronie, wzdłuż byłej łopatki do zawracania oraz włączenia do drogi gminnej, dawniej krajowej, należy wykonać ciąg pieszo – rowerowy szerokości 2,5 m z miejscowym zwężeniem do 1,8 m.

Ciąg ten należy ograniczyć krawężnikiem betonowym 15 x 30 lub prefabrykowaną ścianką oporową 100 x 40 x 15 cm ułożoną na ławie betonowej C12/15 grubości 15 cm. Na końcu ciągu pieszo – rowerowego, przy ścianie oporowej, należy ustawić zdemontowaną barierę wygrodeniową.

Istniejący ciąg pieszo – rowerowy wzdłuż drogi głównej należy rozebrać do końca łuków skrzyżowania i ponownie ułożyć wpisując się wysokościowo w nową nawierzchnię.

Jezdnię po obu stronach należy ograniczyć krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm ułożonym na ławie z oporem C12/15.

Ciąg pieszo - rowerowy należy wykonać z kostki betonowej gr. 8 cm ułożonej na podsypce cementowo – piaskowej oraz podbudowie z gruntu stabilizowanego cementem 2,5 MPa gr. 15 cm.

Projektowaną nawierzchnię na początku i końcu należy wpisać wysokościowo do istniejących jezdni.

### IV.2. Konstrukcja drogi

Konstrukcja nawierzchni jezdni :

- 1 - warstwa ścieralna z BA AC11S KR3 gr. 5 cm,
- 2 - warstwa wiążąca z BA AC16W KR3 gr. 6 cm,
- 3 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 25 cm,
- 4 - wzmocnienie podłoża gruntem stabilizowanym cementem 2,5 MPa gr. 15 cm.



## V. Urządzenia obce

Po prawej stronie, pod projektowanym ciągiem pieszo – rowerowym oraz w skarpie znajduje się kabel energetyczny niskiego napięcia, który zasilał dawniej obiekt informacyjny. Element ten został już zdemonstrowany a kabel jest nieczynny. Koniec kabla należy trwale zabezpieczyć i ułożyć go pod chodnikiem w rurze ochronnej. Podczas robót ziemnych związanych z budową ścianek oporowych kabel należy przełożyć poza obszar robót a następnie ułożyć w zasypce pod chodnikiem.

Linie telefoniczne, energetyczne, które nie posiadają zabezpieczeń i przebiegają pod jezdnią należy zabezpieczyć dwudzielnymi rurami osłonowymi typu PS 110. W obrębie urządzeń uzbrojenia terenu, roboty należy wykonywać ręcznie za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb.

## VI. Uwagi końcowe:

Zezwolenie na prowadzenie robót w pasie drogowym należy uzyskać od Zarządcy Drogi. Projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót opracuje wykonawca. Wykonawca jest zobowiązany do utrzymania ruchu publicznego i zabezpieczenia robót na Terenie Budowy, aż do zakończenia i odbioru końcowego robót. W czasie wykonywania robót Wykonawca dostarczy, zainstaluje i będzie obsługiwał wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające takie jak: zapory, światła ostrzegawcze, sygnały itp., zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych.

Wykonawca zapewni stałe warunki widoczności w dzień i w nocy tych zapór i znaków, dla których jest to nieodzowne ze względów bezpieczeństwa.

Fakt przystąpienia do robót Wykonawca obwieści publicznie przed ich rozpoczęciem w sposób uzgodniony z Inspektorem Nadzoru oraz przez umieszczenie, w miejscach i ilościach określonych przez Inspektora Nadzoru, tablic informacyjnych, których treść musi odpowiadać wymogom Prawa Budowlanego. Tablice informacyjne będą utrzymywane przez Wykonawcę w dobrym stanie przez cały okres realizacji robót.

Koszt zabezpieczenia Terenu Budowy nie podlega odrębnej zapłacie i przyjmuje się, że jest włączony w Cenę Przetargową.

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

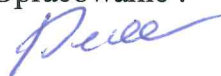
Podejmie wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół Terenu Budowy oraz będzie unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innych, a wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

Stosując się do tych wymagań będzie miał szczególny wzgląd na środki ostrożności i zabezpieczenia przed:

- a) zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi,
- b) zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami,
- c) możliwością powstania pożaru.

Wykonawca będzie przestrzegać przepisów ochrony przeciwpożarowej oraz utrzymywać sprawny wymagany sprzęt przeciwpożarowy. Podczas realizacji robót Wykonawca będzie przestrzegał przepisów dotyczących Bezpieczeństwa i Higieny Pracy. W szczególności Wykonawca ma obowiązek zadbać, aby personel nie wykonywał pracy w warunkach niebezpiecznych, szkodliwych dla zdrowia oraz nie spełniających odpowiednich wymagań.

Opracowanie :



**mgr inż. JÓZEF BORKIEWICZ**

Uprawnienia budowlane  
do projektowania bez ograniczeń  
w spec. konstrukcyjno-budowlanej  
Nr ewid. 25/00/WŁ

WSPÓŁRZĘDNE GEODEZYJNE  
ROZBUDOWA SKRZYŻOWANIA ULICY WIEJSKIEJ W ZDUŃSKIEJ WOLI  
Z DROGĄ GMINNĄ WE WSI CZECHY  
DZ. NR 304/3, 819/1, 817/3

STAROSTWO POWIATOWE  
W ZDUŃSKIEJ WOLI  
ul. Złotnickiego 25  
98-220 ZDUŃSKA WOLA

PROJEKT DROGOWY

Nr	X	Y
D1	5719621.91	6563274.77
D2	5719620.73	6563290.07
D3	5719619.56	6563305.18
D4	5719609.68	6563296.78
D5	5719609.50	6563296.83
D6	5719608.78	6563293.46
D7	5719607.06	6563287.06
D8	5719613.07	6563285.44

TELEKOMUNIKACJA

Nr	X	Y
T1	5719609.13	6563284.99
T2	5719608.78	6563284.07
T3	5719612.52	6563283.10

PROJEKTOWE  
mgr inż. Piotr Borkiewicz  
Zduńska Wola, ul. Sikorskiego 12  
98-640, e-mail: piotr.borkiewicz@wp.pl  
KRS 135-92-52, REGON 730340216

*P. Borkiewicz*