

# **OPIS TECHNICZNY**

## **Do Projektu Zagospodarowania Terenu**

### **Przebudowa ulicy Ogrodowej wraz z parkingiem w Wołczynie**

#### **1. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ulicy Ogrodowej wraz z parkingiem w Wołczynie, powiat Kluczbork, woj. opolskie. Opracowanie podzielono na trzy części:

- odcinek A-K od km 0+0,00 do km 0+432,56 (od istn. nawierzchni bitumicznej koło targowiska, wzdłuż cmentarza, do ul. Byczyńskiej)
- odcinek L-N od km 0+0,00 do km 0+394,00 ( od ulicy Byczyńskiej, wzdłuż rzeki, do ulicy Poznańskiej)
- parking (w sąsiedztwie skrzyżowania ulic Ogrodowej (odc. J-L) i Byczyńskiej.

Lokalizacja na działkach :

Km 8 działka 600, 605/41, 605/42, 605/43, 72

Godło mapy zasadniczej: 464,121,2523,2524 oraz

Km 2 działka 78, 79

Km 8 działka 613, 690

Godło mapy zasadniczej: 464,121,2524,2542

464,122,211,213

Projekt sporządzono na mapach sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500 wraz z przebiegającym uzbrojeniem terenu zaktualizowanej na dzień 23.01.2006 oraz 18.11.2005.

#### **2. Istniejący stan zagospodarowania**

Ulica Ogrodowa na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnie gruntową naturalną, odcinkami gruntową ulepszoną. Szerokość pasa drogowego waha się od 8m do 12m. Nawierzchnia parkingu to również grunt naturalny.

Na odcinku A-K istnieje 6 wjazdów na posesje oraz 4 wjazdy na teren garaży. Na tym odcinku nie ma rowów ani innego systemu odwodnienia. Początek opracowania tego odcinka zaczyna się w miejscu zwięźnienia istniejącej nawierzchni min-asfaltowej. W km 0+113,65 opracowania znajduje się skrzyżowanie z drogami gruntowymi. Koniec odcinka to skrzyżowanie z ulicą Byczyńską (ciąg drogi powiatowej).

Odcinek L-N przebiega wzdłuż rzeki „Wołczyński Strumień”. Początek opracowania to skrzyżowanie z ulicą Byczyńską, a koniec skrzyżowanie z ulicą Poznańską (obie drogi to ciągi dróg powiatowych). Na przedmiotowym odcinku zlokalizowanych jest 15 wjazdów na posesje (str. lewa) oraz dojście do kładki nad rzeką (str. prawa).

Parking zlokalizowany jest w obrębie skrzyżowania ulic Byczyńskiej i Ogrodowej (odc.L-N). Ograniczony jest z trzech stron: rzeką, ulicą Byczyńską i Ogrodową.

Obecnie nie ma wydzielonego wjazdu na parking. Istnieje możliwość wjazdu od stron ulicy Ogrodowej jak i Byczyńskiej.

### 3. Projektowane zagospodarowanie terenu

W wyniku inwestycji zostaną polepszone warunki ruchu na ulicy Ogrodowej, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych w wyniku powstania chodnika, zostanie uporządkowany sposób parkowania użytkowników targowiska a także lokalizacja wjazdu na parking

Na całym odcinku opracowania zaprojektowano wymianę nawierzchni gruntowej na nawierzchnię mineralno-asfaltową, chodnik o nawierzchni z kostki betonowej 8cm oraz na parkingu nawierzchnię z kostki betonowej 8cm.

#### Odcinek A-I

Od km 0+0,00 do km 0+021,15 zaprojektowano zmianę szerokości jezdni z istniejącej jezdni bitumicznej 6,00m na projektowaną 5,00m. Od km 0+021,15 do km 0+113,65 ulica będzie posiadała szerokość 5,0m ze spadkiem daszkowym 2%. Nawierzchnia ograniczona będzie krawężnikiem betonowym 15\*30 na ławie betonowej z oporem. Na wjazdach do posesji po stronie prawej należy wykonać obniżenie do 2cm. W km 0+113,65 zlokalizowano skrzyżowanie. W obrębie skrzyżowania na drogach podrzędnych o szerokości 3,0 i 5,0m zaplanowano przebudowę nawierzchni na bitumiczną. Od km 0+113,65 do km 0+432,56 ulica będzie posiadała szerokość 5,0m. Od km 0+129,57 do km 0+312,78 po lewej stronie zaprojektowano ścieki drogowe na ławie betonowej z oporem. Po stronie prawej krawężnik betonowy zaprojektowano do km 0+269,47.

Na odcinku A-K opracowano dwie rampy przejściowe realizowane poprzez obrót wokół osi jezdni. Pierwsza od km 0+259,47 do km 0+279,47 realizuje przejście ze spadku daszkowego 2% na spadek jednostronny w lewo 2%. Druga rampa od km 0+302,78 do km 0+322,78 realizuje przejście ze spadku jednostronnego w lewo na spadek jednostronny w prawo 2%. Od k 0+312,78 do końca odcinka ulica o szer. 5,0m posiada przekrój drogowy bez krawężników ze spadkiem jednostronnym w prawo. Na tym odcinku odwodnienie zaprojektowano jako powierzchniowe z odprowadzeniem wody na stronę prawą na przyległy teren.

W km od 0+0,00 do km 0+312,78 zaprojektowano odwodnienie wgłębne realizowane poprzez wpusty uliczne zlokalizowane przy krawężniku oraz w linii ścieków drogowych. Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano 4 wjazdy na teren garaży o wymiarach 5m\*5m.

Na odcinku A-K zaprojektowano w planie 8 łuków kołowych:

- Ł1 - początek: 0+030,75  
koniec: 0+ 50,38  
R=500m
- Ł 2- początek: 0+051,60  
koniec: 0+69,05  
R=500m
- Ł3- początek: 0+137,28  
koniec: 0+151,14  
R=100m

Ł4- początek: 0+167,05  
koniec: 0+188,28  
R=100m

Ł5- początek: 0+217,09  
koniec: 0+228,12  
R=20m

Ł6- początek: 0+279,47  
koniec: 0+302,78  
R=25m

Ł7- początek: 0+303,27  
koniec: 0+380,35  
R=500m

Ł8- początek: 0+406,71  
koniec: 0+425,42  
R=80m

Połączenie odcinka do ulicy Byczyńskiej wyznaczono łukami kołowymi R=6,0m.

### **Odcinek L-N**

Na całym odcinku szerokość jezdni będzie wynosić 5,50m ograniczoną z obu stron krawężnikiem betonowym 15\*30 na ławie betonowej z oporem. Po lewej stronie zaprojektowano chodnik szerokości 1,50m ograniczony od strony posesji obrzeżem betonowym 8\*30. Po stronie prawej w odległości 0,60m od krawędzi krawężnika w km od 0+081,40 do końca odcinka zaprojektowano barierę energochłonną ze względu na bliską odległość rzeki i skarpy. W km 0+069,10 usytuowano wjazd szerokości 6,0m na projektowany parking. W km 0+303,31 usytuowano dojście do istniejącej kładki. Zaprojektowano dojście z kostki betonowej oraz schody i pochylnie z betonu zbrojonego pokryte powierzchnią antypoślizgową.

Po stronie lewej zaprojektowano 15 wjazdów na posesję o wymiarach:

- Km 0+051,50 – 5,00\*2,00m
- Km 0+067,00 – 3,00\*2,75m
- Km 0+108,00 – 4,00\*4,35m
- Km 0+133,00 – 3,00\*2,75m
- Km 0+156,00 – 3,00\*1,70m
- Km 0+171,50 – 3,00\*2,50m
- Km 0+189,00 – 4,00\*2,90m
- Km 0+217,00 – 4,00\*2,00m
- Km 0+231,00 – 4,00\*2,20m
- Km 0+251,50 – 4,00\*2,05m
- Km 0+266,25 – 5,50\*2,10m
- Km 0+327,00 – 6,00\*2,35m
- Km 0+341,00 – 5,00\*2,40m
- Km 0+351,25 – 3,50\*2,30m
- Km 0+369,50 – 4,00\*1,60m

W km 0+304,50 usytuowano dojście do planowanego chodnika szer. 1,50m

Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano odwodnienie jako wgłębne realizowane poprzez 22 wpusty uliczne.

Na odcinku J-Ł zaprojektowano 2 łuki kołowe w planie:

Ł1- początek: 0+152,52  
koniec: 0+228,38  
R=200m

Ł2- początek: 0+334,45  
koniec: 0+377,50  
R=400m

Połączenie z ulicami Poznańską i Byczyńską realizowane będzie poprzez łuki kołowe R=6,00m i R=5,00m

## **Parking**

Na istniejącym terenie użytkowanym jako parking, głównie dla użytkowania targowiska zaprojektowano wymianę nawierzchni z gruntu naturalnej na kostkę betonową grub. 8cm. Cała nawierzchnia zostanie ograniczona krawężnikiem betonowym 15\*30 na ławie betonowej z oporem.

Wyznaczono 73 stanowiska postojowe prostopadłe o wymiarach 5,00\*2,50m, 10 stanowisk postojowych równoległych o wymiarach 6,00\*2,50m oraz 2 stanowiska dla niepełnosprawnych o wymiarach 5,00\*3,60m. Wewnątrz obiektu wyznaczono drogę manewrową o szerokości 5m.

Na terenie parkingu zlokalizowano 4 wyspy w krawężniku w celu uporządkowania ruchu pojazdów. Parking od strony rzeki oraz ul. Byczyńskiej ograniczono barierą energochłonną w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz uporządkowania możliwości wjazdu i wyjazdu.

Wjazd na parking będzie się odbywał z ulicy Ogrodowej (odc.L-N). Wjazd ma szerokość 6,00m i wyokrąglony jest promieniami R=3,00m. Na obszarze parkingu zlokalizowano 16 wpustów ulicznych.

Konstrukcje nawierzchni zaprojektowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Przyjęto następujące rozwiązania konstrukcyjne:

- Jezdnia odc. A-K i L-N

- 5cm - warstwa ścieralna z masy mineralno- asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej
- 6cm - warstwa wiążąca z masy mineralno-asfaltowej średnioziarnistej częściowo zamkniętej
- 7cm - podbudowa zasadnicza z masy mineralno-asfaltowej gruboziarnistej otwartej
- 20cm - podbudowa pomocnicza z tłucznia bazaltowego 31,5-63 stabilizowanego mechanicznie
- 15cm - warstwa odsączająca z piasku

- Wjazdy na teren garaży z odc. A-K

- 5cm - warstwa ściernalna z masy mineralno-asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej
  - 15cm - podbudowa z niesortu bazaltowego 0-63 stabilizowanego mechanicznie
  - 10cm - warstwa odsączająca z piasku
- Chodnik na odc. L-N
    - 8cm - kostka brukowa betonowa
    - 3cm - podsypka z kruszyny bazaltowej 0-4
    - 10cm - podbudowa zasadnicza z niesortu bazaltowego 0-63 stabilizowanego mechanicznie
- Wjazdy na posesje z odc. L-N
    - 8cm - kostka brukowa betonowa
    - 3cm - podsypka z kruszyny bazaltowej 0-4
    - 15cm - podbudowa zasadnicza z niesortu bazaltowego 0-63 stabilizowanego mechanicznie
    - 10cm - warstwa odsączająca z piasku
- Parking
    - 8cm - kostka brukowa betonowa
    - 3cm - podsypka z kruszyny bazaltowej 0-4
    - 20cm - podbudowa zasadnicza z chudego betonu
    - 15cm - podbudowa pomocnicza - pospółka stabilizowana cementem portlandzkim 35 w ilości 10kg na 1m<sup>2</sup>

#### **4. Zastawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania**

- Ulica Ogrodowa odc. A-K
  - Powierzchnia z masy min-asfaltowej: 2 315,82m<sup>2</sup>
- Ulica Ogrodowa odc. L-N
  - Powierzchnia z masy min-asfaltowej: 2 159,30m<sup>2</sup>
  - Powierzchnia z kostki betonowej – 646,54m<sup>2</sup>
- Parking - 2 207,46m<sup>2</sup>

Razem z masy min-asfaltowej – 4 475,12m<sup>2</sup>

Razem z kostki betonowej – 2 854,00m<sup>2</sup>

Ogółem nawierzchnia – 7 329,12m<sup>2</sup>

#### **5. Ochrona zabytków**

Teren objęty zagospodarowaniem nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowych

## **6. Szkody górnicze**

Na terenie objętym zagospodarowaniem nie występują szkody górnicze

## **7. Informacje o przewidywanych zagrożeniach**

Projektowana inwestycja nie stanowi budowy nowego szlaku komunikacyjnego a ni innej inwestycji mogącej znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z przepisami ochrony środowiska, w tym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2002r. [Dz. U. Nr 179 poz 1490}. Na przedmiotową dokumentację złożono wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

## **8. Rodzaj stosowanych rozwiązań projektowych**

Projekt opiera się na typowych rozwiązaniach technicznych oraz materiałach dopuszczonych do stosowania w budownictwie