



A14

**USŁUGI PROJEKTOWE, NADZORY
BUDOWLANE, ROBOTY DROGOWE**

mgr inż. Andrzej Józef Olszowski
38-300 Gorlice, ul. Biecka 8/35
tel/fax. (18) 353 72 13
kom: 693 333 448; 783 996 468
a14projekty@gmail.com

PROJEKT WYKONAWCZY

Nazwa inwestycji: „Przebudowa dróg gminnych nr 271107 K w km 0+000 – 0+789 i nr 271101 K w km 0+000 – 0+210 w m. Biecz”

Inwestor: Gmina Biecz
ul. Rynek 1
38-340 Biecz

Jednostka projektowa: A14 Usługi Projektowe, Nadzory Budowlane,
Roboty Drogowe
mgr inż. Andrzej Józef Olszowski
ul. Biecka 8/35, 38-300 Gorlice

Działki inwestycyjne: Obręb Biecz:
2469, 2407/1, 2471, 346, 655, 2387, 2406, 2390/1, 2390/2,
2269/7, 2363, 2362, 2361/2, 2346/7, 2346/11, 2269/3,
2269/4, 2344, 2345/1, 1112, 1113/2, 2345/2, 1191/2

Strona tytułowa

Projektant / Sprawdzający	Zakres opracowania	Nr uprawnień	Pieczętka i podpis
mgr inż. Andrzej OLSZOWSKI projektant	branża drogowa	MAP/0078/ZHOD/04	mgr inż. Andrzej Olszowski Upewnienia do projektowania i nadzorowania w zakresie dróg MAP/0078/ZHOD/04 38-300 Gorlice, ul. Biecka 8/35 tel.kom. 693 333 448
mgr inż. Marcin RUSINEK projektant	branża sanitarna	PDK/0032/POOS/10	mgr inż. Marcin Rusinek Upr. bud. nr : PDK/0032/POOS/10 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociagowych i kanalizacyjnych
mgr inż. Grzegorz BYCZEK projektant	branża elektryczna	PDK/0133/PWOE/10	mgr inż. Grzegorz Byczek UPRAWNIENIA BUDOWLANE do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych Nr upr. PDK/0133/PWOE/10
mgr inż. Jerzy RAŚ projektant	branża teletechniczna	1561/99/U	mgr inż. JERZY RAŚ Upewnienia budowlane w telekomunikacji Nr-1561/99/U do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Gorlice, sierpień 2016r.

egz. 4

Spis zawartości:

1.	CZĘŚĆ OPISOWA.....	2
1.1.	Przedmiot opracowania.....	2
1.2.	Podstawa opracowania	2
1.3.	Cel i zakres opracowania	2
1.4.	Opis stanu istniejącego	2
1.5.	Opis stanu projektowanego.....	3
1.5.1.	Projektowane zagospodarowanie terenu.....	3
1.5.2.	Zjazdy	5
1.5.3.	Konstrukcja nawierzchni.....	6
1.5.4.	Profil podłużny i przekroje poprzeczne	6
1.5.5.	Przekroje konstrukcyjne	6
1.5.6.	Odwodnienie	7
1.5.7.	Projektowana kanalizacja technologiczna	8
1.5.8.	Projektowana sieć kanalizacji deszczowej.....	8
1.5.9.	Projektowana sieć kanalizacji sanitarnej.....	9
1.6.	Roboty rozbiórkowe	9
1.7.	Urządzenia obce	9
2.	ZAŁĄCZNIKI	11
3.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	12

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy zadania pn.: „Przebudowa dróg gminnych nr 271107 K w km 0+000 – 0+789 i nr 271101 K w km 0+000 – 0+210 w m. Biecz”. Inwestycja zlokalizowana jest w mieście Biecz na terenie powiatu gorlickiego w województwie małopolskim.

1.2. Podstawa opracowania

- zlecenie Inwestora;
- mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- Ustawa „Prawo budowlane” (tekst jednolity Dz. U. 2006 nr 156 poz. 1118);
- Rozporządzenie 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;
- Literatura techniczna
- pomiary w terenie

1.3. Cel i zakres opracowania

Dokumentację wykonano celem realizacji robót budowlanych dla zadania inwestycyjnego pn.: „Przebudowa dróg gminnych nr 271107 K w km 0+000 – 0+789 i nr 271101 K w km 0+000 – 0+210 w m. Biecz”.

Dokumentację techniczną wykonano na potrzeby Inwestora – Gminy Biecz

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę chodnika dla pieszych oraz nawierzchni jezdni ulic 3-go Maja i ul. Kolejowej wraz z rozbiórką i budową sieci kanalizacji deszczowej i sanitarnej, przebudową oświetlenia ulicznego oraz wykonaniem odcinka kanalizacji technologicznej,
- poszerzenie chodnika przy ulicy Kazimierza Wielkiego na odcinku od skrzyżowania z ulicą Kolejową do przejścia dla pieszych na ul. Binarowskiej i wykonaniu na nim pasów dla pieszych i dla rowerzystów,
- wykonanie odcinka chodnika dla pieszych po przeciwnej stronie przejścia dla pieszych na ulicach: Tumidajskiego, Kazimiera Wielkiego i Binarowskiej.

1.4. Opis stanu istniejącego

Inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Biecz, na terenie gminy Biecz, w powiecie gorlickim.

Ulica Fuska i Tumidajskiego (powiatowa) znajdują się w ciągu drogi powiatowej klasy L nr 1484 K Biecz – Korczyna – Libusza – Kobylanka. W obrębie skrzyżowani na ul. 3 go Maja droga posiada jedną jezdnię dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej, prawostronny chodnik dla pieszych o szerokości 2,0m, oraz lewostronny chodnik stanowiący jeden ciąg z chodnikiem przy ul. 3-go maja. Ul. Tumidajskiego (powiatowa) posiada jedną jezdnię dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej oraz prawostronny chodnik dla pieszych o szerokości 2,0m.

Ulice 3-go Maja, Tumidajskiego (gminna) i ul. Kolejowa to drogi gminne publiczne klasy L, jednojezdniowe dwukierunkowe o nawierzchni bitumicznej. Wzdłuż ulic 3-go Maja i Kolejowej biegnie lewostronny chodnik dla pieszych o zmiennej szerokości. Ulica Kazimierza Wielkiego od skrzyżowania z ul. Kolejową do skrzyżowania z ulicą Binarowską to droga gminna klasy Z, jednojezdniowa, dwukierunkowa, o nawierzchni bitumicznej, z lewostronnym chodnikiem o szerokości 2,0 m.

Ulica Binarowska oraz ul. Kazimierza Wielkiego od skrzyżowania z ul. Binarowską znajdują się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 980 Jurków – Charzewice ... Zakliczyn – Gromnik – Biecz. Jest to droga klasy G, jednojezdniowa, dwukierunkowa, o nawierzchni asfaltowej. W ciągu ul. Binarowskiej znajduje się prawostronny chodnik dla pieszych przy jezdni, natomiast w ciągu ul. Kazimierza wielkiego znajduje się lewostronny chodnik dla pieszych oddzielony od jezdni pasem zieleni.

W ciągu ul. 3-go Maja zlokalizowana jest sieć kanalizacji deszczowej z kanałem o średnicy 300 mm, natomiast w ciągu ul. Kolejowej zlokalizowana jest sieć kanalizacji deszczowej z kanałem o średnicy 800 mm. Wody opadowe z ul. 3-go Maja od ul. Fuska do bocznicy kolejowej odprowadzone są do potoku płynącego od ul. Podwale i uchodzącego do rzeki Ropy. Pozostałe wody opadowe tj. z ul. 3-go Maja od bocznicy kolejowej do ul. Kolejowej, oraz z ul. Kolejowej odprowadzane są poprzez separator substancji ropopochodnych do rowu biegnącego w dalszym odcinku wzdłuż nasypu kolejowego i uchodzącego również do rzeki Ropy. Kanałem Ø800 doprowadzone są również wody opadowe z ulic 100-lecia, Parkowa i Kazimierza Wielkiego. Sieć wyposażona jest w studzienki wpustowe i rewizyjne o zróżnicowanej średnicy.

W ciągu ul. 3-go Maja i Kolejowej zlokalizowana jest również sieć kanalizacji sanitarnej z kanałem o średnicy od 150 - 350 mm. Kanały łączą się z kanałem biegnącym wzdłuż ul. Ligęzów w studziencie zbiorczej na skrzyżowaniu ul. 3-go Maja i ul. Ligęzów, a następnie ścieki kanałem pod linią kolejową odprowadzone są do oczyszczalni. Sieć wyposażona jest w studzienki rewizyjne o zróżnicowanej średnicy.

1.5. Opis stanu projektowanego

1.5.1. Projektowane zagospodarowanie terenu

W zakresie przebudowy ulicy 3-go Maja i ul. Kolejowej zaprojektowano rozbiórkę i wykonanie nowej nawierzchni jezdni oraz chodników wraz z poszerzeniem chodników kosztem

szerokości jezdni, wykonanie przejścia dla pieszych przez ul. Fuska, wymianę słupów oświetlenia ulicznego oraz modernizację sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Zakres obejmuje również przebudowę i zabezpieczenie sieci gazowej przecinającej ul. 3-go Maja przy skrzyżowaniu z ul. Fuska. Jezdnia ul. 3-go Maja będzie posiadała szerokość 5,50 m w km 0+000 – 0+343,1 oraz 6,00 m w km 0+357,5 – 0+518. Od km 0+518 do skrzyżowania z ul. Kolejową prawy pas jezdni ul. 3-go Maja poszerza się do szerokości 5,0 m. Na ul. Kolejowej zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,50 m.

Od projektowanego przejścia dla pieszych na ul. Fuska w stronę ul. 3-go Maja, z powierzchni wyłączonej z ruchu wydzielono pas dla rowerzystów o szerokości 2,0 m, równoległy do istniejącego chodnika o szer. 2,0 m. Pozostała powierzchnia wydzielona z ruchu zostanie zamieniona na zieleniec, oddzielony od jezdni krawężnikiem, a od chodnika dla pieszych i od pasa dla rowerzystów obrzeżem betonowym. W km 0+015,7 oddzielny pas dla rowerzystów się kończy, a ruch rowerowy będzie się odbywał po chodniku pieszo-rowerowym o szerokości 3,0 m do km 0+357,5. Następnie od km 0+357,5 ulicy 3-go Maja oraz w ciągu ulicy Kolejowej, na poszerzonym lewostronnym chodniku zaprojektowano od strony jezdni ulicy pas dla rowerzystów o szer. 2,0 m, oraz pas dla pieszych o szerokości 1,5 m od strony zewnętrznej. Istniejący chodnik znajdujący się przed budynkiem stacji kolejowej, w km 0+567,5 – 0+605,7, należy rozebrać, a następnie odbudować. Krawężnik bezpośrednio przed budynkiem stacji kolejowej oraz na szerokości przejścia na peron należy obniżyć do wysokości 5,0 cm. W km 0+355,3 – 0+502,9 zaprojektowano wymianę istniejącego prawostronnego ścieku z prefabrykatów betonowych. W km 0+502,9 – 0+567,5 zaprojektowano przy prawej krawędzi jezdni krawężnik najazdowy wtopiony o wysokości 5,0 cm. Prawostronne pobocze w ciągu ul. Kolejowej od km 0+605,7 do skrzyżowania z ul. Kazimierza Wielkiego należy ściąć i uzupełnić kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie.

W ciągu ul. 3-go maja, w km 0+025 – 0+232, w miejscu istniejącego chodnika prawostronnego zaprojektowano poszerzenie jezdni dla pojazdów parkujących przy krawędzi ulicy. Nawierzchnię poszerzenia zaprojektowano z betonowej kostki brukowej, ograniczonej od strony jezdni ulicy krawężnikiem najazdowym wtopionym o wys. 5,0 cm, oraz od strony zieleńca krawężnikiem betonowym z odsłonięciem 12,0 cm.

W ciągu ulicy Kazimierza Wielkiego zaprojektowano: wykonanie przejścia dla pieszych z azylem o szerokości 2,0 m oraz z przejazdem dla rowerzystów przy skrzyżowaniu z ul. Kolejową, poszerzenie prawostronnego chodnika do szerokości 3,5 m na odcinku od ul. Kolejowej do przejścia dla pieszych przez ulicę Binarowską, oraz wykonanie chodnika dla pieszych o szerokości 2,0 m od przejścia dla pieszych na ul. Kazimierza W. do wjazdu prowadzącego w kierunku centrum handlowego (w granicach pasa drogowego). W ciągu ulicy Binarowskiej, na szerokości przejścia dla pieszych przy którym kończy się poszerzenie chodnika, zaprojektowano przedłużenie istniejącego chodnika po przeciwnej stronie ulicy. Przedłużenie chodnika dla pieszych w ciągu ul. Branowskiej wymaga przedłużenia kanału na

rowie lewostronnym. Zaprojektowano kanał o średnicy 500 mm, z rury wykonanej z HDPE lub PP SN8, o długości 7,0m. Spadek rury dostosować do spadku istniejącego kanału. Rurę połączyć z istniejącym kanałem poprzez złączkę skręcaną lub obetonowanie. Rurę na wlocie zaprojektowano ściętą do skosu skarpy. Skarpę wokół wlotu należy obrukować kamieniem łamanym spoinowanym zaprawą cementową. W ciągu poszerzonego chodnika przy ulicy Kazimierza Wielkiego, od ul. Kolejowej do ul. Binarowskiej, od strony jezdni ulicy zaprojektowano pas dla rowerzystów o szer. 2,0 m, oraz pas dla pieszych o szerokości 1,5 m od strony zewnętrznej. Pas dla rowerzystów będzie się kończył przed przejściem dla pieszych na ul. Binarowskiej.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu wymaga również wykonania przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Tumidajskiego (powiatowa) - Tumidajskiego (gminna). W tym celu zaprojektowano odcinek chodnika dla pieszych o szerokości 2,0 m i długości 30 mb, obejmujący w/w ulice w obrębie skrzyżowania, jak również zniżenie krawężnika i likwidację odcinka ogrodzenia łańcuszowego na istniejącym chodniku, po prawej stronie ul. Tumidajskiego (powiatowa), w miejscu projektowanego przejścia.

Odsłonięcie krawężnika nie wtopionego będzie wynosiło 12,0 cm. Na przejściach dla pieszych oraz na przejazdach dla rowerzystów zaprojektowano krawężnik najazdowy wtopiony o wysokości 2,0 cm.

1.5.2. Zjazdy

Zjazdy indywidualne przez chodnik w ciągu projektowanego zakresu opracowania zaprojektowano o nawierzchni z betonowej kostki brukowej bezfazowej. Przecięcie krawędzi zjazdów indywidualnych z krawędzią jezdni drogi zaprojektowano wystosowane 1:1 na szerokości chodnika pieszo-rowerowego lub na szerokości pasa dla rowerzystów. Na szerokości zjazdów indywidualnych, łącznie ze skosami, należy ułożyć krawężnik najazdowy (wyokrąglony) wtopiony o wysokości 5,0 cm. Obniżenie poziomu chodnika przy zjazdach indywidualnych należy zrealizować bezstopniowo, płynnie na długości 1,0 m, przy użyciu krawężników przejściowych.

Zjazd publiczny w km 0+064,1 zaprojektowano o nawierzchni z betonowej kostki brukowej bezfazowej. Pomiędzy nawierzchnią jezdni zjazdu i chodnika należy ułożyć obrzeże wtopione do nawierzchni zjazdu. Na krawędzi jezdni ulicy na szerokości zjazdu należy ułożyć krawężnik na płask. Na pozostałych zjazdach publicznych w ciągu zakresu opracowania należy zaprojektowano wymianę istniejącej nawierzchni bitumicznej na szerokości projektowanego chodnika, a nawierzchnię chodnika oddzielono od zjazdu krawężnikiem najazdowym wtopionym o wysokości 2,0 cm. Obniżenie poziomu chodnika przy zjazdach publicznych należy zrealizować na długości 2,0 m.

Prawostronne zjazdy indywidualne w ciągu ul. Kolejowej, jeżeli nie są utwardzone, należy utwardzić w granicach pasa drogowego poprzez ułożenie nawierzchni bitumicznej grubości min. 5,0 cm.

1.5.3. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni będzie się składać z dolnej warstwy podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 30 cm, górnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm, warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 7 cm oraz warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 5 cm.

Konstrukcja nawierzchni jezdni na zjazdach oraz poszerzeniach będzie się składać z dolnej warstwy podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 30 cm, górnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm, podsypki z grysłu frakcji 2-8 mm gr. 3,0 cm oraz nawierzchni z betonowej kostki brukowej bezfazowej grubości 8,0 cm.

Konstrukcja nawierzchni chodnika będzie się składać z warstwy podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm, podsypki z grysłu frakcji 2-8 mm gr. 3,0 cm oraz nawierzchni z betonowej kostki brukowej bezfazowej grubości 6,0 cm.

Pas dla rowerzystów posiadać będzie nawierzchnię z kostki betonowej bezfazowej koloru grafitowego. Chodnik dla pieszych i dla rowerzystów będzie posiadać nawierzchnię z kostki betonowej bezfazowej koloru szarego (naturalnego koloru betonu) natomiast pas wyłącznie dla pieszych oraz poszerzenie przy ul. 3-go Maja posiadały będą nawierzchnię z kostki betonowej fazowanej koloru szarego (naturalnego koloru betonu). Na zjazdach przez chodnik w ciągu projektowanego zakresu opracowania zaprojektowano kostkę brukową betonową bezfazową koloru brązowego.

1.5.4. Profil podłużny i przekroje poprzeczne

Profil podłużny projektowanej nawierzchni jezdni ul. 3-go Maja i Kolejowej zostanie dostosowany do stanu istniejącego. Przekrój poprzeczny jezdni ul. 3-go Maja na skrzyżowaniu z ul. Fuska należy dostosować do pochylenia podłużnego ul. Fuska. Przekrój poprzeczny jezdni ul. Kolejowej na skrzyżowaniu z ul. Kazimierza Wielkiego należy dostosować do pochylenia podłużnego ul. Kazimierza W.

Nawierzchnie chodników oraz poszerzeń z kostki betonowej należy wykonać z pochyleniem poprzecznym 2,0% w kierunku jezdni. Jezdnię ulicy 3-go Maja i ul. Kolejowej na odcinkach prostych oraz o łukach o dużym promieniu należy wykonać ze spadkiem poprzecznym 2,0% o profilu daszkowym. Na łuku kołowym na skrzyżowaniu ul. 3-go Maja i Kolejowej należy wykonać pochylenie poprzeczne lewostronne ze spadkiem 2,0%.

1.5.5. Przekroje konstrukcyjne

- Konstrukcja projektowanej jezdni:
 - 5 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego,
 - 7 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego,

- 20 cm - górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- 30 cm - dolna warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie.
- Konstrukcja projektowanej jezdni zjazdów przez chodnik i poszerzeń:
 - 8 cm - kostka brukowa betonowa,
 - 3 cm - podsypka z grysłu frakcji 2-8 mm,
 - 20 cm - górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
 - 30 cm - dolna warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie.
- Konstrukcja projektowanego chodnika:
 - 6 cm - kostka brukowa betonowa,
 - 3 cm - podsypka z grysłu frakcji 2-8 mm,
 - 15 cm - warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.
- Konstrukcja projektowanego krawężnika:
 - 30 cm - krawężnik wibroprasowany 15x30x100 cm,
 - 5 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
 - 15 cm - ława z betonu C12/15 z oporem.
- Konstrukcja projektowanego krawężnika najazdowego:
 - 22 cm - krawężnik wibroprasowany najazdowy 15x22x100 cm,
 - 5 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
 - 15 cm - ława z betonu C12/15 z oporem.
- Konstrukcja projektowanego ścieku dwurzędowego:
 - 8 cm - kostka brukowa betonowa,
 - 3 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
 - 25 cm - ława z betonu C12/15.
- Konstrukcja projektowanego obrzeża:
 - 30 cm - obrzeże betonowe 8x30x100 cm,
 - 3 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
 - 10 cm - ława z betonu C12/15.
- Konstrukcja projektowanego ścieku z prefabrykatów betonowych:
 - 15 cm - prefabrykowane betonowe korytko ściekowe 50x50x15 cm,
 - 5 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
 - 15 cm - ława z betonu C12/15 z oporem.

1.5.6. Odwodnienie

Odwodnienie powierzchni dróg i chodników będzie się odbywać poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, ukierunkowujących spływ wód opadowych do wpustów ulicznych zamkniętej sieci kanalizacji deszczowej oraz do rowu prawostronnego przy ul. Kolejowej. W celu usprawnienia odpływu wód opadowych z nawierzchni jezdni ul. 3-go Maja i Kolejowej zaprojektowano dwurzędowy ściek przykrawężnikowy, o szerokości 20 cm i głębokości 2,0 cm. Ściek zostanie wykonany

z betonowej kostki brukowej, układanej na podsypce cementowo-piaskowej i fundamencie betonowym, wspólnym z krawężnikiem. Ilość, jakość oraz kierunek odprowadzanych wód opadowych nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu istniejącego.

1.5.7. Projektowana kanalizacja technologiczna

W ciągu przebudowywanego lewostronnego chodnika dla pieszych przy ul. 3-go Maja zaprojektowano wykonanie kanalizacji technologicznej. Zaprojektowano kanalizację jednootworową z rur polietylenowych o podwójnej ścianie DVK Ø110 mm SN8. Kanalizację wyposażono w żelbetowe studnie kablowe SKO 2g z włazem podwójnym lekkim. Kanały oraz studnie należy układać na podsypce z materiałów sypkich oraz powinny być obsypane kruszywem naturalnym grubości 15 cm.

1.5.8. Projektowana sieć kanalizacji deszczowej

W zakresie kanalizacji deszczowej zaprojektowano rozbiórkę istniejących kanałów studni i wpustów oraz wymianę tych urządzeń na nowe. W km 0+052 – 0+611,1 zaprojektowano wymianę istniejących kanałów Ø300 mm na kanał Ø315 mm w km 0+052 0+314,4 oraz Ø400 mm w km 0+314,4 – 0+611,1, wykonany z rur PVC-U litych SN8. W km 0+611,1 – 0+787 zaprojektowano wymianę istniejącego kanału z rur Ø800 mm, na kanał z rur żelbetowych o średnicy wewnętrznej Ø1000 mm, typu WIPRO klasy II z betonu C45/55.

Na kanale Ø315 mm zaprojektowano studnie rewizyjne Ø425 mm z PP, wyposażone w kinetę z PP oraz właz żeliwny Ø425 mm klasy D400 w przypadku lokalizacji studnie w jezdni ulicy lub właz klasy B125 w przypadku lokalizacji studni w chodniku. Na kanale Ø1000 mm zaprojektowano studnie rewizyjne żelbetowe Ø1500 mm oraz Ø1800 mm przy dużym załamaniu trasy kanału. Studnie należy wykonać z włazem żeliwnym o średnicy 600 mm i klasy D400 w przypadku studni pod zjazdem w km 0+752,4 oraz klas B125 w przypadku pozostałych studni zlokalizowanych w chodniku. Zaprojektowano wymianę istniejących wpustów ulicznych w ciągu ulicy 3-go Maja, ul. Kolejowej oraz ul. Kazimierza Wielkiego na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Binarowskiej. Zaprojektowano wpusty uliczne żeliwne klasy D400 50x50 cm DN425, na studniach osadnikowych Ø425 mm z PP, z przykanalikiem Ø160 mm z PVC-U litym SN8.

Pod zjazdem w km 0+616,4 zaprojektowano kanał Ø500 mm wykonany z rury HDPE SN8 lub PP SN8 o podwójnej ścianie, odprowadzający wodę z prawostronnego rowu. Rurę na wlocie zaprojektowano ściętą do skosu skarpy. Skarpę wokół wlotu należy obrukować kamieniem łamanym spoinowanym zaprawą cementową. Przedłużenie chodnika dla pieszych w ciągu ul. Branowskiej wymaga przedłużenia kanału na rowie lewostronnym. Zaprojektowano kanał o średnicy 500 mm, z rury wykonanej z HDPE SN8 lub PP SN8 o podwójnej ścianie, i długości 7,0m. Spadek rury dostosować do spadku istniejącego kanału. Rurę połączyć z istniejącym kanałem poprzez złączkę skręcaną lub obetonowanie. Rurę na wlocie

zaprojektowano ściętą do skosu skarpy. Skarpę wokół wlotu należy obrukować kamieniem łamanym spoinowanym zaprawą cementową.

Kanały oraz studnie należy układać na podsypce z materiałów sypkich (piasek gruby lub pospółka 0-32mm) o grubości 15 cm w przypadku kanałów o średnicy do 400 mm oraz grubości 30 cm w przypadku rur o średnicy 1000 mm. Kanały oraz studnie należy obsypać i zasypać zasypką z kruszywa naturalnego (piasek lub pospółka 0-32mm) oraz zagęścić do wskaźnika zagęszczenia 0,98 wg Proctora (bezpośrednio przy rurze 0,95).

1.5.9. Projektowana sieć kanalizacji sanitarnej

Zaprojektowano wymianę kanałów kanalizacji deszczowej oraz studni rewizyjnych w ciągu ul. 3-go Maja oraz ul. Kolejowej. Zaprojektowano kanał o średnicy Ø315 mm z rur PVC-U litych SN8. Istniejące studnie zbiorcze na skrzyżowaniach ul. 3-go Maja i ul. Ligęzów oraz ul. Kazimierza Wielkiego i ul. Kolejowej należy wymienić na studnie żelbetowe o średnicy Ø1200 mm, z kinetą żelbetową oraz włazem żeliwnym Ø600 klasy D400. Pozostałe studzienki rewizyjne zaprojektowano o średnicy Ø425 mm z PP, z kinetą z PP oraz włazem żeliwnym Ø425 mm klasy D400. Na kanale odpływowym w kierunku oczyszczalni w km 0+279,7 ul. 3-go Maja zaprojektowano żelbetową studnię rewizyjną poza jezdnią o średnicy Ø1200 mm, z kinetą żelbetową oraz pokrywą żelbetową klasy A15, jak również wymianę odcinka kanału od studni zbiorczej do w/w studni rewizyjnej na kanał o średnicy Ø500 mm z PP SN8 o podwójnej ścianie. Kanały oraz studnie należy układać na podsypce z materiałów sypkich (piasek gruby lub pospółka 0-32mm) o grubości 15 cm. Kanały oraz studnie należy obsypać i zasypać na grubość 20 cm zasypką z kruszywa naturalnego (piasek lub pospółka 0-32mm) oraz zagęścić do wskaźnika zagęszczenia 0,98 wg Proctora (bezpośrednio przy rurze 0,95).

1.6. Roboty rozbiórkowe

Rozbiórce podlegają:

- nawierzchnia jezdni i chodników w ciągu ulic 3-go Maja i Kolejowej,
- kanału i studzienki sieci kanalizacji deszczowej i sanitarnej w ciągu ulic 3-go Maja i Kolejowej,
- latarnie i kable sieci oświetlenia ulicznego w ciągu ulic 3-go Maja i Kolejowej,
- nawierzchnia chodnika dla pieszych oraz część jezdni w ciągu ulicy Kazimierza Wielkiego,
- krawężnik oraz fragment chodnika z ogrodzeniem łańcuszkowym w obrębie projektowanego przejścia dla pieszych na ul. Tumidajskiego..

Roboty rozbiórkowe będą prowadzone mechanicznie. Miejsce prowadzenia robót należy oznakować i zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich.

1.7. Urządzenia obce

Na trasie projektowanego zamierzenia budowlanego zlokalizowane są: napowietrzne sieci energetyczna i teletechniczna, oraz podziemne sieci: gazowa, energetyczna, teletechniczna i wodociągowa. Zaprojektowano odsunięcie o 0,5m projektowanego krawężnika

oraz obrzeża od istniejących słupów sieci teletechnicznej. Istniejące kable sieci napowietrznej nie zawężają skrajni ruchu. Przejścia sieci teletechnicznej pod projektowaną trasą ułożone są w rurach kanalizacji teletechnicznej i nie kolidują z projektowanym zamierzeniem budowlanym. Przejście gazociągu pod ul. 3-go Maja w obrębie skrzyżowania z ul. Fuska wymaga przebudowy i zabezpieczenia odcinka gazociągu. W pozostałych przypadkach zaprojektowane roboty budowlane nie kolidują z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu. Roboty ziemne w obrębie istniejących sieci zagospodarowania terenu należy wykonywać ręcznie, przy nadzorze pracownika zarządcy sieci, zgodnie z załączonym protokołem z narady koordynacyjnej.

Opracował:

1

mgr inż. Andrzej Olszowski
Upewnienienia do projektowania i nadzorowania
w zakresie dróg
MAP/0078/ZKOD/04
38-300 Gorlice, ul. Biecka 8/35
tel.kom. 693 338 448

2

mgr inż. Marcin Rusinek
Upr. bud. nr : PDK/0032/POOS/10
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci,
instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych,
gazowych, wodociagowych i kanalizacyjnych

3

mgr inż. Grzegorz Byczek
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej
w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych
i elektroenergetycznych
Nr upr. PDK/0133/PWOE/10

4

mgr inż. JERZY RAŚ
Upewnienienia budowlane w telekomunikacji
NF-1561/99/U
do projektowania i kierowania robotami
budowlanymi w telekomunikacji przewodowej
wraz z infrastrukturą towarzyszącą

2. ZAŁĄCZNIKI

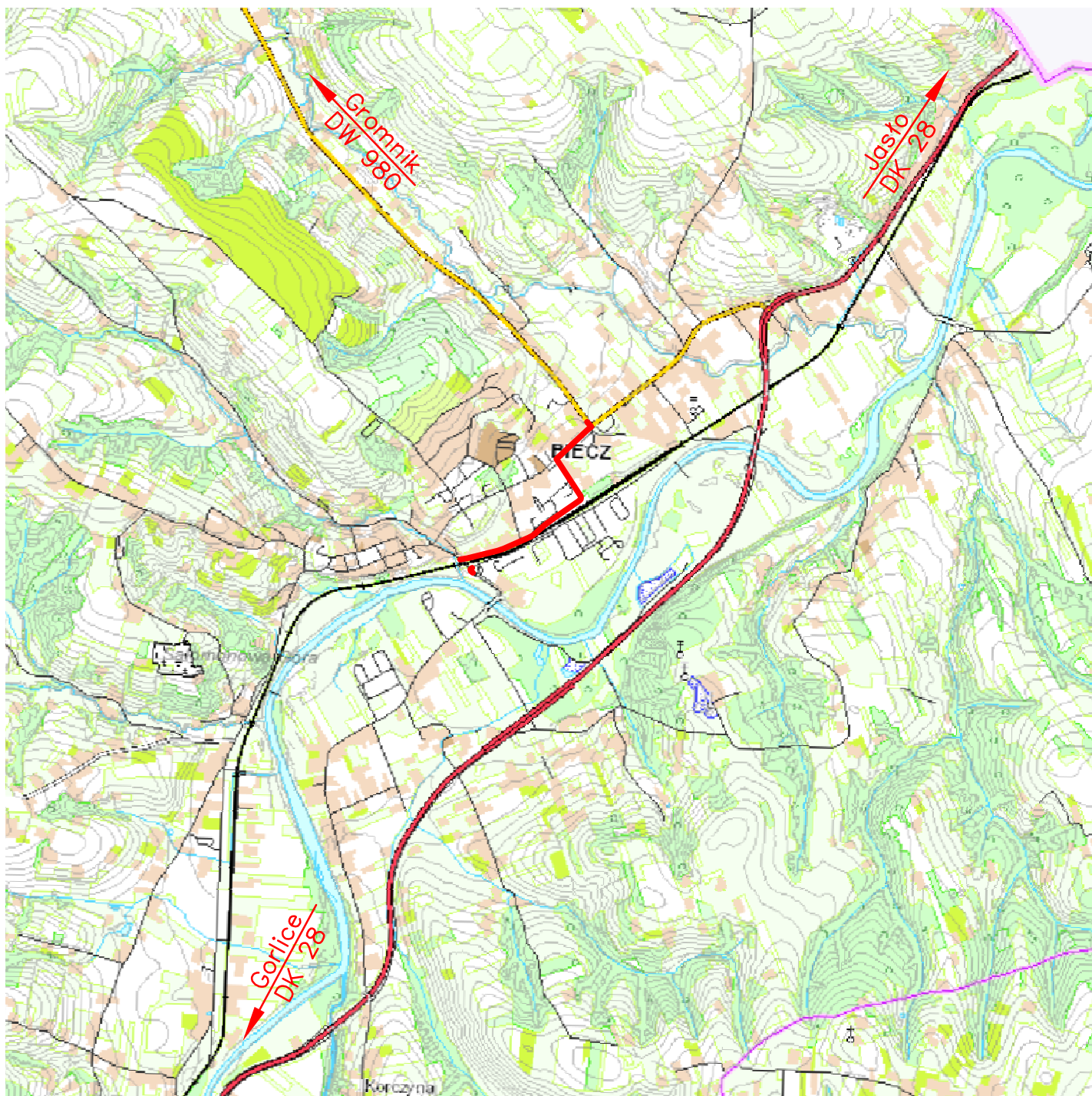
Spis załączników:

- Warunki techniczne PSG3 strony
- Warunki techniczne Gminy Biecz.....1 strona
- Uzgodnienie ZDW w Krakowie.....3 strony
- Uzgodnienie PZD w Gorlicach4 strony
- Uzgodnienie MZGiUW w Krakowie2 strony
- Uzgodnienie WUOZ w Krakowie2 strona
- Uzgodnienie PSG1 strona
- Uzgodnienie Orange Polska3 strony
- Odpis protokołu z narady koordynacyjnej dla projektowanych sieci uzbrojenia terenu2 strony

3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

ORIENTACJA

skala 1:25 000



Zamawiający: Gmina Biecz ul. Rynek 1, 38-340 Biecz		Zespół projektowy: A14 Usługi Projektowe, Nadzory Budowlane, Roboty Drogowe mgr inż. Andrzej Józef Olszowski ul. Biecka 8/35, 38-300 Gorlice	
Nazwa opracowania: "Przebudowa dróg gminnych nr 271107 K w km 0+000 – 0+789 i nr 271101 K w km 0+000 – 0+210 w m. Biecz"			
Adres obiektu budowlanego:	Miejscowość: Biecz	Powiat: gorticki	Województwo: małopolskie
Część:	PROJEKT WYKONAWCZY		Skala: 1:25000
	Projektant: mgr inż. Andrzej Olszowski upr. nr MAP/0078/ZHOD/04	Podpis:	Asystenci: mgr inż. Rafał Basiaga mgr inż. Dorota Wiktor inż. Szymon Rogowski
Nazwa rysunku:	Orientacja		Nr rysunku: 1
Data:	Gorlice, październik 2015r.		TOM:

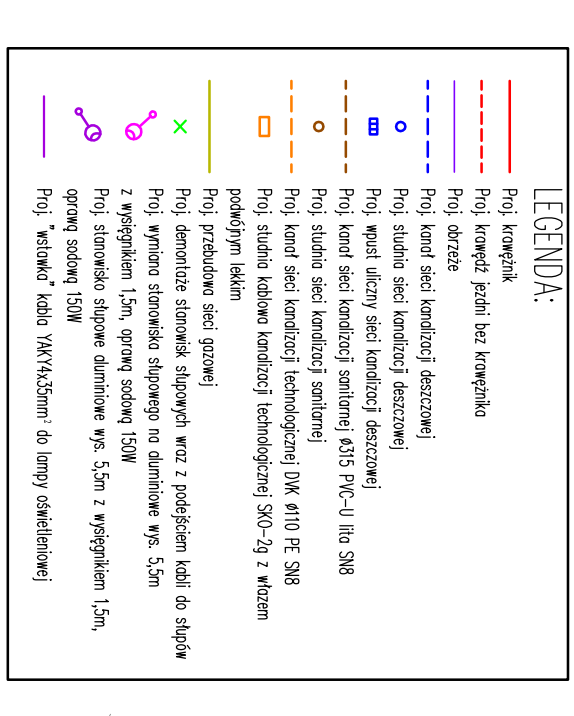
skala 1:500

Data: Gorlice, październik 2015r.

100% RETURNING RATED FIRST INVESTMENT AS (RAMP) COMMERCIAL/INDUSTRIAL



Skala 1:500

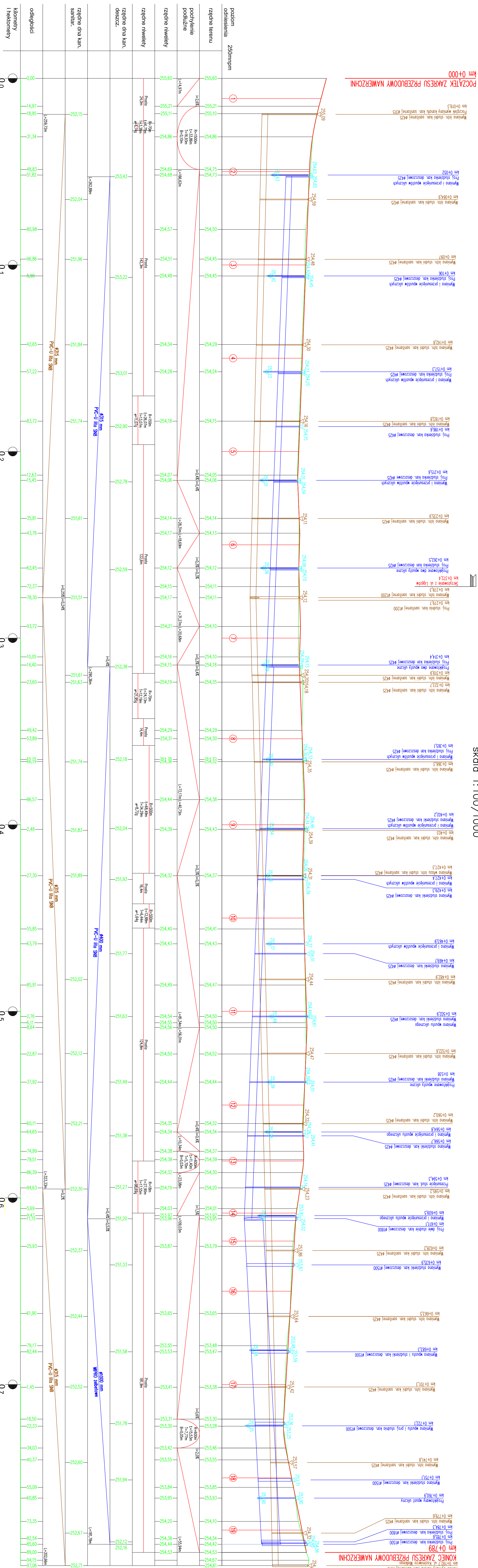


Łączy arkusz nr 1

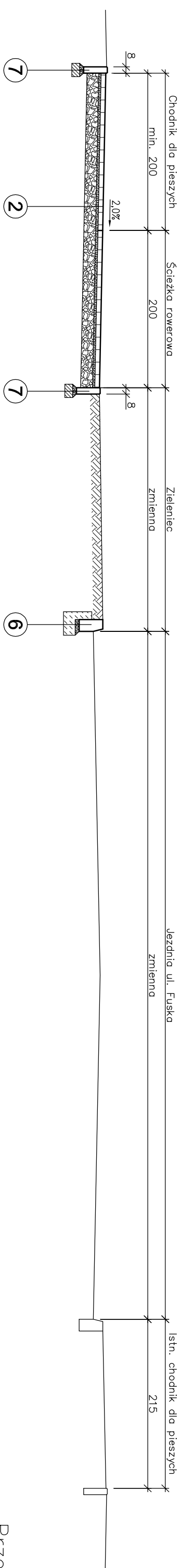
[illegible]

PROFIL PODŁUŻNY

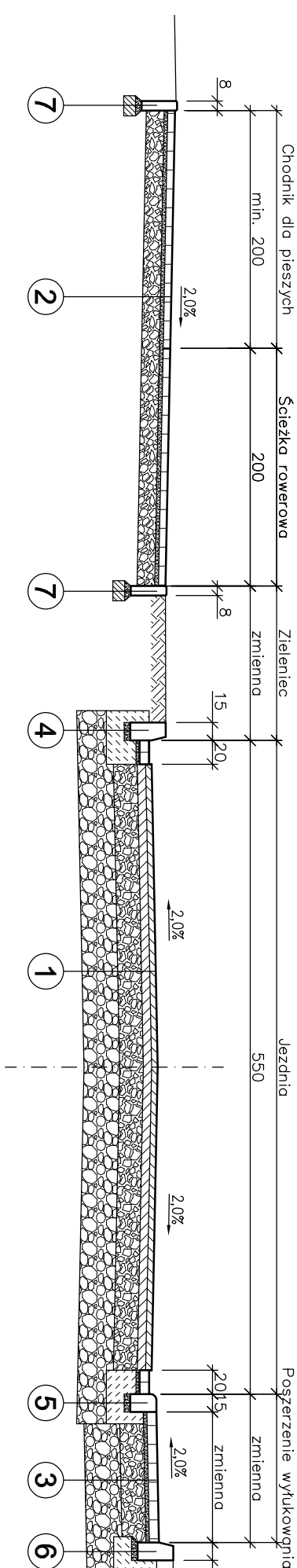
Skala 1:100/1000

[illegible]

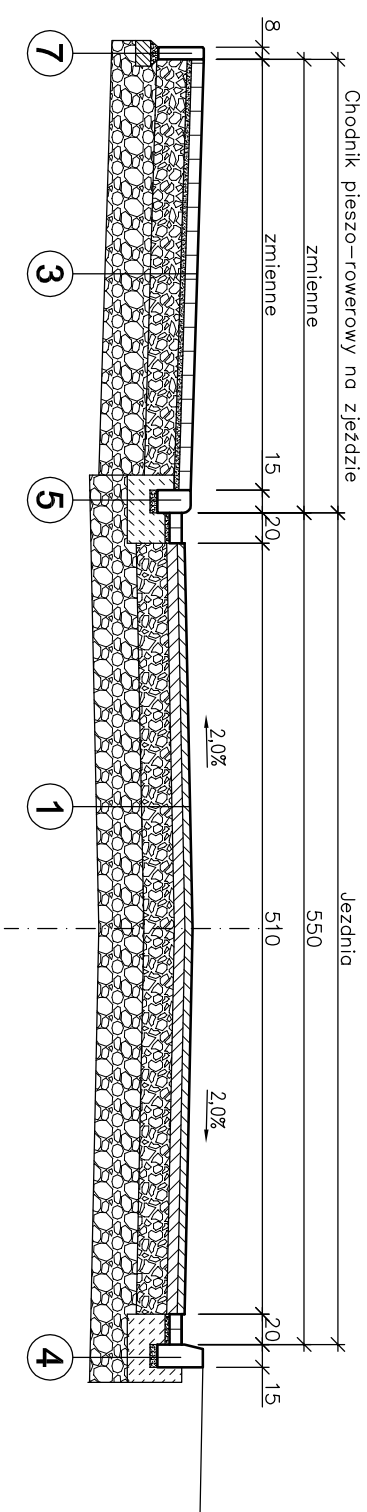
Przekrój konstrukcyjny



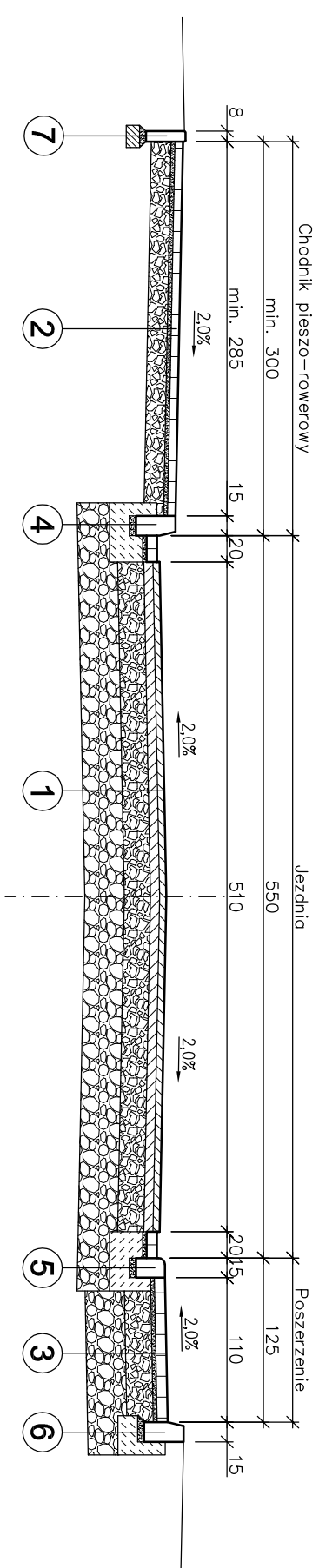
Przekrój konstrukcyjny
w km 0+000 – 0+015,7



Przekrój konstrukcyjny
w km 0+015,7 – 0+025



Przekrój konstrukcyjny
w km 0+025 – 0+232

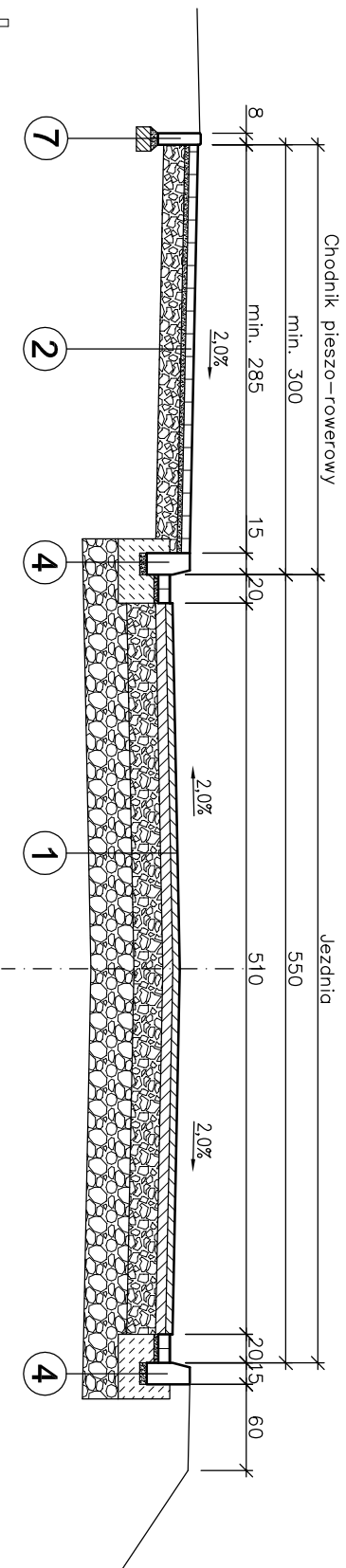


PRZEKROJE POPRZECZNE

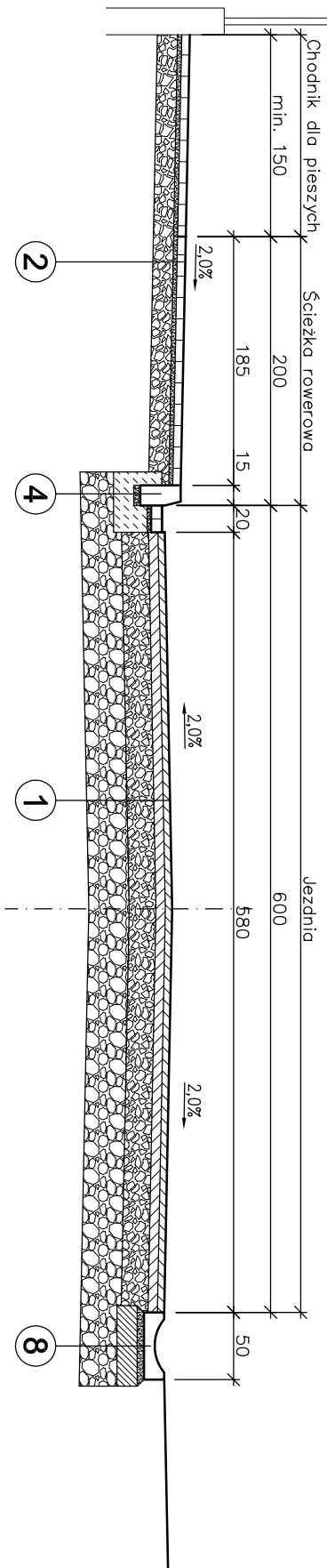
KONSTRUKCYJNE

skala 1:50

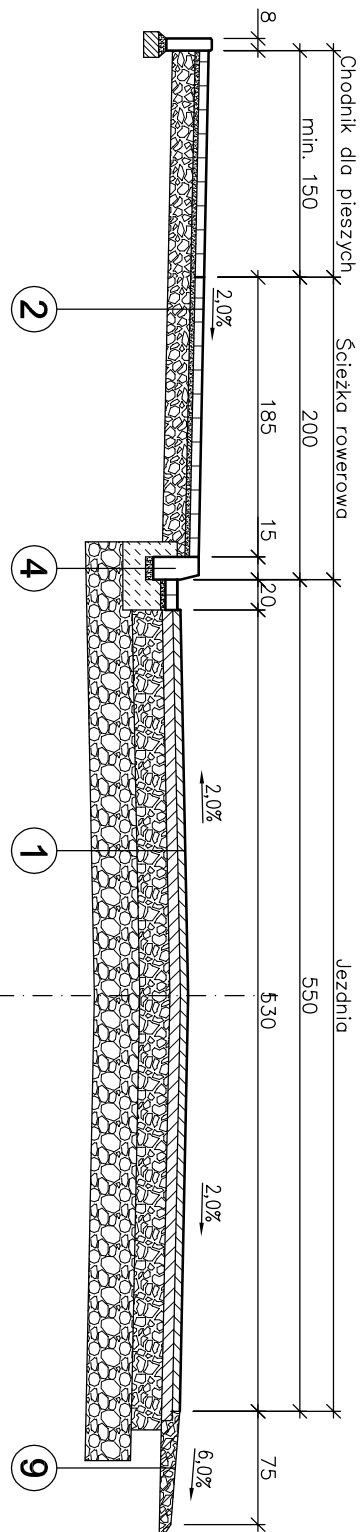
Przekrój konstrukcyjny
w km 0+232 – 0+357



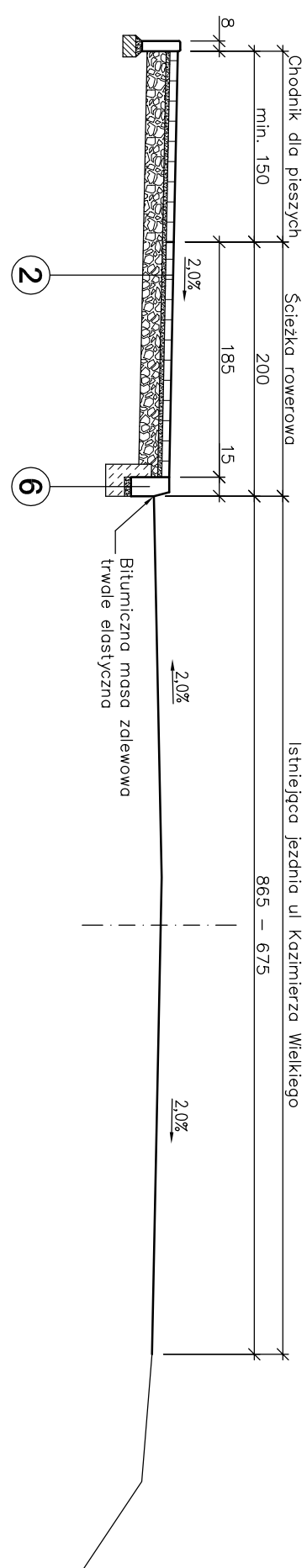
Przekrój konstrukcyjny
w km 0+357 – 0+605,7



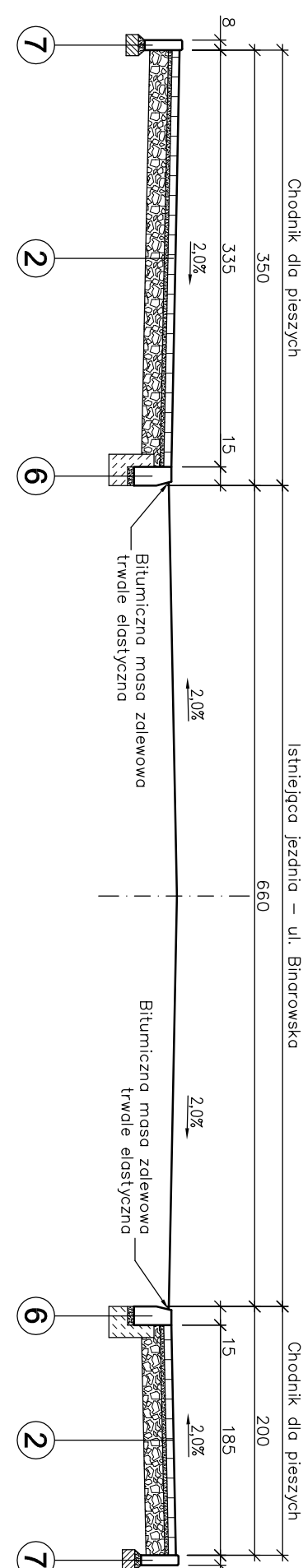
Przekrój konstrukcyjny
w km 0+605,7 – 0+791,3 (ul. Kolejowa)



Przekrój konstrukcyjny chodnika przy ul. Kazimierza Wielkiego



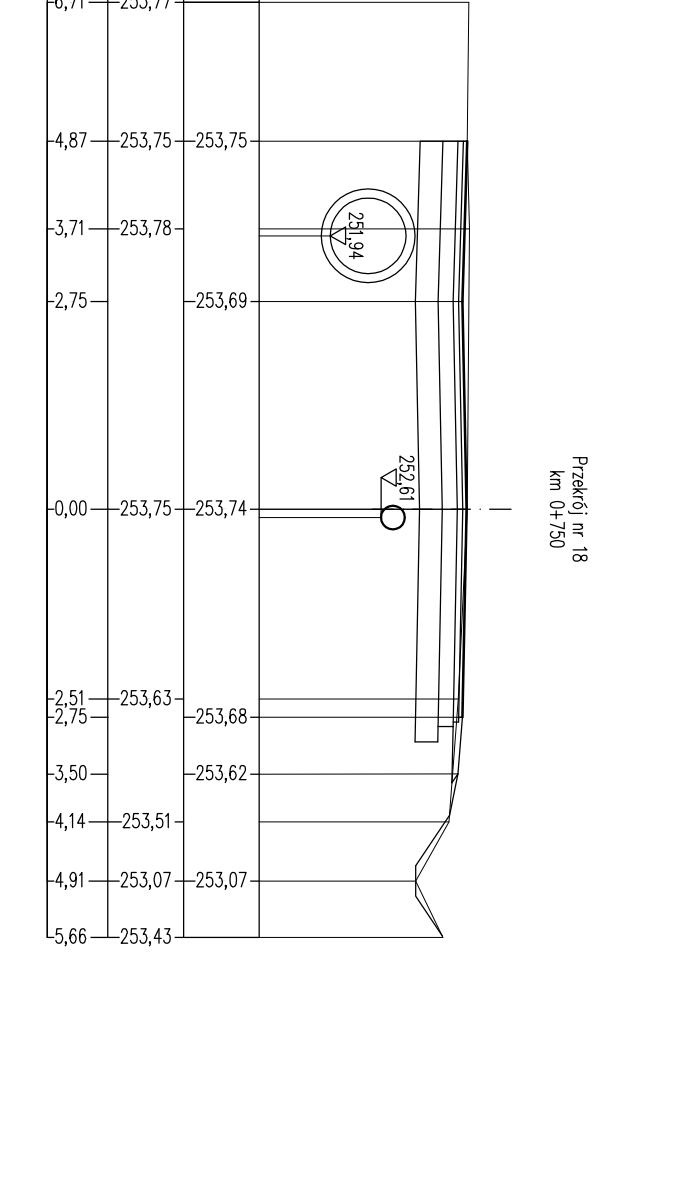
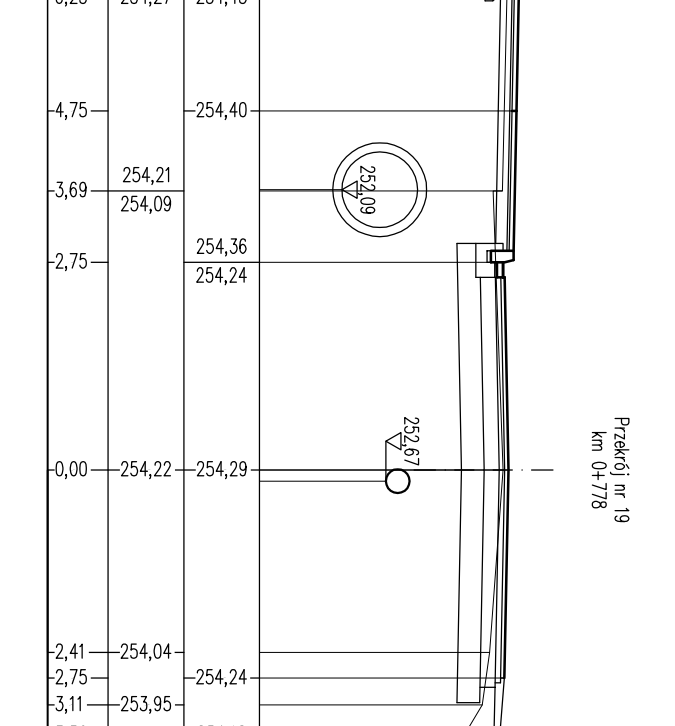
Przekrój konstrukcyjny chodnika na przejściu dla pieszych na ul. Binarowskiej

[illegible]

1	5cm 7cm	Worysła ściertolna nowierzchni z B/A Worysła wiązczą 31,5–63mm
2	3cm	Podbudowa z twardzi 31,5–63mm
	15cm	Podbudowa z kruszyną tamenną 0–31,5mm stabilizowanego mechanicznie
	30cm	Podbudowa z kruszyną rdutczenną 0–63mm stabilizowanego mechanicznie
3	8cm	Bełonowa kaskła brukowa
	3cm	Podbudyka z gruszy frakcji 2–8mm
	20cm	Podbudyka z kruszyną tamenną 0–31,5mm stabilizowanego mechanicznie
4	30cm	Podbudyka z kruszyną rdutczenną 0–63mm stabilizowanego mechanicznie
	5cm	Podbudyka z gruszy frakcji 2–8mm
5	15cm	Podbudyka z kruszyną tamenną 0–31,5mm stabilizowanego mechanicznie
	5cm	Podbudyka z gruszy frakcji 2–8mm
6	15cm	Podbudyka z kruszyną rdutczenną 0–63mm stabilizowanego mechanicznie
	5cm	Podbudyka z gruszy frakcji 2–8mm
7	15cm	Podbudyka z kruszyną tamenną 0–31,5mm stabilizowanego mechanicznie
	5cm	Podbudyka z gruszy frakcji 2–8mm

10cm	Prętki wykonane korytko ścielone betonowe 50x15 cm
5cm	podspytka cementowa 1:4
15cm	ława z betonu C12/15 V=0,090m ³ /mb
9	
10cm	Utworzenie pobocza kruszywem
10cm	łamanym stabilizowanym mechanicznie

1:100

[illegible]