

INWESTOR: Gmina Miejska Jarosław
adres: 37-500 Jarosław, ul. Rynek 1

**NAZWA ZADANIA
INWESTYCYJNEGO:**

Budowa ul. Łączności w Jarosławiu

ADRES: powiat: jarosławski;
numery gmina miejska Jarosław;
ewidencyjne obręb - 0005 Miasto Jarosław ;
działek: nr działek: 2223/1, 2225/6, 2219/6, 2196/7, 2282/12, 2196/3, 2196/5, 2195/7, 2219/11, 2219/9,
2194/6, 2194/4, 2192/15, 2196/9, 2224, 2238/2, 2262/2, 2261, 2238/3, 2274/18, 2276/2, 2275,
2194/2, 2223/2, 2287/2, 2262/3, 2270/13, 2270/11, 2271/21, 2271/19, 2271/22, 2271/7, 2282/17,
2282/16, 2283/1, 2284/1, 2286/5, 2287/3, 2225/5, 2229, 2230, 2233, 2262/1, 2270/14, 2271/27,
2271/36, 2271/20, 2271/10, 2272/3, 2272/11, 2273/14, 2273/4, 2274/17, 2276/1, 2282/1, 2282/15;

**NAZWA
OPRACOWANIA:**

PROJEKT WYKONAWCZY BRANŻA DROGOWA

FUNKCJA	IMIĘ, NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	DATA	PODPIS
<u>SPECJALNOŚĆ</u> : INŻYNIERYJNA DROGOWA				
PROJEKTANT:	Zdzisław Krzeszowski	UAN-VIII/7342/22/91	V 2015	
SPRAWDZAJĄCY:	inż. Aleksander Hućko	WZDP/19/906/upr.204/74	V 2015	

Spis zawartości Projektu:

strona:

OPIS TECHNICZNY	3
1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	3
1.1. Lokalizacja zadania inwestycyjnego	3
1.2. Zakres robót objętych zadaniem inwestycyjnym	3
1.3. Podstawa opracowania	3
1.3.1. Formalne podstawy opracowania	3
1.3.2. Podstawy prawne i przepisy techniczno-budowlane.....	3
2. INWENTARYZACJA I OCENA STANU TECHNICZNEGO ISTNIEJĄCYCH ELEMENTÓW DROGI.....	4
2.1. Informacje ogólne	4
2.2. Jezdnia.....	4
2.3. Pobocza	5
2.4. Zjazdy	5
2.5. Skrzyżowania	5
3. OPIS PROJEKTOWANYCH ELEMENTÓW DROGI.....	5
3.1. Podstawowe parametry techniczne drogi.....	5
3.2. Trasa i usytuowanie drogi	6
3.3. Niweleta drogi	6
3.4. Przekrój poprzeczny drogi	6
3.5. Projektowane konstrukcje nawierzchni	7
3.5.1. Ocena stanu podłoża gruntowego.....	7
3.5.2. Konstrukcja nawierzchni jezdni	7
3.5.3. Konstrukcja nawierzchni zjazdów	7
3.5.4. Konstrukcja nawierzchni chodnika	8
3.6. Zjazdy	8
3.7. Rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia	8
3.8. Elementy oznakowania drogi i urządzenia bezpieczeństwa ruchu	8
3.9. Zieleń przydrożna	9
3.10. Roboty ziemne i gospodarka gruntami	9
4. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM	9
5. OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH	10
CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	11
Rys. nr 1. - ORIENTACJA.....	12
Rys. nr 2.1 - PLAN SYTUACYJNY	13
Rys. nr 2.2 - PLAN SYTUACYJNY	14
Rys. nr 3 - PRZEKROJE NORMALNE	15
Rys. nr 4 - PRZEKRÓJ PODŁUŻNY	16
Rys. nr 5 - PRZEKROJE POPRZECZNE	17
Rys. nr 6 - ZJAZD INDYWIDUALNY	18

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

1.1. Lokalizacja zadania inwestycyjnego

Ulica Łączności jest drogą gminną o numerze ewidencyjnym 11315R administrowaną przez gminę miejską Jarosław położoną w powiecie jarosławskim, województwo podkarpackie.

Ulica znajduje się w południowej części miasta i stanowi jeden z elementów sieci dróg gminnych przeznaczonych do obsługi wyłącznie ruchu lokalnego.

Początek projektowanej ulicy znajduje się na skrzyżowaniu z ul. Przyjaźni (drogą gminną Nr 11314R), koniec zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Chodkiewicza (drogą powiatową Nr 1724R) przy południowej granicy administracyjnej miasta Jarosław.

Długość ulicy wynosi 1,018 km.

1.2. Zakres robót objętych zadaniem inwestycyjnym

Ogólny zakres robót związanych z budową drogi obejmuje:

- budowę twardej (bitumicznej) nawierzchni jezdni;
- budowę obustronnych chodników
- przebudowę istniejących zjazdów na posesje;
- budowę nowego systemu odwodnienia drogi w postaci kanalizacji deszczowej;
- budowę nowego oświetlenia ulicznego wraz z demontażem istniejących odcinków oświetlenia,
- odcinkową przebudowę i zabezpieczenie urządzeń infrastruktury technicznej nie związanej z drogą (napowietrzna linia telekomunikacyjna, odcinkowa przebudowa linii wodociągowej i linii gazowych).

1.3. Podstawa opracowania

1.3.1. Formalne podstawy opracowania

- [1] Umowa o prace projektowe zawarta z Gminą Miejską Jarosław.
- [2] Mapy do celów projektowych – opracowane w czerwcu 2014 r.
- [3] Projekt Budowlany inwestycji pn. „Budowa ul. Łączności w Jarosławiu”.

1.3.2. Podstawy prawne i przepisy techniczno-budowlane

- [4] Ustawa z dnia 7 lipca 1994r Prawo Budowlane (t.j. Dz.U. z 2013r poz. 1409 z póź. zm.),
- [5] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2015r, poz. 460),

- [6] Ustawa z dnia 3 października 2008 r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, (t.j. Dz.U z 2013r, poz.1235 z póź. zm.).
- [7] Ustawa z dnia 10 kwietnia 2008 r, o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz U z 2013r, poz. 687 z póź. zm.),
- [8] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2012 poz. 462 z póź. zm.),
- [9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego, (Dz.U. z 2004r Nr 202, poz. 2072 z późn. zm.)
- [10] 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. z 1999 Nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami),

2. INWENTARYZACJA I OCENA STANU TECHNICZNEGO ISTNIEJĄCYCH ELEMENTÓW DROGI

2.1. Informacje ogólne

Inwentaryzację i ocenę stanu technicznego elementów drogi wykonano w oparciu o wizję w terenie i pomiary uzupełniające.

Ul. Łączności jest drogą jednoprzestrzenną jednopasową o przekroju pozamiejskim (drogowym).

Pomierzona długość drogi wynosi 1,018 km. Długość drogi ustalono poprzez pomiar elementów trasy w oparciu o współrzędne geodezyjne punktów głównych osi drogi.

Droga składa się z następujących elementów:

- jezdnia ,
- pobocza,
- zjazdy,
- skrzyżowania.

Inne elementy drogi takie jak chodniki, ścieżki rowerowe, pasy zieleni i zatoki autobusowe itp, nie występują.

2.2. Jezdnia

Droga posiada jezdnię o nawierzchni twardej nieulepszonej nie przystosowanej do szybkiego ruchu pojazdów.

Średnia szerokość jezdni wynosi:

- 3,0 m – na odcinku od km 0+000 do km 0+444,
- 3,0÷3,5 m – na odcinku od km 0+444 do km 1+018.

Nawierzchnię jezdni stanowi:

- płyty żelbetowe wielkowymiarowe – na odcinku od km 0+000 do 0+444,

- mieszanina piasku i żwiru z lokalnymi domieszkami gruzu ceglanego i kruszywa łamanego o miąższości około 30cm, n pozostałym odcinku

Zarówno nośność jak i stan techniczny nawierzchni oraz jej parametry geometryczne, nie spełniają wymagań dla dróg gminnych określonych w przepisach techniczno-budowlanych.

2.3. Pobocza

Na całej długości drogi występują gruntowe pobocza o zmiennej szerokości 0,30÷1,0 m.

W przeważającej części, pobocza są zawyżone i porośnięte trawą. Lokalnie, w poboczu występują wyrwy spowodowane działaniem spływającej wody i ruchem pojazdów.

2.4. Zjazdy

Obsługa przyległych do drogi gospodarstw jest realizowana za pośrednictwem zjazdów indywidualnych o różnorodnej nawierzchni, począwszy od nawierzchni gruntowych nieutwardzonych i utwardzonych różnorodnym kruszywem a skończywszy na nawierzchniach z kostki brukowej.

2.5. Skrzyżowania

Ulica Łączności rozpoczyna się i kończy na skrzyżowaniach z drogami publicznymi.

Początek projektowanej ulicy znajduje się na skrzyżowaniu z drogą gminną - ul. Przyjaźni. Jest to skrzyżowanie zwykłe ze zmianą pierwszeństwa ruchu. Nadrzędne wloty usytuowane są na kierunku ul. Łączności – zachodni wlot ul. Przyjaźni a podporządkowanym jest wschodni wlot ul. Przyjaźni.

Koniec, zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Chodkiewicza tj. drogą powiatową Nr 1776. Droga powiatowa posiada nawierzchnię bitumiczną.

Ruch drogowy na ulicy Łączności został podporządkowany znakiem A-7 w stosunku do ruchu na drodze powiatowej. Wlot ul. Łączności jest utwardzony na długości 9m nawierzchnią bitumiczną.

W ciągu ulicy występują skrzyżowania tylko z drogami gminnymi i zjazdy na drogi gminne wewnętrzne.

Za wyjątkiem ul. Przyjaźni na początkowym skrzyżowaniu i ul. Chodkiewicza na końcu, wszystkie boczne drogi gminne posiadają nawierzchnie gruntowe nieutwardzone, zatem w świetle przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, przedmiotowe włączenia nie są skrzyżowaniami, lecz zjazdami publicznymi.

3. OPIS PROJEKTOWANYCH ELEMENTÓW DROGI

3.1. Podstawowe parametry techniczne drogi

Klasa drogi	L (droga lokalna)
Prędkość projektowa	40 km/h
Szerokość w liniach rozgraniczających:	11÷13m
Szerokość pasa ruchu:	3,00 m
Jezdnia dwupasowa bez dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniach.	
Szerokość chodników przy jezdni	2,0 m (lokalnie 1,25m)
Nawierzchnia jezdni	beton asfaltowy.

Kategoria ruchu	KR2
Dopuszczalny nacisk	100kN/oś

3.2. Trasa i usytuowanie drogi

Trasa drogi, została zaprojektowana w taki sposób, aby projektowane elementy drogi w maksymalny sposób wykorzystwały istniejący korpus drogowy przy równoczesnym spełnieniu wymagań technicznych określonych w przepisach techniczno-budowlanych oraz tak, aby w miarę możliwości, elementy drogi były usytuowane w istniejącym pasie drogowym.

Zaprojektowana trasa drogi została wpisana w istniejący pas drogowy. Trasa posiada normatywny przebieg mieszczący się w liniach rozgraniczających określonych w PZP.

Przebieg trasy drogi został wyznaczony w nawiązaniu do współrzędnych geodezyjnych w układzie 2000. Współrzędne wierzchołków trasy oraz parametry łuków poziomych przedstawiono w układzie tabelarycznym na planie zagospodarowania terenu. Pozostałe elementy drogi takie jak: krawędzie jezdni i korony drogi i chodnika oraz zjazdy, wyznaczyć w oparciu o wymiary podane w części rysunkowej oraz w oparciu o szczegółowe zasady określone w odpowiednich specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych.

3.3. Niweleta drogi

Projektowana niweleta drogi jest pochodną przyjętej technologii robót nawierzchniowych i miejscowych warunków terenowych związanych z zagospodarowaniem otoczenia drogi.

Uwarunkowania wynikające z blisko położonej zabudowy oraz konieczność maksymalnego wykorzystania istniejącej nawierzchni gruntowej powodują, że projektowana niweleta drogi musi być w maksymalnym stopniu zbliżona do istniejącej powierzchni drogi.

Przy projektowaniu niwelety uwzględniono również optymalizację kosztów związanych z robotami ziemnymi i wymagania warunków technicznych w zakresie minimalnych i maksymalnych pochyłeń.

Przebieg projektowanej niwelety drogi został pokazany na rysunku nr 4 Przekrój podłużny.

Rzędne wysokościowe projektowanej drogi zostały dowiązane do układu wysokościowego Kronsztadt 86.

3.4. Przekrój poprzeczny drogi

Na całej długości ulicy zaprojektowano jeden typ przekroju poprzecznego.

Jest to przekrój uliczny - z jezdnią dwupasową o szerokości 6,00 m obramowaną krawężnikami betonowymi, z obustronnym chodnikiem utwardzonym kostką brukową.

Podstawowa szerokość chodników wynosi 2,00 m. Na odcinku od km 0+088 do km 0+161 przylegającym do działek 2219/3 i 2219/4 (po prawej stronie) zaprojektowano zwężenie chodnika do dopuszczalnej szerokości 1,25 m.

Na całej długości ulicy zaprojektowano daszkowy przekrój jezdni z pochyleniem poprzecznym pasów ruchu o wielkości 2% skierowanym w kierunku krawężnika. Pochylenie poprzeczne chodników powinno wynosić nie więcej jak 3% i powinno być skierowane ku krawędzi jezdni.

Szczegóły poszczególnych przekrojów typowych zawiera rysunek nr 3.

Konstrukcje nawierzchni jezdni i chodników przedstawiono w pkt. 3.5.

3.5. Projektowane konstrukcje nawierzchni

3.5.1. Ocena stanu podłoża gruntowego

W celu określenia grupy nośności podłoża wykonano trzy odkrywki badawcze do głębokości około 0,50 m.

Z przeprowadzonej analizy makroskopowej gruntu wynika że pod warstwą nasypów budowlanych składających się z piasku, żwiru, gruzu ceglanego i kruszywa łamanego o miąższości 20÷30 cm, zalegają gliny pylaste i pyły gliniaste, które przy przeciętnych warunkach wodnych (woda gruntowa na głębokości 1÷2 m) kwalifikują podłoże do grupy nośności G3.

3.5.2. Konstrukcja nawierzchni jezdni

Konstrukcja nawierzchni jezdni została zaprojektowana w oparciu o „Katalog Konstrukcji Nawierzchni z Podbudową Stabilizowaną Katalitycznie w Technologii Consolid System” opracowany w 2011 r przez pracowników Katedry Dróg i Mostów Wydziału Budownictwa Politechniki Śląskiej i posiadający Aprobate Techniczną nr AT/2011-02-2731 wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie.

Wg ww. Katalogu przyjęto typową konstrukcję nawierzchni Typ 20 dla podłoża gruntowego G3 i kategorii ruchu KR2 (8÷40 osi obciążeniowych 115kN/pas/dobę) wg następującego układu warstw konstrukcyjnych:

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego ACS wg wymagań technicznych WT-2,
- 4 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego ACW wg wymagań technicznych WT-2,
- 40 cm podbudowa zasadnicza z gruntu ulepszanego i hydrofobizowanego,
- 48 cm RAZEM

Obramowanie nawierzchni jezdni wykonać z krawężnika betonowego typu ulicznego o wymiarach 30x15cm ustawionego na ławie z oporem z betonu klasy C12/15 (B15).

Warstwy bitumiczne nawierzchni należy wykonać z betonu asfaltowego BA wg Wymagań Technicznych WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2010, wprowadzonych do stosowania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zarządzeniem nr 102 z dnia 19 listopada 2010r.

Do wykonania warstw podbudowy zastosować technologię ulepszenia i hydrofobizowania gruntu wg Wymagań Technicznych WT-5 Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym, wprowadzonych do stosowania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zarządzeniem nr 102 z dnia 19 listopada 2010r.

Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzenia szczegółowych badań laboratoryjnych gruntów przeznaczonych do stabilizacji spoiwami drogowymi oraz do ustalenia składu mieszanki spoiwowo-gruntowej. Biorąc pod uwagę różnorodność materiału zalegającego w podłożu istniejącej nawierzchni jezdni, próbki gruntu powinny być pobrane w odstępach nie większych niż 250m.

3.5.3. Konstrukcja nawierzchni zjazdów

Zjazdy do posesji indywidualnych zostaną przebudowane i otrzymają nową nawierzchnię o następującej konstrukcji jezdni:

- 8 cm w-wa ścieralna z kostki brukowej betonowej koloru bordo,
- 3 cm podsypka cementowo-piaskowa,
- 15 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- RAZEM 26 cm

Na zjazdach na drogi gminne wewnętrzne należy zastosować taką samą nawierzchnię jak na projektowanej ulicy. Utwardzona nawierzchnia zjazdów na drogi wewnętrzne powinna być wykonana co najmniej do końca wyokrągłych krawężników.

3.5.4. Konstrukcja nawierzchni chodnika

Zaprojektowano chodniki z nawierzchnią utwardzoną kostką brukową o następującym układzie warstw konstrukcyjnych:

- 6 cm w-wa ścieralna z kostki brukowej betonowej koloru szarego,
- 4 cm podsypka piaskowa,
- 10 cm podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem o wytrzymałości Rm 1,5MPa,
- RAZEM 20 cm

Obramowanie nawierzchni chodnika od zewnętrznej strony wykonać z obrzeża betonowego 30x8 cm.

3.6. Zjazdy

Zjazdy indywidualne zostały zaprojektowane w miejscach ich dotychczasowej lokalizacji.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów została przedstawiona w pkt. 3.5.3. Twardą nawierzchnię zjazdów należy wykonać od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego lub do bramy wjazdowej.

Szerokość jezdni zjazdów indywidualnych wynosi 4,0 m. Na połączeniu nawierzchni zjazdów z nawierzchnią drogi zastosować skosy 2,50x2,50m.

Obramowanie nawierzchni zjazdów stanowi krawężnik drogowy betonowy 20x15 cm ułożony na ławie z kruszywa łamanego.

3.7. Rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia

Podstawowym elementem odwodnienia drogi jest projektowana kanalizacja deszczowa.

Spływ wód opadowych z korony drogi do studzienek ściekowych kanalizacji został zapewniony poprzez odpowiednie ukształtowanie powierzchni jezdni i chodników oraz poprzez pochylenia podłużne drogi.

Szczegóły techniczne projektowanej kanalizacji przedstawiono w oddzielnym tomie projektu wykonawczego.

W konstrukcji nawierzchni jezdni z uwagi na zastosowaną podbudowę stabilizowaną katalitycznie, nie przewiduje się wgłębnego odwodnienia drogi.

3.8. Elementy oznakowania drogi i urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Realizacja niniejszej inwestycji nie wymaga zmian w oznakowaniu drogi gminnej. Istniejące skrzyżowania z drogami bocznymi, z uwagi na nieutwardzone nawierzchnie tych dróg funkcjonują jako zjazdy i w świetle przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym nie wymagają oznakowania.

Na początkowym skrzyżowaniu z ul. Przyjaźni istniejąca organizacja ruchu tj. zmiana pierwszeństwa na skrzyżowaniu, będzie utrzymana w dalszym ciągu.

Wlot ul. Łączności do drogi powiatowej (ul. Chodkiewicza) pozostanie wlotem podporządkowanym znakiem A-7 „ustęp pierwszeństwa”. Oznakowanie pionowe drogi powiatowej w miejscu skrzyżowania z projektowaną przebudową ul. Łączności nie ulega zmianie.

W przypadku konieczności czasowego zdemontowania istniejącego oznakowania pionowego Wykonawca po zakończeniu robót jest zobowiązany do ponownego ustawienia znaków w dotychczasowej lokalizacji.

3.9. Zieleń przydrożna

W ramach niniejszej inwestycji nie jest planowane wykonanie nowych nasadzeń zieleni osłonowej bądź zieleni dekoracyjnej. Teren nieutwardzony w pasie drogowym zostanie pokryty warstwą humusu. Nieumocnione skarpy nasypów zostaną obsiane mieszkanką traw.

W ramach niniejszej inwestycji przewiduje się do wycięcia 8 szt drzew wg poniższego zestawienia.

Lp	Kilometraż drogi	Strona drogi	Odległość od osi proj. jezdni	Nazwa drzewa	Ilość pni (szt)	Obwód drzewa (cm)	Dyspozycja
1	0+189,00	P	7,50	wierzba	1	110	pozostaje
2	0+190,00	P	8,90	wierzba	1	144	pozostaje
3	0+253,00	P	2,00	wierzba	1	204	do wycinki
4	0+270,00	P	2,00	wierzba	1	188	do wycinki
5	0+292,00	P	1,30	wierzba	1	157	do wycinki
6	0+292,00	P	1,30	wierzba	1	144	do wycinki
7	0+292,00	P	1,30	wierzba	1	110	do wycinki
8	0+292,00	P	1,30	wierzba	1	82	do wycinki
9	0+322,00	P	1,80	wierzba	1	82	do wycinki
10	0+322,00	P	1,80	wierzba	1	82	do wycinki
11	0+885,00	L	8,80	lipa	1	235	pozostaje
12	0+898,00	L	8,90	lipa	1	314	pozostaje
RAZEM:							

Zagospodarowanie pozyskanej dłużycy, karpiny i gałęzi powinno być zgodne z dyspozycją Inwestora.

3.10. Roboty ziemne i gospodarka gruntami

W ramach niniejszej inwestycji przewiduje się do wykonania 1513 m³ wykopów i 1472 m³ nasypów.

Grunty pochodzące z wykopów należy wykorzystać w całości do budowy nasypów. Ewentualny nadmiar gruntu i nadmiar humusu należy przewieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

4. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM

W celu zapewnienia swobodnego poruszania się osobom niepełnosprawnym po zaprojektowanych chodnikach należy płynnie obniżyć płaszczyznę chodnika w rejonie zjazdów oraz dostosować poziom chodnika i krawężnika do poziomu nawierzchni drogi w rejonie przejść dla pieszych i na skrzyżowaniach z drogami bocznymi poprzez wykonanie w nawierzchni chodnika ramp o szerokości min. 2 m i o nachyleniu podłużnym max. 10%.

Tzw. „światło krawężnika” w miejscu występowania przejść dla pieszych i na obramowaniu nawierzchni zjazdów nie może być większe niż 2 cm.

5. OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH

Poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania, uzasadnionych interesów osób trzecich w przypadku niniejszej inwestycji polega na:

1. zapewnieniu dostępu do drogi publicznej z wszystkich posesji graniczących z pasem drogowym, które w chwili obecnej mają dostęp (zjazd) do przedmiotowej drogi gminnej;

Warunek ten został spełniony poprzez ujęcie w dokumentacji projektowej przebudowy wszystkich istniejących zjazdów na posesje prywatne i zjazdów publicznych na drogi wewnętrzne.

2. przebudowie innych dróg publicznych, z którymi krzyżuje się droga gminna;

Dokumentacja projektowa obejmuje przebudowę wszystkich skrzyżowań z drogami gminnymi i z drogą powiatową. Drogi innej kategorii nie występują.

3. przebudowie lub zabezpieczeniu urządzeń infrastruktury technicznej znajdujących się w pasie drogowym, które kolidują z projektowaną inwestycją;

Zaprojektowano przebudowę i zabezpieczenie wszystkich urządzeń infrastruktury technicznej wg wymagań postawionych przez odpowiednich właścicieli sieci. Ponadto, pokrywy istniejących studzienek kanalizacyjnych oraz osłony zaworów wodociągowych i gazowych, które znajdują się w pasie projektowanych robót zostaną dostosowane do poziomu projektowanej nawierzchni jezdni i do płaszczyzny projektowanego terenu. Dodatkowo, Wykonawca robót jest zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności w czasie prowadzenia robót sprzętem mechanicznym w pobliżu istniejących urządzeń infrastruktury technicznej i w pobliżu ogrodzeń prywatnych posesji.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót Wykonawca jest zobowiązany do oznaczenia podziemnych linii przebiegających w pasie prowadzenia robót oraz do poinformowania pracowników i operatorów sprzętu budowlanego o sposobie oznaczenia tych linii.

Realizacja inwestycji nie ogranicza możliwości korzystania z sieci medialnych usytuowanych w pasie drogowym oraz nie powoduje konieczności rozbiórki lub przebudowy innych obiektów budowlanych niezwiązanych z infrastrukturą drogową w tym ogrodzeń posesji.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

rys. nr 1 - ORIENTACJA

rys. nr 2.1÷2.2 – PLAN SYTUACYJNY

rys. nr 3 – PRZEKROJE NORMALNE

rys. nr 4 – PRZEKRÓJ PODŁUŻNY

rys. nr 5 – PRZEKROJE POPRZECZNE

rys. nr 6 - ZJAZD INDYWIDUALNY