

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 droga jest ulicą łączącą Rynek z ul. Targową. Droga stanowi drogę dojazdową do budynków zlokalizowanych przy ul. Sienkiewicza oraz okolicznych mieszkańców a także stanowi połączenie ul. Targowej z Rynkiem. Stanowi drogę dojazdową do gruntów zabudowanych budynkami mieszkalnym wielorodzinnymi.

3.2 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem zamierzenia, jest układ komunikacyjny uwzględniający:

- Wykonanie przebudowy i remontu ulicy klasy "D",
- Wykonanie odwodnienia drogowego za pomocą kanalizacji deszczowej.
- Wykonanie przebudowy i remontu chodników
- Wykonanie przebudowy istniejących zjazdów i skrzyżowań
- Przebudowę sieci wodociągowej
- Przebudowę oświetlenia drogowego

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. Sienkiewicza jest obecnie droga dojazdową do istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz połączeniem ul. Targowej z Rynkiem.

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. Sienkiewicza w stanie istniejącym posiada jezdnię o zniszczonej nawierzchni bitumicznej oraz obustronne chodniki o nawierzchni z kostki betonowej. Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi od około 9,0 m do 10,0 m. Droga posiada sieć kanalizacji deszczowej która zgodnie z warunkami wydanymi przez MWiK nie wymaga remontu ani przebudowy. Droga posiada nowe oświetlenie które ze względu na wymogi Powiatowego Konserwatora Zabytków zostanie poddane przebudowie. Istniejące słupy są w złym stanie technicznym i należy przewidzieć ich wymianę.

3.5 Istniejąca infrastruktura podziemna i nadziemna

W drodze usytuowane są następujące sieci:

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

W trakcie robót należy liczyć się z tym, że zajdzie konieczność regulacji fundamentów słupów oświetleniowych, skrzynek zaworowych, włazów studni itp. 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.

W ramach inwestycji przewidziano przebudowę skrzyżowania z ul. Targową.

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

Przewiduje się nawierzchnię z kostki granitowej o ciętej jednej krawędzi (analogicznie do nawierzchni rynku).

W ramach inwestycji przewiduje się rozbudowę kanalizacji deszczowej oraz budowę sieci wodociągowej wraz z przyłączami do budynków.

Z uwagi na zagęszczenie istniejącego uzbrojenia podziemnego planuje się wystąpić do ORANGE o informację czy istniejąca kanalizacja teletechniczna posiada wolne zasoby pozwalające zaspokojenie potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych.

3.7 Ogólna charakterystyka inwestycji

Klasa ulicy	D
Długość ulicy	ok 78 m
Prędkość projektowana (przyjęta)	30 km/h
Prędkość miarodajna	Nie dotyczy
Minimalny promień łuku poziomego na skrzyżowaniu	6,0 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 nowa):
 - Kostka kamienna 15/17
 - Podsypka cementowo-piaskowa – gr. 5 cm
 - Podbudowa - kruszywo łamane 0/31,5 - gr. 20 cm
- Planowana konstrukcja zjazdów:
 - Kostka kamienna 10/10
 - 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 2 warianty do rozpatrzenia. Warianty 1 pod kątem drogowym zakłada remont istniejących nawierzchni w ich istniejących szerokościach. Wariant 2 zakłada uregulowanie szerokości jezdni do 5,5m na całej długości ul. Sienkiewicza.

WARIANT 1

W wariantcie tym zaprojektowano drogę jednojezdniową jednokierunkową o zmiennej szerokości około 5,9 m (szerokość istniejąca). Ilość wydzielonych miejsc postojowych wydzielonych na jezdni: 11 miejsc postojowych.

Szerokość chodnika z uwagi na szerokości pasa drogowego zmienna od 1,46 m do 1,90 m.

W wariantcie tym od strony rynku projektowana ulica dowiązuje się do stanu istniejącego wykonanego w ramach remontu Rynku. Szerokość jezdni na dowiązaniu wynosi około 5,95 m.

Klasa ulicy	D
Długość ulicy	ok 78 m
Prędkość projektowana (przyjęta)	30 km/h
Prędkość miarodajna	Nie dotyczy
Szerokość pasa ruchu	War. 1 – 2,95 m
Szerokość jezdni	War. 1 – 5,90 m (w tym miejsca postojowe o szer. 2,50 m)
Szerokość chodnika	War. 1 – 1,46 m – 1,9 m (z uwzględnieniem szerokości krawężnika)
Minimalny promień łuku poziomego na skrzyżowaniu	6,0 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.

WARIANT 2

W wariacie tym zaprojektowano drogę jednojezdniową jednokierunkową o szerokości jezdni 5,50m. Szerokość chodnika zmienna od 1,46 m do ok. 2,20 m. Wariant ten zakłada wyznaczenie na jezdni miejsc postojowych jednak z uwagi na wymaganą przepisami minimalną szerokość jezdni przeznaczoną 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 oraz minimalnej szerokości chodnika. W wariacie tym od strony numerów parzystych szerokość posiada minimalną wymaganą przepisami szerokość jednak z uwagi na szerokości pasa drogowego brak jest możliwości zaprojektowania chodnika o normatywnej szerokości po stronie numerów nieparzystych. Ilość wydzielonych miejsc postojowych wydzielonych na jezdni: 11 miejsc postojowych.

Klasa ulicy	D
Długość ulicy	ok 78 m
Prędkość projektowana (przyjęta)	30 km/h
Prędkość miarodajna	Nie dotyczy
Szerokość pasa ruchu	War. 2 – 3,00 m
Szerokość jezdni	War. 2 – 5,50 m (w tym miejsca postojowe o szer. 2,50 m)
Szerokość chodnika	War. 2 – 1,46 m – 2,2 m (z uwzględnieniem szerokości krawężnika)
Minimalny promień łuku poziomego na skrzyżowaniu	6,0 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.

Opracował:
mgr inż. Przemysław Dłubała