

**PROJEKT WYKONAWCZY
DROGOWY
PRZEBUDOWA DRÓG GMINNYCH UL,
JANA PAWŁA II I STARY RYNEK WRAZ
Z PRZEBUDOWĄ CHODNIKÓW I
MIEJSC POSTOJOWYCH**

NR DZ. 809/2, 765

INWESTOR: GMINA JEDWABNE

PROJEKTOWAŁ :

JAN CZYŻEWSKI

upr. projektowe nr UAN 7343-21/91

UL. WYSZYŃSKIEGO 2A/64 18-400 ŁOMŻA

OPRACOWAŁ:

inż. SEBASTIAN RAFAŁ CZYŻEWSKI

upr. budowlane w zakresie dróg

nr PDL/0031/OWOD/08

ŁOMŻA MAJ 2017 ROK

Opis techniczny

do projektu wykonawczego **PRZEBUDOWA DRÓG GMINNYCH
UL. JANA PAWŁA II I STARY RYNEK WRAZ Z PRZEBUDOWĄ CHODNIKÓW I MIEJSC
POSTOJOWYCH**

1. Dane ogólne

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany na **PRZEBUDOWA
DRÓG GMINNYCH UL. JANA PAWŁA II I STARY RYNEK WRAZ Z PRZEBUDOWĄ CHODNIKÓW I MIEJSC
POSTOJOWYCH.**

Niniejsze opracowanie wykonano na zlecenie Gminy Jedwabne w oparciu o mapę zasadniczą, pomiary własne w terenie , rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 r., rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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 z 2003 roku poz. 2181)

2. Dane techniczne

- klasa techniczna D
- ruch kategorii KR1
- prędkość projektowa 40 km/h
- spadek poprzeczny od 1,5% do 2% daszkowy i jednostronny jezdni z chodnikami
- promienie i spadki na łukach wg stanu istniejącego
- szerokości jezdni i chodników zmienne zgodnie ze stanem istniejącym

3. Stan istniejący

Droga (ulice) i chodniki są w stanie złym i wymagają przebudowy. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna jezdni posiada liczne spękania i wykruszenia. Chodniki, krawężniki i płyty chodnikowe są połamane i nierówne. Ruch pieszy i samochodowy po tych nawierzchniach jest mało komfortowy stwarza zagrożenie dla użytkowników ulic. W związku z powyższym chodniki i jezdnie wymagają przebudowy. Szerokość pasa drogowego jest wystarczająca do wykonania przebudowy drogi (ulic i chodników).

Wszystkie roboty będą prowadzone w pasie drogowym nie zachodzi konieczność wywłaszczeń.

4. Przyjęte rozwiązania projektowe

4.1. Przebieg trasy

Projektowany przebieg drogi placów postojowych i chodników pokrywa się ze stanem istniejącym i nie wychodzi poza granicę pasa drogowego.

4.2. Przekroje konstrukcyjne

Na całym odcinku projektowanym:
szerokość jezdni zmienna zgodnie ze stanem istniejącym i przekrojami konstrukcyjnymi. Na istniejącej nawierzchni bitumicznej po wykonaniu frezowania w miejscach zawyżonych i wymagających nadaniu spadków podłużnych i poprzecznych projektuje się warstwę ścieralną z betonu asfaltowego o grubości 4 cm, warstwę wyrównawczo-wiążącą grubości 4 cm. W miejscach mocno zdeformowanej nawierzchni utraty nośności projektuje się po rozebraniu istniejącej nawierzchni podbudowę z kruszywa łamanego grubości 20 cm. Chodnik z kostki brukowej gr 6 cm szarej szerokości zmiennej na podsypce piaskowej. Spadek jezdni poprzeczny jednostronny 1,5%-2%.

Zjazdy szerokości zgodnie ze stanem istniejącym z kostki brukowej gr 8 cm (czerwonej) na podsypce cementowo-piaskowej gr 5 cm i na podbudowie z kruszywa łamanego gr, 20 cm. Długość wjazdów projektuje się do granicy pasa drogowego.

4.3. Rozwiązania wysokościowe

Niwelleta istniejących nawierzchni ulega tylko zmianie w zakresie grubości nawierzchni. jest wyszczególniona na profilach podłużnych. Lokalne zaniżenia istniejącej nawierzchni przewiduje się podnieść, a wypiętrzenia zniwelować. Na całym odcinku została wykonana niwelacja jezdni, chodników, krawężników. Rzędne wysokościowe są koloru

brązowego i są wyszczególnione przez całe przekroje poprzeczne. W przedmiarach jest uwzględnione frezowanie istniejącej nawierzchni bitumiczne w celu uzyskania spadków poprzecznych i podłużnych oraz światła na krawężnikach. Wysokość światła na krawężnikach nie przewidzianych do przebudowy będzie mniejsza aniżeli na przebudowywanych.

5. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych powierzchniowe na zasadach dotychczasowych. Nie projektuje się dodatkowego odwodnienia istniejące spełnia swoje zadanie i nie wymaga przebudowy.

6. Organizacja ruchu i bezpieczeństwo

Po przebudowaniu ulic będzie uzyskanie następujących efektów:

- poprawa płynności ruchu oraz stanu sieci komunikacyjnej na terenie miasta Jedwabne, a w dalszej kolejności do powiązania z siecią dróg wojewódzkich i powiatowych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego poprzez budowę chodników,
- poprawa dostępności do posesji przy ulicy Jana Pawła II i Stary Rynek,
- zmniejszenie zużycia paliwa w wyniku krótszej i płynnej jazdy przez analizowany odcinek,
- zmniejszenie emisji spalin do środowiska,
- zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa jazdy, a w tym dowożonych dzieci do szkół,
- podniesieni nośności nawierzchni do parametrów kategorii ruchu KR-1.

Przebudowa ulic ma na celu również poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na ten element będą miały wpływ następujące przedsięwzięcia;

- wykonanie oznakowania poziomego w obrębie skrzyżowań i odcinków prostych co w zdecydowany sposób poprawi ich czytelność i widoczność,
- wyznaczenie i oznakowanie przejść dla pieszych,
- wyrównanie nawierzchni gdyż ta stwarzała konieczność niekontrolowanych manewrów kierowców,
- korekta niwelety likwidująca zaniżenia i załamania uskoki nawierzchni.

6.2.Organizacja ruchu na czas remontu drogi

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu w czasie trwania robót zakłada się prowadzenie prac pod ruchem. W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania wykonywanych robót, oraz zapewnienia bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników i użytkowników drogi. Stosować oznakowanie robót zgodne z projektem organizacji ruchu na czas robót.

7. Urządzenia obce

W sąsiedztwie pasa drogowego znajduje się napowietrzna linia energetyczna, kabel telekomunikacyjny oraz wodociąg i kanalizacja sanitarna. Podczas wykonywania robót zwłaszcza podbudowy z kruszywa i ustawiania krawężników należy zachować środki ostrożności i wykonywać ręcznie przekopy poprzeczne w celu zlokalizowania urządzeń obcych, które mogą znajdować się na mniejszych głębokościach.

8. Bilans terenu inwestycji

Szerokość istniejącego pasa drogowego jest wystarczająca do wykonania przebudowy drogi.

Na projektowanym odcinku nie będzie wykonywanie przemieszczenia mas ziemnych. Istniejąca nawierzchnia będzie wykorzystana jako warstwy konstrukcyjne nowej nawierzchni.

9. Wpływ inwestycji na środowisko

Projektowana inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko oraz zmianę stosunków wodnych. Nie będą wycinane drzewa. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej poprawi bezpieczeństwo ruchu, zwiększy komfort jazdy oraz obniży poziom hałasu, emisji pyłów i spalin do otoczenia. W trakcie eksploatacji nie będą wytwarzane odpady i nie wystąpią. Ruch po chodnikach nie będzie sprawiał utrudnień pieszym, będzie bardziej komfortowy i płynniejszy.

Sporządził:

Spis załączników

I. Część opisowa

1. opis techniczny
2. BIOZ
3. oświadczenie projektanta i sprawdzającego
4. uprawnienia projektowe projektanta
5. przynależność do Izby Inżynierów projektanta

II. Część rysunkowa

1. plan orientacyjny
2. projekt zagospodarowania terenu
3. przekroje konstrukcyjne jezdni
4. szczegóły konstrukcyjne
5. przekrój konstrukcyjny zjazdów
6. inwentaryzacja oznakowania poziomego