

# **PROJEKT WYKONAWCZY**

## **w formie uproszczonej**

NA PRZEBUDOWĘ **ULICY DYLEWSKIEJ** DŁ. 218,00, **ULICY WŁOŚCIAŃSKIEJ** DŁ. 757,00  
W DYLEWIE I **GÓRECKIEJ** W WOLI KAZUBOWEJ DŁ. 445,86 M.

Numer ewidencyjny działek: 125 i 190, obręb 2 i 57 obręb  
18

**INWESTOR:**

GMINA TUSZYN  
**95-080 TUSZYN**  
u l. Piotrkowska 2/4

<b>Jednostka projektowania:</b> <b>Zakład Usługowo – Projektowy „AS”</b>				Nr umowy:
Hanna Sobiczewska 86-100 Świecie ul. Polna 6/17				18/2007 z dn. 23/01/2007
Autor Projektu:	Specjalność:	Nr uprawnień:	Podpis:	Branża:
tech. Aleksander Sobiczewski	<b>konstrukcyj no- inżynierska</b>	UAN-KZ 7210/141/86		drogi
Sprawdzający:	Specjalność:	Nr uprawnień:	Podpis:	Data:
mgr inż. Andrzej Stachowicz	<b>konstrukcyj no- inżynierska</b>	GP.I.7342/324/TO/94		kwiecień 2007 r.

# Zawartość opracowania:

## **I. Część opisowa**

1. Opis techniczny
2. Pomiary uzupełniające
3. Wykaz urzędzeń ZWiK w Tuszynie
4. Decyzja nr 6/2007 o środowiskowych uwarunkowaniach
5. Mapa ewidencji gruntów
6. Skrócony wypis ze skorowidza działek
7. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
8. Odpis uprawnień projektanta
9. Zaświadczenie o przynależności do K-P. O. Izby Inżynierów Budownictwa - projektanta
10. Odpis uprawnień sprawdzającego
11. Zaświadczenie o przynależności do K-P. O. Izby Inżynierów Budownictwa - sprawdzającego
12. Oświadczenie o kompletności opracowania

## **II. Część rysunkowa**

13. Plan orientacyjny
14. Plan sytuacyjny, skala 1 : 500, rys. 1A, 1B, ul. Górecka
15. Plan sytuacyjny, skala 1 : 500, rys. 2A, 2B, ul. Włóściańska
16. Plan sytuacyjny, skala 1 : 500, rys. 3 ul. Dylewska
17. Przekroje normalne, skala 1 : 50, rys. 4
18. Wlot i wylot ściankowy przepustu  $\varnothing$  60 cm prostopadłego do osi drogi, Karta 31
19. Rysunek zbiorczy przepustów z rur żelbetowych gładkich, Karta 19

# OPIS TECHNICZNY

**do projektu uproszczonego, wykonawczego na przebudowę ulic: Góreckiej i Włociańskiej w Woli Kazubowej od km 0+000 do km 0+445,86 długości 445,86 m i od 0+000 do 0+757 długości 757+9,65; ulicy Dylewskiej w Dylewie od km 0+000 do km 0+218 długości 218 m**

## **I. Karta informacyjna**

Inwestor: Urząd Miasta w Tuszynie; 95-085 Tuszyn; ul. Piotrkowska 2/4

Budowa: przebudowa ulic Góreckiej i Włociańskiej w Woli Kazubowej i ulicy Dylewskiej w Dylewie o łącznej długości 1425,6 m

Rodzaj opracowania: Projekt wykonawczy

Skala opracowania: 1 : 500

Termin opracowania: marzec 2007 r.

Powierzchnia jezdni: 6.197,0 m<sup>2</sup>

Powierzchnia zjazdów: 130,0 m<sup>2</sup>

Pobocza: 263,0/2542,0 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>

## **II. Podstawa opracowania**

- umowa z Urzędem Miasta w Tuszynie nr 18/2007 z dnia 23.01.2007 r.
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1 : 500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dn. 14.05.1999 r.)
- protokół uzgodnienia danych wyjściowych do projektowania spisany pomiędzy Inwestorem a Jednostką Projektowania

## **III. Zakres opracowania**

Zakres opracowania obejmuje wykonanie projektu realizacyjnego przebudowy drogi oraz wykonanie zjazdów gospodarczych na ulicach Góreckiej, Włociańskiej w Woli Kazubowej i ul. Dylewskiej w Dylewie.

## **IV. Stan istniejący**

Projektowana ulica przebiega po terenie rzadkiej zabudowy jednorodzinnej zlokalizowanej po obu stronach pasa drogowego w ciągu ulicy Góreckiej i Włociańskiej w Woli Kazubowej i wśród pól. Jezdnia mocno zniszczona szer. 3,50 ÷ 5,0 m jest utwardzona żużlem paleniskowym i tłuczniem kamiennym o zmiennej grubości – pojawiają się lokalne wyboje. Piesi poruszają się w obrębie

pasa drogowego. Odwodnienie jezdni odbywa się powierzchniowo – na przyległy teren i do istniejących rowów w złym stanie technicznym. Rowy należy oczyścić z porostów i namułu przez służby zarządcy drogi.

Szerokości pasa drogowego wynosi  $4,00 \div 12,0$  m. (ul. Górecka) wg stanu w terenie, informacji ustnej zarządcy drogi i odczytu z mapy ewidencji gruntów.

Opracowanie składa się z trzech odcinków: ulicy Góreckiej od końca istniejącej nawierzchni bitumicznej do skrzyżowania – początku ulicy Włociańskiej; ulicy Włociańskiej od skrzyżowania z ulicą Górecką do skrzyżowania z ulicą Tuszyńska + odcinek dł. 9,65 m do połączenia z projektowanym zakończeniem ulicy Tuszyńskiej i ulicy Dylewskiej od skrzyżowania z ulicą Tuszyńską do połączenia z istniejącą nawierzchnią ulicy

Obecnie skrzyżowanie – włączenie ulicy Dylewskiej do ulicy Tuszyńskiej odbywa się drogą o nawierzchni gruntowej w kształcie litery V.

Z urządzeń obcych w pasie drogowym występuje wodociąg.

## **V. Stan projektowany**

Ulice są zaliczone do klasy „D” – dojazdowe.

Projekt przewiduje wzmocnienie istniejącej nawierzchni ulicy oraz wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego. Inwestor – Urząd Miasta w Tuszynie jednoznacznie określił materiał jaki ma zostać użyty do wykonania warstw podbudowy. Ma to być tłuścień dolomitowy.

Ulice mają pełnić dla mieszkańców funkcję dojazdową do sąsiednich miejscowości.

### *1. Rozwiązanie sytuacyjne*

Projektowana jezdnia poszczególnych ulic ma zmienną szerokość, co jest uwarunkowane głównie szerokością pasa drogowego. Od km 0+000 do 0+445,86 ulicy Góreckiej jezdnia ma projektowaną szerokość 5,0 m i leży w obrębie miejscowości Wola Kazubowa na działce nr 57. Od km 0+000 do km 0+757 ulica Włociańska ma projektowaną szerokość jezdni 4,0 m i leży na działce nr 190 obręb Dylew. Ulica Dylewska od km 0+000 do km 0+218 ma projektowaną szerokość jezdni 4,0 m i leży na działce nr 125 obręb Dylew i jest oznaczona na rysunku: „Projekt zagospodarowania terenu”. Oś projektowanych ulic pokrywa się z osią nawierzchni istniejącej.

### *2. Rozwiązanie wysokościowe*

Niweletę poprowadzono starając się maksymalnie dopasować do niwelety istniejącej.

### *3. Przekroje konstrukcyjne*

#### *3.1. Jezdnia szerokości 5,0 m ulicy Góreckiej i 4,0 m ulicy Włociańskiej i ulicy Dylewskiej od km 0+020 do km 0+218*

- nawierzchnia z masy asfaltobetonowej o uziarnieniu  $0 \div 12,8$  mm dla drogi o obciążeniu ruchem KR1 grubości 4 cm po zagęszczeniu, odpowiadającej wymaganiom normy PN-S-96025:2000 Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania.

- druga warstwa podbudowy z kruszywa łamanego (dolomit) 4/31,5 grubości 8 cm, szerokości wg przekroji normalnych, skropiona emulsją asfaltową w ilości 0,7 kg/m<sup>2</sup>
- pierwsza warstwa podbudowy z kruszywa łamanego (dolomit) 31,5/63 grubości 12 cm istniejące podłoże do profilowania i zagęszczenia
- pobocza o nawierzchni gruntowej z gruntu miejscowego z transportem podłużnym, z wyrównaniem i zagęszczeniem do wskaźnika 1,0 wg Proctora z ręcznym plantowaniem na czysto

- dla odcinka 0+000 do 0+020 ulicy Dylewskiej

- warstwa ścieralna nawierzchni z masy afaltobetonowej o uziarnieniu 0÷12,8 mm dla drogi o obciążeniu ruchem KR1 grubości 4 cm odpowiadająca wymaganiom normy PN-S-96025:2000 Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania
- warstwa wiążąca nawierzchni z masy afaltobetonowej o uziarnieniu 0÷12,8 mm dla drogi o obciążeniu ruchem KR1 grubości 4 cm odpowiadająca wymaganiom normy PN-S-96025:2000 Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania
- I warstwa podbudowy z kruszywa łamanego (dolomit) 4/31,5 grubości 8 cm, szerokości 4,30 m, skropiona emulsją asfaltową w ilości 0,7 kg/m<sup>2</sup>
- II warstwa podbudowy z kruszywa łamanego (dolomit) 31,5/63 grubości 12 cm
- istniejące podłoże do profilowania i zagęszczenia
- pobocza o nawierzchni gruntowej z gruntu miejscowego, z wyrównaniem i zagęszczeniem do wskaźnika 1,0 wg Proctora i ręcznym plantowaniem

### 3.2. Zjazdy

Zjazdy do posesji i na drogi boczne o nawierzchni gruntowej należy wykonać poprzez wykonanie nawierzchni tłuczniowej z kruszywa łamanego grubości 15 cm na szerokości takiej, jak istniejące bramy wjazdowe i długości jaką jest uregulowana szerokość pobocza.

### 4. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ma nastąpić poprzez wykonanie spadku poprzecznego, daszkowego nawierzchni 2% do istniejących rowów przez wyprofilowane pobocze. W km 0+412,86 ulicy Włociańskiej należy przebudować przepust z rur betonowych na nowy z rur żelbetowych  $\varnothing$  40 cm długości 12,0 m ze ściankami czołowymi z betonu B-30 wg rozwiązania zawartego w katalogu „Przepusty drogowe – typowe elementy przepustów rurowych” karta 19 i 31 – adaptacja. Rury z rozbiórki starego przepustu należy przekazać do dyspozycji Zamawiającego. Istniejący system odwodnienia ulicy należy doprowadzić do należytego funkcjonowania, tj. rowy wyregulować, oczyścić ze zbędnej roślinności i namułu. Przepusty pod zjazdami oczyścić, uszkodzone wymienić na nowe. Zadanie dla zarządcy drogi w ramach prac utrzymaniowych i

konserwacyjnych.

W km 0+210 ulicy Dylewskiej pod drogą jest poprowadzona rzeka Dobrzyńka w przepuście ramowym, monolitycznym o świetle 2,50 m. Przepust nie podlega przebudowie, zostanie zabezpieczony poręczami stalowymi, sprężystymi omówionymi w rozdziale VIII Oznakowanie pionowe.

## **VI. Kosztorys**

Opracowano kosztorys inwestorski i kosztorys ofertowy w oparciu o bazę normatywną zawartą w Biuletynie cen robót drogowych BCD „SEKOCENBUDU” – II półrocze 2006 r. Kosztorys opracowano wg Rozporządzenia Min. Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego ... (Dz.U. Nr 130 poz. 1389).

Na życzenie Urzędu Gminy drogę podzielono na trzy odcinki - kosztorysy: od km 0+000 do km 0+445,86 – ulica Górecka, od km 0+000 do km 0+757 – ulica Włociańska i od km 0+000 do km 0+218 – ulica Dylewska.

## **VII. Urządzenia obce**

Nie występują kolizje z urządzeniami obcymi. Występujące zawory wodociągowe mają zostać wyregulowane w pionie do poziomu pobocza. Ilość urządzeń do regulacji została podana przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Tuszynie w wykazie skrzynek, zasuw i przyłączy. Przed przystąpieniem do robót drogowych należy zgłosić się do zarządcy sieci wodociągowej w celu wskazania dokładnej lokalizacji ich urządzeń.

Teren przewidziany pod inwestycję nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega szczególnej ochronie. Przebudowa nie wpłynie negatywnie na istniejące środowisko - poprawi odprowadzenie wód opadowych, obniży poziom hałasu, obniży zapylenie.

## **VIII. Oznakowanie pionowe**

W związku ze zmianą rodzaju nawierzchni drogi z nieutwardzonej na utwardzoną zaprojektowano oznakowanie pionowe pokazane na planie sytuacyjnym. W związku z zagrożeniem występującym na skrzyżowaniu drogi z rzeką Dobrzyńką poprowadzoną w żelbetowym przepuście ramowym, bezpieczeństwo uczestników ruchu zwiększono poprzez zamontowanie obustronnie barier sprężystych SP05/2.

**Opracował:**

**Aleksander Sobiczewski**