

# PROJEKT BUDOWLANY

Nazwa zadania	Przebudowa ul. Karola Namysłowskiego w Zamościu.		
Obiekt	Droga publiczna.		
Lokalizacja	Od km 0+074,80 do km 0+690,00. Działki nr ewidencyjny 42, 1, 28 w obrębie geodezyjnym 01-Miasto Zamość.		
Inwestor	Miasto Zamość, ul. Rynek Wielki 13, 22-400 Zamość		
Branża	DROGOWA		
Data opracowania	Styczeń 2019		
	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Pieczęć i podpis
Projektował	mgr inż. Paweł Flis	LUB/0218/POOD/10	

# OPIS TECHNICZNY

do projektu branży drogowej dla zadania: „Przebudowa ul. Karola Namysłowskiego w Zamościu.”.

## 1. Podstawa opracowania.

- Zaktualizowana mapa zasadnicza;
- Wizja lokalna i pomiary w terenie;
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985r. (tekst jednolity – Dz. U. 2016 poz. 1440);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. 2016 poz. 124);
- 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,
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach – załączniki 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...

## 2. Stan istniejący.

Przedmiotowa ulica znajduje się w północnej części miasta. Od strony południowej skomunikowana jest z ul. Kilińskiego a od północnej krzyżuje się z ul. Al. Wojska Polskiego i ul. Starowiejską. Teren inwestycji charakteryzuje się zabudową przemysłową. Przy ulicy zlokalizowanych jest kilka zakładów przemysłowych, które tworzą strefę przemysłową w tej części miasta. Znajdują się tu m.in. Zamojskie Zakłady Zbożowe, wytwórnia pasz "Agri Plus", firmy sektora budowlanego, zakład PGE Dystrybucja i oddział Urzędu Celnego. W stanie istniejącym ulica posiada jezdnię szerokości 10,0m obramowaną krawężnikiem betonowym. W przekroju drogi obustronnie występują chodniki o nawierzchni z asfaltu lanego. Z uwagi na liczne deformacje poprzeczne i podłużne, spękania i ubytki stan nawierzchni ulicy ocenia się jako bardzo zły. Ulica posiada uzbrojenie w postaci sieci teletechnicznej, elektrycznej, kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej i sieć wodociągową. Odwodnienie drogi jest realizowane za pomocą wpustów deszczowych skąd wody opadowe trafiają do kanalizacji deszczowej.

## 3. Stan projektowany.

Zły stan nawierzchni i jej obramowania powoduje konieczność przebudowy istniejącej ulicy. Z uwagi na zabudowę i zagospodarowanie działek przyległych do pasa drogowego, projektuje się przebudowę „w górę” polegającą na wyrównaniu istniejącej nawierzchni masą

mineralno-bitumiczną i wykonaniu nań dwóch warstw – wiążącej i ścieralnej odpowiednio z betonu asfaltowego i mastyksu grysowego. Odwodnienie jezdni drogi jak w stanie istniejącym – odprowadzenie wód do wpustów kanalizacji deszczowej. W związku z wymianą nawierzchni jezdni i wykonaniem opasek oraz korektą spadków poprzecznych i podłużnego, istniejące pokrywy studzienek i zaworów wodociągowych będą wymagały regulacji wysokościowej.

#### **Podstawowe parametry ulicy po przebudowie:**

- Szerokość jezdni ulicy – 10,0m
- Klasa techniczna – droga zbiorcza „Z”
- Nośność nawierzchni – 115kN/oś
- Kategoria ruchu – KR3
- Prędkość projektowa – 50km/h
- Obustronne opaski – 0,76m z obramowaniem
- Obustronne chodniki – strona lewa 2,12m, strona prawa 1,62 z obramowaniem
- Ścieżka rowerowa – strona prawa 2,12 z obramowaniem
- Szerokość zjazdów zmienna - zgodnie z planem sytuacyjnym
- Korekty geometrii skrzyżowań i ulicy - zgodnie z planem sytuacyjnym

#### **4. Projektowane konstrukcje nawierzchni.**

##### **Konstrukcja jezdni**

- warstwa ścieralna z beton asfaltowy SMA11 PMB 45/80-65 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 22W PMB 45/80-65 6cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 22W PMB 45/80-65 tab.

##### **Konstrukcja jezdni pasa postojowego**

- warstwa ścieralna z beton asfaltowy SMA11 PMB 45/80-65 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 22W PMB 45/80-65 6cm
- siatka stalowa do nawierzchni drogowych o wytrzymałości wzdłużnej i poprzecznej 50x50 kN/m
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 22W PMB 45/80-65 tab.

##### **Konstrukcja nawierzchni chodnika.**

- warstwa ścieralna – kostka betonowa szara 6cm
- podsypka cementowo piaskowa 1:4 5cm
- warstwa z piasku stabilizowanego cementem  
Rm = 2,5 Mpa /z węzła betoniarskiego/ 15 cm

##### **Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej.**

- warstwa ścieralna – kostka betonowa szara 6cm
- podsypka cementowo piaskowa 1:4 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102 10 cm
- warstwa z piasku stabilizowanego cementem  
Rm = 2,5 Mpa /z węzła betoniarskiego/ 10 cm

**Konstrukcja nawierzchni opaski.**

- |  |       |
|--|-------|
| – warstwa ścieralna – kostka betonowa czerwona                                       | 6cm   |
| – podsypka cementowo piaskowa 1:4  | 5cm   |
| – warstwa z piasku stabilizowanego cementem<br>Rm = 2,5 Mpa /z węzła betoniarskiego/ | 15 cm |

**Konstrukcja nawierzchni zjazdów – nowa konstrukcja.**

- |  |       |
|--|-------|
| – warstwa ścieralna – kostka betonowa (szara)  | 8cm   |
| – podsypka cementowo piaskowa 1:4  | 5cm   |
| – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie<br>wg PN-S-06102        | 20 cm |
| – warstwa z piasku stabilizowanego cementem<br>Rm = 2,5 Mpa /z węzła betoniarskiego/ | 20 cm |

**Konstrukcja nawierzchni zjazdów – przebrukowanie.**

- |   |       |
|---|-------|
| – warstwa ścieralna – kostka betonowa (szara z rozbiórki)                     | 8cm   |
| – podsypka cementowo piaskowa 1:4   | 5cm   |
| – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie<br>wg PN-S-06102 | 20 cm |

Obramowanie jezdni, zjazdów i zatok postojowych wykonać krawężnikiem betonowym 20x30 na ławie z beton. Obramowanie opaski, chodnika, ścieżki rowerowej wykonać obrzeżem betonowym 6x20 na ławie z betonu.

**5. Opis zmian w stałej organizacji ruchu.**

Projektowane rozwiązania wymagają wprowadzenie zmian w stałej organizacji ruchu. Projekt organizacji ruchu jest przedmiotem odrębnego opracowania.

**6. Uwagi końcowe.**

Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy wykonać kontrolne przekopy ręczne w celu zlokalizowania i przebiegu sieci uzbrojenia terenu oraz wykrycie ewentualnych niezainwentaryzowanych sieci.

- Roboty ziemne w sąsiedztwie sieci podziemnych należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem właścicieli tych sieci. Sieci zabezpieczyć rurami osłonowymi zgodnie z warunkami zarządcy tych sieci.
- Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy wykonać kontrolne przekopy ręczne w celu zlokalizowania i przebiegu sieci uzbrojenia terenu oraz wykrycie ewentualnych niezainwentaryzowanych sieci.
- Istniejące elementy infrastruktury tj. zawory wodociągowe, pokrywy studni teletechnicznych należy dostosować do rzędnych projektowanych.
- Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy uzyskać decyzję Zarządcy drogi zezwalającą na prowadzenie robót w pasie drogowym zgodnie z art. 40 ust. 1 i ust. 2

pkt. 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych /Dz. U. z 2015r. Poz. 460 z późn. zm./.

- Obszar oddziaływania inwestycji nie wykracza poza granice działek na których planuje się inwestycję. Podstawa prawna:
  - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zm./;
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. /Dz.U. Nr 75, poz. 690 z późn. zm./.
- Przytoczone w dokumentacji nazwy własne poszczególnych materiałów należy traktować, jako podanie przykładowych propozycji materiałowych, które każdorazowo należy czytać z dopiskiem /lub inne równoważne o nie gorszych parametrach/. Podanie konkretnych nazw materiałowych stanowi jedynie wyznacznik parametrów, pożądanego standardu i jakości materiałów, które zostaną zastosowane do realizacji zamówienia.