

## **1. PODSTAWA OPRACOWANIA I MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

Podstawą opracowania jest umowa pomiędzy firmą DROG-PLAN Przemysław Dłubała, ul. Styki 5/2 49-200 Grodków, a Gminą Kędzierzyn-Koźle.

### **1.1 MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

1.1.1 Umowa jw.

1.1.2 Podkład sytuacyjno-wysokościowy 1:500 (mapa opiniodawcza + elementy naniesione w trakcie wizji w terenie).

1.1.4 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430)

1.1.5 Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDKiA 2014

## **2. INWESTOR I ZLECENIOWAWCA**

### **Inwestor i zlecniodawca:**

Gmina Kędzierzyn Koźle

Ul. Grzegorza Piramowicza 32

47-200 Kędzierzyn-Koźle

## **3. OGÓLNY OPIS INWESTYCJI**

### **3.1 Lokalizacja inwestycji**

Planowana do przebudowy i rozbudowy droga jest ulicą łączącą Rynek z ul. Antoniego Czechowa. Droga stanowi drogę dojazdową do budynków zlokalizowanych przy ul. Skłodowskiej oraz okolicznych mieszkańców a także stanowi połączenie Rynku z ul. Antoniego Czechowa. Stanowi drogę dojazdową do gruntów zabudowanych budynkami mieszkalnym wielorodzinnymi. Przedmiotowa droga posiada połączenie z ulicami które łączy oraz z ul. Limanowskiego.

### **3.2 Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem zamierzenia, jest układ komunikacyjny uwzględniający:

- Wykonanie przebudowy i rozbudowy ulicy klasy "D",
- Wykonanie odwodnienia drogowego za pomocą kanalizacji deszczowej.
- Wykonanie przebudowy i rozbudowy chodników
- Wykonanie przebudowy istniejących zjazdów i skrzyżowań
- W zależności od wariantu oznakowanie poziome i pionowe miejsc postojowych na jezdni
- Przebudowę sieci wodociągowej

Projekt nie przewiduje przebudowy istniejących sieci bądź (przyłączy) zlokalizowanych w obecnym pasie drogowym, które nie stanowią kolizji z planowanym układem drogowym.

### **3.3 Cel i zakładany efekt inwestycji**

Ul. Skłodowskiej jest obecnie droga dojazdową do istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz połączeniem rynku z ul. Czechowa.

Celem inwestycji jest:

- ogólnie poprawa zagospodarowania terenu pod kątem funkcjonalności i podniesienia estetyki przestrzeni publicznej poprzez wykonanie nowej nawierzchni, a także usystematyzowanie i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszego i kołowego.
- poprawa nośności i jakości drogi,
- poprawa stanu odwodnienia drogi

Reasumując można stwierdzić, że realizacji inwestycji przyniesie korzyści zarówno dla użytkowników ruchu jak i dla osób zamieszkujących przy projektowanym odcinku drogi.

### **3.4 Istniejące zagospodarowanie**

Ul. Skłodowskiej w stanie istniejącym posiada jezdnię o zniszczonej nawierzchni bitumicznej oraz obustronne chodniki o nawierzchni z kostki betonowej. Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi od około 9,5 m do 10,8 m w rejonie rynku. Droga nie posiada kanalizacji deszczowej. Droga posiada nowe oświetlenie LED nie podlegające przebudowie.

### **3.5 Istniejąca infrastruktura podziemna i nadziemna**

W drodze usytuowane są następujące sieci:

- gazowa
- wodociągowa
- elektroenergetyczna
- teletechniczna
- kanalizacja sanitarna,
- ciepłownicza

W trakcie robót należy liczyć się z tym, że zajdzie konieczność regulacji fundamentów słupów oświetleniowych, skrzynek zaworowych oraz włączników studni do wysokości projektowanych nawierzchni.

### **3.6 Przewidywane zmiany i rozbiórki.**

W ramach robót inwestycyjnych przewiduje się wykonanie nowej nawierzchni drogi wraz ze zjazdami oraz nowej nawierzchni chodników.

Nawierzchnia jezdni projektowanej drogi zostanie wykonana kostki kamiennej natomiast nawierzchnia chodników wykonana zostanie z płyt granitowych uzupełnionych kostką kamienną drobnowymiarową.

### **3.7 Ogólna charakterystyka inwestycji**

Klasa ulicy	D
Długość ulicy	ok 110 m

Prędkość projektowana (przyjęta)	30 km/h
Prędkość miarodajna	Nie dotyczy
Szerokość pasa ruchu	War. 1 – 4,00 m War. 2 – 3,00 m War. 3 - istniejąca
Szerokość jezdni	War. 1 – 6,50 m (w tym miejsca postojowe o szer. 2,5m) War. 2 – 5,50 m (w tym miejsca postojowe o szer. 2,5m) War. 3 – istniejąca
Szerokość chodnika	War. 1 – 1,42 m – 2,23 m War. 2 – min. 2,15 War. 3 – 1,15 m – 2,23 m
Minimalny promień łuku poziomego na skrzyżowaniu	1,5 m
Szerokość zjazdów	Dostosowana do szerokości istniejących granic działek lub do szerokości bram. Minimalna szerokość zjazdu indywidualnego 3,0 m i zjazdu publicznego 3,5 m.

### 3.8 Rozwiązania projektowe

W ramach opracowania zostanie wykonana nowa konstrukcja nawierzchni z kostki kamiennej oraz chodników.

- Planowana konstrukcja jezdni:
  - Kostka kamienna 15/17
  - Podsypka cementowo-piaskowa – gr. 5 cm
  - Podbudowa - kruszywo łamane 0/31,5 - gr. 20 cm
- Planowana konstrukcja zjazdów:
  - Kostka kamienna 15/17
  - Podsypka cementowo-piaskowa – gr. 5 cm
  - Podbudowa - kruszywo łamane 0/31,5 - gr. 20 cm
- Planowana konstrukcja chodników:
  - Kostka kamienna 8/8 i płyty granitowe
  - Podsypka cementowo-piaskowa – gr. 5 cm
  - Podbudowa - kruszywo łamane 0/31,5 - gr. 15 cm

W ramach koncepcji zaprojektowano 3 warianty do rozpatrzenia. Warianty 1 i 2 zakładają przebudowę i rozbudowę ulicy na całym odcinku, wariant 3 zakłada podział inwestycji na 2 etapy: etap 1 – remont nawierzchni oraz etap 2 rozbudowa ul. Skłodowskiej.

### **WARIANT 1**

W wariantcie tym zaprojektowano drogę jednojezdniową jednokierunkową o szerokości jezdni 6,50m. Ilość wydzielonych miejsc postojowych wydzielonych na jezdni: 12 miejsc postojowych. Szerokość chodnika z uwagi na szerokości pasa drogowego zmienna od 1,42 m do 2,23 m.

Wariant nr 1 posiada jezdnię o szerokości 6,50m z oznakowanymi miejscami postojowymi co jest minimalną szerokością dopuszczalną przez obowiązujące przepisy, jednak z uwagi na zaprojektowanie jezdni o normatywnej szerokości brak jest możliwości zaprojektowania chodników o szerokości min. 2,00 m nie wliczając krawężników i obrzeży. W związku z powyższym konieczne będzie uzyskanie zgody Ministra Infrastruktury na odstępstwo od przepisu określającego minimalną szerokość chodnika.

W wariantcie tym od strony rynku projektowana ulica dowiązuje się do stanu istniejącego wykonanego w ramach remontu Rynku. Szerokość jezdni na dowiązaniu wynosi około 7,5 m przy szerokości jezdni ul Skłodowskiej wynoszącej 6,5 m. W celu zachowania na całej długości ul. Skłodowskiej jednakowej szerokości jezdni należy zwiększyć zakres zadania do skrzyżowania z Rynkiem na wysokości ul. Sienkiewicza wraz z korektą dowiązania się do wyremontowanej części ul. Sienkiewicza i płyty Rynku.

### **WARIANT 2**

W wariantcie tym zaprojektowano drogę jednojezdniową jednokierunkową o szerokości jezdni 5,50m. Szerokość chodnika zmienna od 2,16 m do ok. 2,80 m. Wariant ten zakłada wyznaczenie na jezdni miejsc postojowych jednak z uwagi na wymaganą przepisami minimalną szerokość jezdni przeznaczonej do ruchu pojazdów która wynosi 4,00 m wariant ten wymagał będzie uzyskania zgody Ministra Infrastruktury na odstępstwo od przepisów określających minimalną szerokość jezdni drogi jednokierunkowej.

W wariantcie tym od strony rynku projektowana ulica dowiązuje się do stanu istniejącego wykonanego w ramach remontu Rynku. Szerokość jezdni na dowiązaniu wynosi około 7,5 m przy szerokości jezdni ul Skłodowskiej wynoszącej 5,5 m. W celu zachowania na całej długości ul. Skłodowskiej jednakowej szerokości jezdni należy zwiększyć zakres zadania do skrzyżowania z Rynkiem na wysokości ul. Sienkiewicza wraz z korektą dowiązania się do wyremontowanej części ul. Sienkiewicza i płyty Rynku.

### **WARIANT 3**

Wariant ten przewiduje realizację inwestycji w podziale na dwa etapy. Etap 1 wykonanie remontu nawierzchni drogowych na odcinku od nr 2 do nr 10. Etap 2 obejmuje wykonanie projektu rozbudowy ul. Skłodowskiej kosztem działki 2114 w celu uzyskania normatywnej szerokości jezdni i chodników.

W wariantcie tym zaprojektowano drogę jednojezdniową jednokierunkową o szerokości jezdni zmiennej od 6,50 m do 7,59 m. Szerokość chodników w etapie 1 zgodna z szerokościami istniejącymi od około 1,15 m do około 1,85 m. Szerokość chodników w Etapie 2 nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża 2,0 m.

W każdym z wariantów przewiduje się budowę nowej kanalizacji deszczowej oraz przebudowę sieci wodociągowej wraz z przyłączami.

Do oświetlenia drogi przewiduje się wykorzystać istniejące słupy oświetleniowe wraz z istniejącymi oprawami w ich dotychczasowej lokalizacji. Po wykonaniu obliczeń fotometrycznych określone zostanie czy jest konieczna wymiana istniejących słupów lub opraw.

W związku z zagęszczeniem istniejących sieci uzbrojenia terenu brak jest możliwości zaprojektowania kanału technologicznego na odcinku objętym opracowaniem co powoduje konieczność wystąpienia przez Inwestora do Ministra Cyfryzacji z wnioskiem o wydanie decyzji zezwalającej na rezygnację z projektowania kanału technologicznego na przedmiotowym odcinku. Jedynie na odcinku wzdłuż działki 2114 możliwe będzie zaprojektowanie kanału technologicznego jednak z uwagi na jego długość (około 23 m) budowa kanału technologicznego na tym odcinku wydaje się bezcelowa.

W przypadku wyboru wariantu 1 lub 2 z uwagi na istniejącą zabudowę konieczne będzie uzyskanie odstępstwa od warunków technicznych m.in. z uwagi na nienormalne łuki na skrzyżowaniu ul. Skłodowskiej z ul. Limanowskiego (zaprojektowano łuki  $R=3m$  przy minimalnej dopuszczalnej wartości wynoszącej  $R=6m$ ).

Jedynie wariant 3 zakładający remont nawierzchni drogowych oraz rozbudowę na wysokości działki 2114 umożliwi realizację inwestycji bez konieczności uzyskiwania odstępstwa Ministra Infrastruktury od warunków technicznych.

**Opracował:**  
**mgr inż. Marek Husarz**