

# OPIS TECHNICZNY

## Do projektu przebudowy ul. Jedności Narodowej w Sławnie

### 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa Nr GKI. II 7020/7/2008 zawarta w dniu 26 czerwca 2008r. pomiędzy Gminą Miejską Sławno z siedzibą przy ul. M. Curie-Skłodowskiej 9, 76-100 Sławno, a Pracownią Projektową ELBI z siedzibą w m. Stare Bielice 70i, 76-039 Biesiekierz
- Podkład mapowy w skali 1:500 – wersja elektroniczna
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane
- Akty wykonawcze (przepisy techniczno-budowlane) do Prawa budowlanego:
  - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 99.43.430)
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003r.)
  - Załącznik nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
- Uzgodnienia z Zamawiającym

### 2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania dokumentacji projektowej jest wskazanie rozwiązań technicznych dla przebudowy ulicy Jedności Narodowej w Sławnie. Głównym celem planowanej inwestycji jest uporządkowanie ulicy pod względem komunikacyjnym i w zakresie parkowania samochodów. Ponadto przedsięwzięcie ma przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności rejonów starego miasta. Przedsięwzięcie podzielone zostanie na trzy etapy. Etap I obejmować będzie przebudowę zatoki postojowej - wydzielone zostaną zatoki do parkowania równoległego, każda na dwa miejsca postojowe. Przebudowany zostanie również chodnik i zjazdy, w celu dostosowania sytuacyjnego i wysokościowego do

przebudowywanej zatoki. W zakres etapu I wchodzić będzie również wymiana nawierzchni zatoki i chodników, w celu uzyskania równej, jednorodnej powierzchni oraz regulacja istniejących wpustów kanalizacji deszczowej. Przebudowa chodnika etapu I wykonana będzie na odcinku od budynku nr 20 do końca budynku nr 36.

Etap II obejmować będzie przebudowę chodnika i istniejących zjazdów z drugiej strony jezdni ul. Jedności Narodowej wraz z wymianą nawierzchni i przebudową linii krawężnika. W zakres etapu II wchodzić będzie również wymiana istniejących słupów oświetleniowych na długości przebudowywanego odcinka ulicy. Przebudowa chodnika etapu II wykonana będzie na odcinku od działki nr 1284/6 do końca budynku nr 31 przy ul. Pocztovej.

Etap III obejmować będzie przebudowę jezdni ulicy jedności na przedmiotowym odcinku - usunięta zostanie nawierzchnia bitumiczna, w celu odsłonięcia nawierzchni z kostki brukowej kamiennej. Docelowo jezdnia ta ma posiadać nawierzchnię z kostki kamiennej, w miarę możliwości pozyskaną z istniejącej podbudowy. W zakres etapu III wchodzić będzie również wykonanie wyniesienia w formie progów zwalniających na skrzyżowaniu z ul. Kopernika oraz na przejściu dla pieszych w rejonie ul. Pocztovej.

Przebudowa jezdni etapu III wykonana będzie na odcinku od skrzyżowania z ul. Kopernika wraz ze skrzyżowaniem do wysokości około środka budynku nr 27.

Projekt zakłada wymianę istniejących nawierzchni jezdnych i parkingowych oraz pieszych na nową konstrukcję, wprowadzenie usystematyzowania miejsc, gdzie dozwolony jest postój samochodów. Powyższe elementy przyczynią się do zwiększenia przejrzystości układu komunikacyjnego i uporządkują kwestię parkowania samochodów osobowych w rejonie planowanego przedsięwzięcia. Spowoduje to podniesienie bezpieczeństwa i komfort użytkowników drogi, a także wpłynie korzystnie na jej estetykę.

Powyższe przedsięwzięcie przyczyni się do wzmocnienia konstrukcji nawierzchni, korekty spadków podłużnych i poprzecznych. Projektowana nowa warstwa ścieralna podniesie parametry użytkowe poprzez zwiększenie równości.

Odwodnienie zostało zaprojektowane przy wykorzystaniu istniejącej sieci kanalizacji deszczowej oraz istniejących studzienek ściekowych, które przewiduje się poddać regulacji.

### **3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

Objęty opracowaniem odcinek ul. Jedności Narodowej, zlokalizowany jest na terenie m. Sławna od ul. Kopernika do ul. Pocztowej. Ulica stanowi obsługę przylegających do pasa drogowego budynków mieszkalnych z funkcją handlowo-usługową na parterach.

Jezdnia i chodniki posiadają nieregularną szerokość. Szerokość jezdni waha się od 5,5 do 15m, szerokość chodników natomiast od 1,5 do 3,5m. Istniejące zjazdy posiadają nieregularną geometrię i niejednorodną nawierzchnię.

Część jezdni służy obecnie jako zatoka postojowa. Jednak parkowanie w niej jest chaotyczne i nieusystematyzowane, co zwiększa prawdopodobieństwo występowania kolizji.

Nawierzchnię jezdni stanowi mieszanka mineralno-bitumiczna ułożona na podbudowie z kostki kamiennej brukowej. Podobną konstrukcję posiada istniejąca zatoka postojowa, która nie jest oddzielona w żaden sposób od jezdni. Chodniki posiadają nawierzchnię niejednorodną, głównie z kostki i płytek betonowych. Jezdnia w zdecydowanej większości ograniczona jest krawężnikiem kamiennym przewidzianym do odzysku. Do wejść prowadzą schody i podesty głównie betonowe, część wejść odbywa się bezpośrednio z istniejącego chodnika. Istniejące nawierzchnie są nierówne, zużyte i nieestetyczne. Jezdnia posiada liczne łaty. Jezdnia posiada jednostronne oświetlenie, zlokalizowane po stronie budynków z nieparzystymi numerami. Słupy oświetleniowe przewiduje się do wymiany na nowe.

W obszarze projektowanych robót budowlanych występuje uzbrojenie terenu w postaci: kabli telekomunikacyjnych, energetycznych, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej, gazowej oraz sieci wodociągowej.

Wody opadowe z powierzchni jezdni odprowadzane są za pomocą istniejących krtek ściekowych do kanalizacji deszczowej.

### **4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO**

#### **4.1 PARAMETRY TECHNICZNE**

Na podstawie podjętych uzgodnień z Zamawiającym oraz przepisów i normatywów projektowania przyjęto następujące parametry techniczne:

- Szerokość jezdni - min. 5,5 m - nawierzchnia z brukowej kostki kamiennej z odzysku
- Jezdnia ograniczona krawężnikiem kamiennym i ze ściekiem przykrawężnikowym
- Zatoki postojowe - szer. 2,50 na dwa miejsca postojowe - nawierzchnia z kostki kamiennej
- Chodniki - z kostki betonowej typu starobruk nostalgit - szerokość zmienna

## **4.2 PLAN SYTUACYJNY I ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE ULICY**

### **Etap I**

#### **zatoki postojowe**

Przewiduje się uporządkować parkowanie samochodów, poprzez kolorystyczne i materiałowe wydzielenie miejsc postojowych w postaci zatok na dwa miejsca postojowe równoległe. Wymiary zatoki postojowej przyjęto 2,5x12,0m. Wjazd i wyjazd z zatoki należy wykonać ze skosem 1:1 i wyokrąglić łukami  $R=2m$ . Projektuje się 5 zatok postojowych na rozpatrywanym odcinku ulicy.

Nawierzchnię miejsc postojowych przewiduje się wykonać z kostki kamiennej granitowej. Od strony chodnika zatoka ograniczona będzie krawężnikiem kamiennym o wysokości w świetle 10cm. Od strony jezdni ułożyć należy krawężnik kamienny wystający w świetle 0-4cm.

Pochylenie podłużne jezdni zgodne z pochyleniem przyległej jezdni z uwzględnieniem projektowanej niwelety jezdni w Etapie III realizacji przedsięwzięcia. Spadek poprzeczny o wartości 3 %, skierować należy w stronę jezdni. Lokalizację przedstawiono na rysunku planu sytuacyjnego, w części rysunkowej niniejszego opracowania.

#### **chodniki**

Szczegółową lokalizację i konstrukcję chodników pokazano na planie sytuacyjnym, przekrojach konstrukcyjnych i poprzecznych. Szerokość chodników jest zmienna - wg planu sytuacyjnego i poprzeczników. Miejsca między zatokami Inwestor może zagospodarować niewielkimi drzewkami ozdobnymi, gazonami z kwiatami i zamocować ławki.

Chodniki projektuje się ze spadkami  $i = 1\% - 3\%$  skierowany w kierunku jezdni i zatok postojowych. Chodniki od strony zieleni obramowane są obrzeżami betonowymi 8x30cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, natomiast od strony nawierzchni zatok i jezdni krawężnikiem kamiennym o wysokości w świetle 10.0cm. Powyższe krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z betonu B15 z oporem. Nawierzchnię chodników

stanowić będzie starobruk typu Nostalit ze zróżnicowaniem kolorystycznym - wg planszy kolorystycznej. Plansza niniejsza stanowi jedynie propozycję i Inwestor może zmienić kolorystykę.

### **zjazdy**

Szczegółową lokalizację i konstrukcję zjazdów pokazano na planie sytuacyjnym, przekrojach konstrukcyjnych i poprzecznych.

Zjazdy od strony granicy posesji i jezdni ograniczyć krawężnikiem kamiennym o wysokości w świetle 2.0cm. Powyższe krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z betonu B15 z oporem. Nawierzchnia zjazdów wykonana zostanie z kostki betonowej starobruk kontrastowego koloru w stosunku do chodnika. Pochylenia zjazdów zgodnie z przekrojami poprzecznymi.

### **Etap II - chodnik**

Szczegółową lokalizację i konstrukcję chodników pokazano na planie sytuacyjnym, przekrojach konstrukcyjnych i poprzecznych.

W etapie II realizacji przedsięwzięcia przewiduje się zmianę linii krawężnika. Nowy krawężnik ułożony zostanie w odległości 5,5 m od linii krawężnika ograniczającego jezdnię z etapu I. Ma to na celu dostosowanie szerokości jezdni projektowanej do przebudowy w Etapie III. W tym celu konieczne będzie wykonanie rozbiórki części jezdni. Pozyskaną z rozbiórki ewentualną kostkę brukową kamienną należy zabezpieczyć - zostanie wykorzystana przy realizacji Etapu III. Szerokość chodników jest zmienna w granicach od 1,5 do 3,5m- wg planu sytuacyjnego i poprzeczników.

Chodniki projektuje się ze spadkami  $i = 1\% - 3\%$  skierowany w kierunku jezdni. Chodniki od strony zieleni obramowane są obrzeżami betonowymi 8x30cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, natomiast od strony nawierzchni jezdni krawężnikiem kamiennym o wysokości w świetle 12.0cm. Powyższe krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z betonu B15 z oporem. Nawierzchnię chodników stanowić będzie starobruk typu Nostalit ze zróżnicowaniem kolorystycznym - wg planszy kolorystycznej. Plansza niniejsza stanowi jedynie propozycję i Inwestor może zmienić kolorystykę. W ciągu remontowanego chodnika przewidzieć należy wymianę słupów oświetleniowych.

Zjazdy od strony granicy posesji i jezdni ograniczyć krawężnikiem kamiennym o wysokości w świetle 2.0cm. Powyższe krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z betonu B15 z oporem. Nawierzchnia zjazdów wykonana zostanie z kostki betonowej starobruk kontrastowego koloru w stosunku do chodnika. Pochylenia zjazdów zgodnie z przekrojami poprzecznymi.

### **Etap III - jezdnia**

Projektowana do przebudowy jezdnia, po realizacji etapu I i II, będzie już miała projektowaną szerokość 5,5m na przebudowywanym odcinku. Prace będą polegały na rozebraniu nawierzchni bitumicznej, rozebraniu podbudowy z kostki brukowej kamiennej z zabezpieczeniem do ponownego wbudowania.

Wykonana zostanie nowa warstwa podbudowy, z uwzględnieniem projektowanych rzędnych niwelety. Na tej podbudowie wykonana zostanie nowa nawierzchnia z kostki kamiennej pozyskanej z rozbiórki. Wzdłuż krawężników (wykonanych w etapach I i II), ułożyć należy ściek przykrawężnikowy na ławie betonowej. Ściek wykonać należy z dwóch rzędów kostki kamiennej i obniżyć o 2 cm w stosunku do przyległej projektowanej krawędzi jezdni. Spadek poprzeczny jezdni projektuje się daszkowy o wartości 3%.

Skrzyżowanie ul. Jedności z ul. Kopernika projektuje się wykonać jako wyniesione „plato”, ze skosami najazdowymi 1:20. Na wyniesieniu przewiduje się wydzielić przejścia dla pieszych. Nawierzchnia plato wykonana zostanie z betonowej kostki typu starobruk koloru czerwonego. Przejście dla pieszych wykonać należy również poprzez wydzielenie pasów z kostki betonowej kontrastowego koloru np. szary lub grafitowy. Na styku progu z istniejącą nawierzchnią asfaltową ułożyć należy krawężnik kamienny wtopiony.

Projekt przewiduje likwidację istniejącego przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ul. Poczową. Nie spełnia ono w chwili obecnej przepisów i ze względu na długość (ok. 15m) jest niebezpieczne dla pieszych.

Projektuje się wykonać przejście dla pieszych na wysokości budynków nr 25 i 27 oraz połączyć je z progiem zwalniającym płytowym. Skosy najazdu 1:20. Nawierzchnię progu wykonać z betonowej kostki typu starobruk koloru czerwonego. Przejście dla pieszych wykonać należy również poprzez wydzielenie pasów z kostki betonowej kontrastowego koloru np. szary lub grafitowy. Na styku progu z istniejącą nawierzchnią asfaltową oraz z projektowaną nawierzchnią z kostki kamiennej ułożyć należy krawężnik kamienny wtopiony.

Regulacji wysokościowej należy poddać wszystkie urządzenia naziemne istniejącego uzbrojenia terenu, jak studnie wążowe, kratki ściekowe, studnie telefoniczne i zawory gazowe i wodociągowe.

*Szczegółowe rozwiązanie sytuacyjne placu przedstawia plan sytuacyjny, w części rysunkowej niniejszego opracowania.*

### **Rozwiązanie wysokościowe**

Opracowanie wysokościowe wykonano w oparciu o wykonany, przez uprawnioną jednostkę geodezyjną, pomiar wysokościowy ulicy. Rozwiązanie wysokościowe zaprojektowano po analizie istniejących i projektowanych spadków nawierzchni, istniejących rzędnych wejść do budynków, istniejących rzędnych zjazdów. Wyniesienie w teren rozwiązania wysokościowego drogi, należy oprzeć o wykonany profil podłużny i przekroje poprzeczne znajdujące się w części rysunkowej niniejszego opracowania.

## **4.3 KONSTRUKCJA PROJEKTOWANYCH NAWIERZCHNI**

### **4.3.1 Konstrukcja nawierzchni chodników**

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej starobruk grubości - 6 cm
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości - 5cm
- Warstwa kruszywa łamanego 0/31,5 grubości - 10cm
- Warstwa odcinająca z piasku grubości - 10cm

Nawierzchnię chodnika, graniczącą z zielenią, projektuje się ograniczyć obrzeżem betonowym 8x30cm o wysokości w świetle równej 5.0cm. W miejscach występowania chodnika przy budynku ułożyć należy folię izolacyjną. Chodnik od strony jezdni i zatoki postojowej projektuje się ograniczyć krawężnikiem kamiennym 15x30cm o wysokości w świetle 10.0cm. Powyższe krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z betonu B15 z oporem.

### **4.3.2 Konstrukcja nawierzchni zatok postojowych**

- Warstwa ścieralna z kostki kamienna nieregularna 7/9cm
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości - 5cm
- Warstwa kruszywa łamanego 0/31,5mm grubości - 15cm
- Warstwa odcinająca z piasku grubości - 15cm

### **4.3.3 Konstrukcja zjazdu**

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej starobruk grubości - 8 cm
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości - 5cm
- Warstwa kruszywa łamanego 0/31,5mm grubości - 15cm
- Warstwa odcinająca z piasku grubości - 15cm

### **4.3.4 Konstrukcja nawierzchni progów zwalniających**

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej starobruk grubości - 8 cm
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości - 5cm
- Warstwa kruszywa łamanego 0/31,5mm grubości - 20cm
- Warstwa odcinająca z piasku grubości - 15cm

### **4.3.5 Konstrukcja nawierzchni jezdni**

- Warstwa ścieralna z kostki kamiennej rzędowej 18/20cm z odzysku
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości - 5cm
- Warstwa kruszywa łamanego 0/31,5mm grubości - 20cm
- Warstwa odcinająca z piasku grubości - 15cm

Roboty wyszczególnione w pkt. od 4.3.1. do 4.3.5. należy wykonać zgodnie z zaprojektowanymi przekrojami poprzecznymi i konstrukcyjnymi oraz obowiązującymi normami i ST. Zwrócić należy szczególną uwagę na właściwy dobór materiałów i dobre zagęszczenie poszczególnych warstw konstrukcji nawierzchni.

## **4.4 ROBOTY ZIEMNE I ODWODNIENIE**

### **4.4.1 Roboty ziemne**

Roboty ziemne na zaprojektowanym odcinku drogi sprowadzają się do:

- wykonania koryta pod nową konstrukcją elementów drogi
- uzupełnienia poboczy/terenów przylegających do projektowanych nawierzchni do wysokości podniesionej nawierzchni

Roboty należy wykonać zgodnie z normą BN-728932/01.



Zwraca się szczególną uwagę na konieczność właściwego zagęszczenia dna koryta przed wykonaniem konstrukcji nawierzchni ( patrz ST).

Zakres i ilość prac ujęto w przedmiarze robót.

#### **4.4.2 Odwodnienie**

W celu odprowadzenia wód opadowych, projektuje się wykorzystać istniejącą sieć kanalizacji deszczowej wraz ze studzienkami ściekowymi. Nawierzchni nadano regularne spadki podłużne i poprzeczne, co umożliwi sprawny odpływ wody do studzienek ściekowych. Na rysunkach planu sytuacyjnego przedstawiono lokalizację studzienek ściekowych wraz ze sposobem ich podłączenia do sieci kanalizacji deszczowej.

#### **4.5 ORGANIZACJA RUCHU**

Docelowa organizacja ruchu na rozpatrywanym odcinku ulicy Jedności Narodowej polegać będzie na: wprowadzeniu elementów spowolnienia ruchu, wymuszających redukcję prędkości oraz uporządkowaniu parkowania pojazdów. Założenia te zrealizowane będą dzięki wydzieleniu zatok postojowych, wprowadzeniu wyniesionych przejść dla pieszych - budowa progów płytowych.

##### **Projektowane oznakowanie poziome w rejonie przebudowywanego odcinka drogi:**

- przejścia dla pieszych oznakowano znakiem poziomym P-10,
- w celu oznakowania umieszczonego na jezdni progu płytowego projektuje się oznakowanie poziome P-25 „próg zwalniający”,

##### **Projektowane oznakowanie pionowe w rejonie przebudowywanego odcinka drogi:**

- wyniesione przejścia dla pieszych oznakowuje się znakiem A-11a z tabliczką T-1 „20m” i znakiem B-33 ograniczenie prędkości do 30 km/h,
- przejścia dla pieszych zostały oznakowane znakiem D-6,
- ciąg zatok postojowych oznakowano znakiem D-18 z tabliczką T-30i oraz tabliczką T-3a
- skrzyżowanie z ul. Kopernika projektuje się oznakować znakiem A-7 ustawionym dla jadących od strony baszty, oraz znakami D-1 z tabliczkami T-6a dla jadących od strony ul. Kopernika i Jedności.

Szczegółowa lokalizacja projektowanych znaków drogowych przedstawiona została na rysunkach sytuacyjnych w części graficznej niniejszego opracowania.

Do oznakowania projektowanej do przebudowy drogi powiatowej należy zastosować znaki o grupie wielkości Małe „M”, jedynie dla znaku A-7 grupa wielkości średnia „S”.

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią.

Dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy użyć folii odbłaskowej typu 1. Jedynie dla znaków A-7 i D-6 użyć należy folii typu 2.

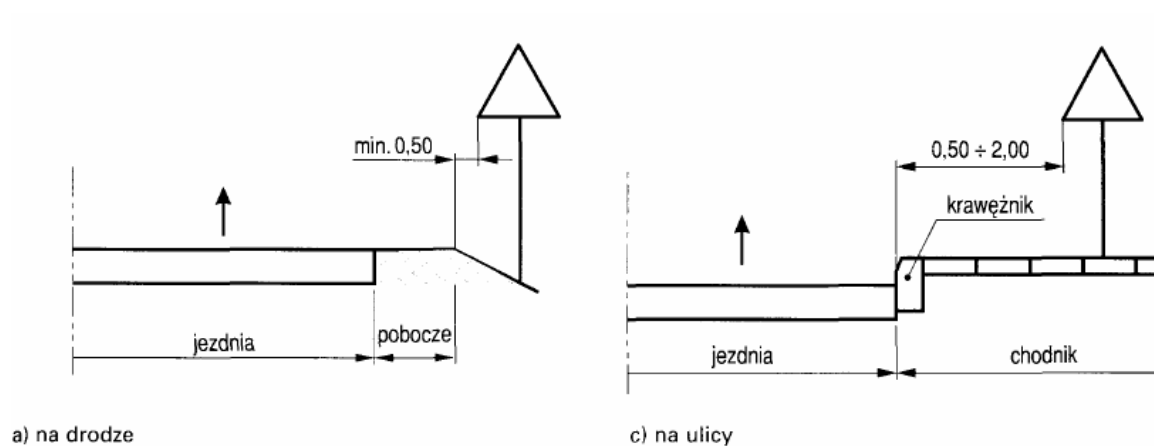
Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

### ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW PIONOWYCH

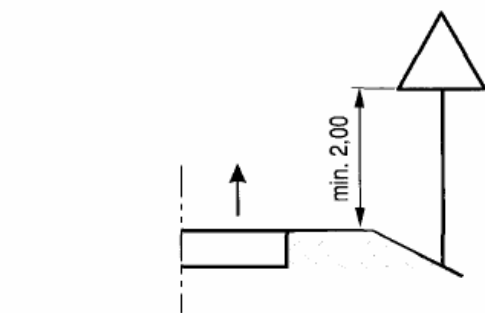
Znaki umieścić należy po prawej stronie jezdni, przy zachowaniu wymaganej skrajni drogi (rys.6.1-6.2).

Znaki mocować na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się umocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju kołowym.

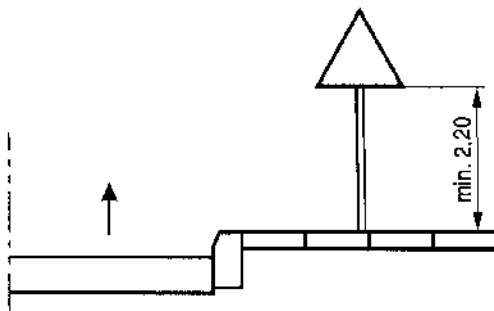
Rys. 6.1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



Rys. 6.2. Wysokość umieszczania znaków na drogach



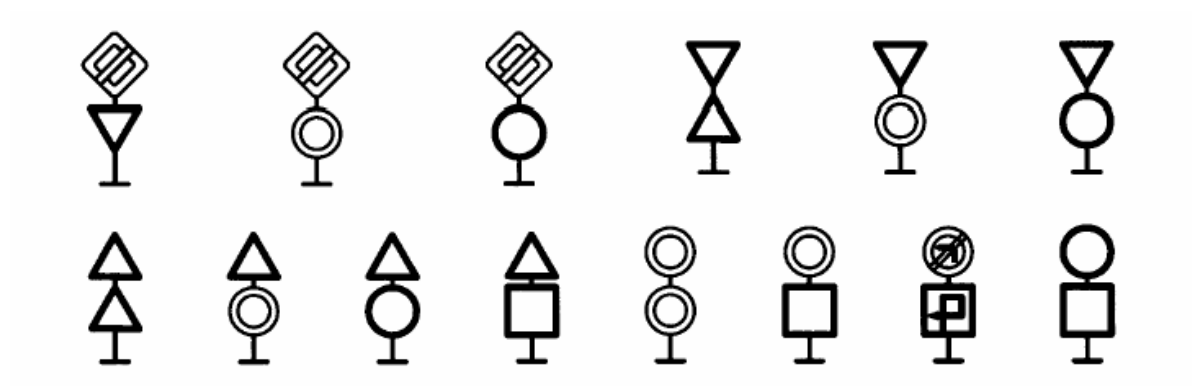
a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach



j) kategorii A, B, C, D, F, G

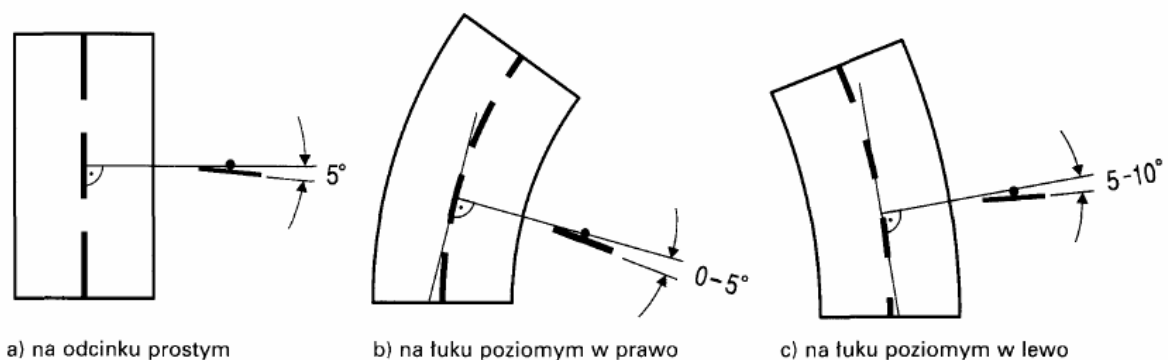
Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min.10 m. W przypadkach zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym w sposób przedstawiony na rysunkach planu sytuacyjnego w części graficznej niniejszego opracowania. Ponadto dopuszczalne sposoby rozmieszczania znaków pokazano poniżej (rys.6.3.).

Rys. 6.3. Sposoby umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^{\circ}$  w kierunku jezdni. W przypadku znaków umieszczonych na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaków należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku (rys.6.4).

Rys. 6.4. Odchylenie tarczy znaków



## ZESTAWIENIE ZNAKÓW PROJEKTOWANYCH

Lp.	Rodzaj oznakowania	Wyszczególnienie	Kategoria/Numer	J.M.	Ilość
1	I-znaki pionowe	Ustąp pierwszeństwa	A-7	szt.	1
2		Próg zwalniający	A-11a	szt.	5
3		Ograniczenie prędkości 30km/h	B-33	szt.	4
8		Droga z pierwszeństwem	D-1	szt.	2
10		Przejście dla pieszych	D-6	szt.	6
11		Parking	D-18	szt.	2
12		Tabliczka	T-6a	szt.	2
20		Tabliczka „20m”	T-1	szt.	4
21		Tabliczka „30m”	T-1	szt.	1
22		Tabliczka	T-3a	szt.	1
23		Tabliczka	T-30i	szt.	1
		Przejście dla pieszych	P-10	m2	
		Powierzchnia wyłączona z ruchu	P-25	m2	

### 4.6 UWAGI KOŃCOWE

Z treści art. 29 ust.2 pkt 12 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 20006r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) wynika, że przebudowa dróg nie wymaga pozwolenia na budowę.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2007r. Nr. 19, poz. 115 z późn. zm.) drogą jest budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiąca całość techniczno-użytkową,

przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego. W rozumieniu rozporządzenia 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, poz.430) - urządzeniami i instalacjami są urządzenia odwadniające oraz odprowadzające wodę w tym kanalizacja deszczowa, a także urządzenia oświetleniowe.

Zgodnie z art. 4. pkt. 18 ustawy o drogach publicznych, przebudową drogi jest wykonywanie robót, w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego.

Roboty budowlane będące przedmiotem niniejszego opracowania, realizowane mają być w granicach istniejących pasów drogowych i będą polegać na przebudowie istniejącej drogi gminnej - ul. Jedności Narodowej. Zatem w/w zamierzenie inwestycyjne nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę.

Niniejszą dokumentację techniczną sporządzono także w formie elektronicznej, pliki w formacie „pdf”.