

PROJEKT-CONSULTING

LIPIE 43

36-060 GŁOGÓW MŁP.

NIP: 517-030-71-25

biuro@projekt-consulting.pl, tel. 695 648 280

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ UL. DANIELEWICZA W ŁAŃCUCIE WRAZ Z ZABEZPIECZENIEM KOLIZJI Z ISTNIEJĄCY UZBROJENIEM

PROJEKT WYKONAWCZY

Branża: **drogowa**

Inwestor: **Burmistrz Miasta Łańcuta
Pl. Sobieskiego 18, 37-100 Łańcut**

Jednostka projektowa: **PROJEKT - CONSULTING**
Lipie 43, 36-060 Głogów Małopolski
biuro@projekt-consulting.pl, tel. 695 648 280

Funkcja:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	branża	podpis
Projektant:	mgr inż. Michał Hul	PDK/0067/PWOD/17	drogowa

Lipie, październik 2017

SPIIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
CZĘŚĆ OPISOWA	3
OPIS TECHNICZNY	4
1 PODSTAWA OPRACOWANIA	4
2 STAN ISTNIEJĄCY	4
3 STAN PROJEKTOWANY	5
4 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI	7
CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	9

CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

do projektu wykonawczego branży drogowej dla inwestycji pn. „PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ UL. DANIELEWICZA W ŁAŃCUCIE WRAZ Z ZABEZPIECZENIEM KOLIZJI Z ISTNIEJĄCY UZBROJENIEM”

1 PODSTAWA OPRACOWANIA

- wizja w terenie,
- uzgodnienia z zainteresowanymi stronami,
- dokumentacja przetargowa (SIWZ),
- uzgodnienia branżowe,
- dokumentacja geologiczna

2 STAN ISTNIEJĄCY

ULICA DANIELEWICZA

Ulica Danielewicz – droga gminna klasy D – łączy gminną ul. Cetnarskiego z ul. Królowej Elżbiety – droga wojewódzka nr 881. W ciągu ulicy zlokalizowane są skrzyżowania z ulicami: Kilińskiego, Wałową i Rzeźniczą oraz zjazdy do posesji. W stanie istniejącym droga posiada pas drogowy o szerokości od ok. 5 m do ok. 10 m. Nawierzchnia jezdni posiada liczne łaty, spękania poprzeczne, podłużne, siatkowe. Chodnik zlokalizowany jest w km 0+000 do 0+070 po stronie lewej, na pozostałym odcinku po obu stronach ulicy. Na chodniku występują istniejące schody, będące wejściami do budynków. Chodnik ułożony jest do ścian budynków. Stan chodnika ocenia się jako dobry.

W pasie drogowym ulicy Danielewicz zlokalizowane są sieci elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, deszczowe, sanitarne, gazowe oraz wodociągowe. Na fragmencie ulicy wody opadowe i sanitarne są oddzielone, na pozostałym odcinku kanał pełni funkcję ogólnospławnego.

Odprowadzenie wody opadowej spadkami podłużnymi i poprzecznymi do istniejących kratek ściekowych.

Według dokumentacji geotechnicznej warunki gruntowe określono jako dobre, a grunty podłoża zaliczono do grupy nośności G4.

WŁĄCZENIE W DROGĘ POWIATOWĄ NR 1527R – UL. CETNARSKIEGO

W stanie istniejącym ulica Danielewicz na włączeniu posiada nawierzchnię bitumiczną i jest włączona do ulicy Cetnarskiego łukami o promieniach $R=4\text{m}$. Po obu stronach skrzyżowania, wzdłuż ulicy Cetnarskiego znajduje się chodnik z betonowej kostki brukowej. Szerokość jezdni ul. Danielewicz na włączeniu to ok. 4,0-4,5m.

W rejonie włączenia ul. Danielewicz w ul. Cetnarskiego, w pasie drogowym ulicy Cetnarskiego, zlokalizowane są sieci elektroenergetyczne, gazowe, kanalizacja sanitarna i deszczowa oraz słup napowietrznej linii telekomunikacyjnej.

Według dokumentacji geotechnicznej warunki gruntowe określono jako dobre, a grunty podłoża zaliczono do grupy nośności G4.

3 STAN PROJEKTOWANY

Projektuje się przebudowę ulicy Danielewicz na długości 241 m, prędkość projektowa $V=30\text{km/h}$, bez zmiany granic pasa drogowego. Przebudowa obejmowała będzie przebudowę chodnika i jezdni, przebudowę zjazdów, przebudowę istniejących skrzyżowań w ciągu ulicy oraz przebudowę kolizji z istniejącym uzbrojeniem, która jest przedmiotem poszczególnych projektów branżowych. Projekt został opracowany tak, aby jak najmniej ingerować w istniejące otoczenie oraz ukształtowanie terenu.

Początek opracowania zlokalizowany jest na włączeniu w drogę powiatową – ul. Cetnarskiego. Włączenie w istniejącą ulicę należy wykonać łukami o promieniach $R=5,0\text{ m}$. Na odcinku w km 0+000 – 0+018,32 projektuje się jezdnię o szerokości 5,0 m w celu skomunikowania drogą dwukierunkową parkingu zlokalizowanego na dz. 3149/5 z ul. Cetnarskiego. Na odcinku 0+028,24 – 0+241,00 utrzymuje się ruch jednokierunkowy w kierunku przeciwnym do wzrostu pikietaża osi – tj. od ul. Królowej Elżbiety do ul. Cetnarskiego.

W pasie drogowym ulicy Cetnarskiego należy przełożyć nawierzchnię chodników w dowiązaniu do skorygowanej geometrii włączenia.

Na odcinku od ul. Cetnarskiego do ul. Kilińskiego projektuje się chodnik po stronie lewej o szerokości 1,5 m. W km 0+028,24 – 0+070,00 projektuje się jezdnię o szerokości 3,30m. Promienie wyłukowań na skrzyżowaniu z ul. Kilińskiego zostały dostosowane do stanu istniejącego – szczegółowo opisane na rys.

1.

Na odcinku w km 0+070,00 – 0+108,35 następuje zmiana szerokości jezdni do szerokości 5,0 m poprzez zaokrąglenie krawędzi na łuku promieniami odpowiednio: $R=50$ i 60m . Chodnik na tym odcinku zlokalizowany jest po obu stronach jezdni z dowiązaniem do istniejących budynków lub ogrodzeń i szerokość waha się:

- Po lewej stronie od 1,3 m do 1,7 m,
- Po prawej stronie od 1,3 m do 3,5 m w miejscu korekty wyłukowania.

Odcinek w km 0+108,35 – 0+133,75 posiada szerokość jezdni 5,0 m oraz chodniki obustronne:

- Po lewej stronie o szerokości od 1,7 m do 1,8 m,
- Po prawej stronie o szerokości od 2,3 m do 2,5 m.

Odcinek w km 0+133,75 – 0+241 posiada szerokość jezdni 5,5 m (zmiana szerokości z 5,0 m w km 0+133,75 – 0+150,65) oraz chodniki obustronne:

- Po lewej stronie o szerokości od 1,15 m do 1,25 m,
- Po prawej stronie o szerokości od 2,2 m do 2,3 m.

Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych

Obiekt zaprojektowano zapewniając niezbędne warunki do korzystania przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich w sposób określony w obowiązujących przepisach (Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie tj. Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. (Dz. U. Nr 43, poz. 430)).

W miejscach pokazanych w projekcie zagospodarowania terenu jako krawężnik obniżony na połączeniu chodnika z jezdnią (przejścia przez skrzyżowania) należy wykonać obniżenie krawężnika do 2cm wyniesienia nad jezdnią.

4 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

A. Jezdnia:

- 4 cm - warstwa ścieralna z AC11 S KR2
- 8 cm - warstwa wiążąca z AC 16W KR2
- 20 cm - podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego C90/3
- 25 cm – piasek stabilizowany cementem C1,5/2,0 $\leq 4,0$ MPa

B. Chodniki:

- Kostka brukowa betonowa – 8 cm
- Podsypka cementowo – piaskowa 1:4 – 3 cm
- Podbudowa zasadnicza z kruszywa 0/31,5; CBR ≥ 60 – 15 cm
- Piasek stabilizowany cementem C1,5/2,0 – 15 cm

C. Zjazdy:

- Kostka brukowa betonowa niefazowana – 8 cm
- Podsypka cementowo – piaskowa 1:4 – 3 cm
- Podbudowa zasadnicza z kruszywa 0/31,5; CBR ≥ 60 – 20 cm
- Piasek stabilizowany cementem C1,5/2,0 – 25 cm

D. Jezdnia - włączenie:

- Warstwa ścieralna z AC 11S KR2 – 4 cm
- geosiatka powlekana bitumem z włókna szklanego zgodna z SST
- Warstwa wyrównawcza z AC 16W KR2 – średnio 3 cm

Jezdnię należy obramować krawężnikiem betonowym 15x30 na ławie betonowej z betonu C12/15 ze światłem 12 cm, na długości zjazdów i w obrębie przejść przez skrzyżowania krawężnik należy obniżyć do 2 cm ponad nawierzchnię. Chodniki należy obramować obrzeżem 8x30 na ławie z betonu C12/15, a w przypadku bliskości budynków, należy wykonać do elewacji budynków, bądź dowiązać do istniejących nawierzchni chodników będących w sąsiedztwie projektowanego chodnika. Na połączeniach jezdni z istniejącą nawierzchnią należy warstwy zaciąć na odległość min. 0,5 m każdą i układać schodkowo w celu zniwelowania pęknięć poprzecznych. W przypadku występowania dużych różnic wysokości między przebudowywanym chodnikiem a istniejącymi ogrodzeniami, różnice te należy zabezpieczyć palisadą.

5 UWAGI OGÓLNE

Roboty wykonywać z zachowaniem wszelkich warunków bhp. W obrębie istn. uzbrojenia roboty ziemne wykonywać ręcznie. Zabrania się zasypywanie wykopów pod uzbrojenie oraz wykonywania nasypów zbrylonym, zamrożonym gruntem.

Oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu. Na długości jezdni o szerokości 3,3 m zaleca się zastosowanie znaków B-36, aby zapobiec blokowaniu drogi

przez samochody parkujące na tym odcinku. W km 0+133,75 – 0+241,00 zaleca się ustawienie znaków B-36 po prawej stronie jezdni tak, aby zabronić parkowania po prawej stronie jezdni, a umożliwić parkowanie po stronie lewej, w związku z wystarczającą szerokością jezdni (3,0 m - jezdni + 2,5 m – miejsca postojowe równoległe). Na skrzyżowaniach zaleca się uzupełnić oznakowanie pionowe w postaci znaków A-7, D-1, D-3 oraz B-21 i B-22 (bądź C-2 i C-4)

Wykonawca ma obowiązek oznakować i zabezpieczyć teren budowy według obowiązujących przepisów.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA