FP PROJEKT
SPÓŁKA Z O.O.
ul. Kolejowa 19/4, 39-200 Dębica | tel: 730 476 677 | fax: 14 692 62 72 | www.fpprojekt.pl

Stadium:	**PROJEKT KONCEPCYJNY**		
Nazwa obiektu budowlanego lub zamierzenia budowlanego:	**Budowa łącznika ul. Batorego z ul. Kochanowskiego w Gorlicach**		
Adres obiektu budowlanego:	**województwo małopolskie powiat gorlicki m. Gorlice**		
Kategoria obiektu budowlanego:	**XXV**		
Jednostka ewidencyjna, obręb, nr ewidencyjne działek:	**Działki w liniach rozgraniczających teren inwestycji drogowej: 2049/6, 2083/2, 2084/5, 2084/7, 2049/2, 2039/1, 2050, 2038/12, 2038/20, 2038/19, 2038/2, 2038/10, 2038/11, 2037/12, 2037/16, 2038/8, 2037/3, 2036/2, 2029/15, 2853/1 jednostka ewidencyjna, obręb: 120501_1.0001 Gorlice**		
Inwestor:	**Miasto Gorlice ul. Rynek 2 38-300 Gorlice**		
Nr projektu:	**1667**	Nr i data umowy:	**IR-II.721.1.128.2016 z dn. 02.11.2016**
Rewizja:	**1.0**	Data opracowania:	**11.2016**
Jednostka projektowa:	**FP PROJEKT spółka z o.o. ul. Kolejowa 19/4, 39-200 Dębica**		
Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Podpis	Data
Opracowała:	**inż. Anna Bartuś**	Bartuś	**11.2016**
Projektował:	**mgr inż. Tomasz Passoń PDK/0199/PWOD/14**	mgr inż. TOMASZ PASSOŃ upr. nr PDK/0199/PWOD/14 do projektowania i kierowania robotami bud. bez ograniczeń w spec. inżynieryjnej: drogowej	**11.2016**

Zawartość opracowania

I. Część opisowa

1. Strona tytułowa
2. Karta zawartości opracowania
3. Opis techniczny

II. Część rysunkowa

1. Orientacja skala 1:10 000
2. Plan sytuacyjny skala 1:500
3. Przekrój konstrukcyjny skala 1:50
4. Profil podłużny skala 1:50/500
5. Przekroje poprzeczne skala 1:100

OPIS TECHNICZNY

do projektu koncepcyjnego dla zadania p.n.
„Budowa łącznika ul. Batorego z ul. Kochanowskiego w Gorlicach"

1. Podstawa opracowania

Materiały wyjściowe:

- Umowa nr IR-II.721.1.128.2016 z dnia 02.11.2016 r. zawarta z Miastem Gorlice,
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500,
- Pomiary uzupełniające w terenie,
- Uzgodnienia z Inwestorem.

W projekcie uwzględniono wymogi wymienione w:

- Ustawie z dn. 20.06.1997 Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 wraz z późn. zmianami),
- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. nr 43 poz. 430 wraz z późn. zmianami),
- Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 25.04.2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U.2012 r. poz. 463),
- Ustawie z dn. 21.03.1985 o drogach publicznych (Dz. U. 2013 r. poz.260 wraz z późn. zmianami).

2. Temat opracowania

Budowa łącznika ul. Batorego z ul. Kochanowskiego w Gorlicach.

3. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wskazanie niezbędnego zakresu inwestycji (budowy łącznika ul. Batorego z ul. Kochanowskiego) dla poprawy warunków ruchu drogowego oraz komfortu i bezpieczeństwa użytkowników ulicy.

Opracowaniem objęto budowę łącznika ul. Batorego z ul. Kochanowskiego w zakresie:

- rozwiązań dot. geometrii projektowanej drogi oraz skrzyżowania,
- konstrukcji nawierzchni,
- budowy jednostronnej ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych.

W projekcie koncepcyjnym przedstawiono 3 warianty budowy łącznika (rys. 2.1 – 2.3 „Plan sytuacyjny wariant 1 – 3"). Ostateczny wariant przyjęty do opracowania koncepcji to **WARIANT 3** (rys. 2.1 „Plan sytuacyjny wariant 3"), który został uzgodniony z Inwestorem.

4. Stan istniejący

Ulice objęte opracowaniem znajdują się w miejscowości Gorlice w południowo – wschodniej części miasta. Zlokalizowane są na terenie zabudowanym – budownictwo jednorodzinne.

Ul. Kochanowskiego posiada przekrój drogowy o szerokości jezdni 5,00 – 5,20 m, natomiast ul. Batorego posiada przekrój uliczny o szerokości jezdni 6,00 m. Obie ulice posiadają nawierzchnię bitumiczną. Połączenie dróg odbywać się będzie na działkach gdzie częściowo jest istniejąca droga gruntowa, która stanowi dojazd do przyległych posesji.

5. Stan projektowany

5.1 Parametry techniczne infrastruktury drogowej

- kategoria drogi: gminna
- klasa drogi: L
- przekrój: uliczny
- kategoria ruchu: KR3
- prędkość projektowa: Vp=30 km/h
- ruch pojazdów dwukierunkowy

- szerokość jezdni: 6,00 m (+ poszerzenia na łukach poziomych w planie)
- szerokość ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych: 2,50 m
- szerokość opaski: 0,50 m
- szerokość pobocza: 0,75 m
- droga na terenie zabudowy.

5.2 Sytuacja

W celu uporządkowania ruchu oraz poprawy warunków ruchu drogowego łącznik ul. Kochanowskiego z ul. Batorego zaprojektowano jako drogę z pierwszeństwem przejazdu, natomiast dalszy przebieg ul. Kochanowskiego jako drogę podporządkowaną. Skrzyżowanie zaprojektowano jako zwykłe, o promieniu wyokrąglającym krawędzie jezdni R = 6 m.
Szerokość projektowanej jezdni wynosi 6,00 m (+ poszerzenia na łukach poziomych w planie).
Od km 0+000.00 do km 0+120.30 ścieżkę rowerową z dopuszczeniem ruchu pieszych zaprojektowano po stronie prawej, natomiast od km 0+116.30 do km 0+394.10 po stronie lewej. Szerokość ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych wynosi 2,50 m, opaska szerokości 0,50 m. Po stronie przeciwnej zaprojektowano pobocze szerokości 0,75 m.
W ciągu drogi (łącznika) znajduje się 16 istniejących zjazdów indywidualnych. Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu w okolicy dz. nr ewid. 2037/19, 2037/14, 2038/2 i 2038/18 należy rozebrać część ogrodzeń.

5.3 Niweleta

Niweleta łącznika została zaprojektowana w sposób zapewniający sprawne odwodnienie oraz poprowadzona z uwzględnieniem ukształtowania przyległego terenu i istniejących zjazdów do posesji. Spadki podłużne projektowanych odcinków ulicy wynoszą od ±0,30% do ±2,40%. Załamania niwelety wyokrąglono łukami wypukłymi i wklęsłymi o promieniach od 600,0 m do 1000,0 m.

5.4 Przepusty

W ciągu drogi (łącznika) znajduje się istniejący ciek wodny oraz dwa rowy otwarte. W celu przeprowadzenia wody pod projektowaną drogą zaprojektowano 3 przepusty. Przepusty istniejące znajdujące się w ciągu projektowanej drogi należy zlikwidować.
Na istniejącym cieku wodnym w km 0+067.90 zaprojektowano przepust z blach falistych o kształcie łukowo-kołowym o wymiarach 1,15x0,82 m. Przepust zostanie posadowiony na podbudowie z tłucznia kamiennego gr. 35 cm. Wlot i wylot przepustu umocniono brukiem kamiennym na zaprawie cementowo – piaskowej.
W km 0+351.40 i 0+379.60 na istniejących rowach otwartych zaprojektowano przepusty żelbetowe śr. 60 cm. Przepusty posadowione będą na podbudowie z tłucznia kamiennego gr. 20 cm. Wloty i wyloty przepustów umocniono brukiem kamiennym na zaprawie cementowo – piaskowej.
Dno cieku wodnego oraz rowów otwartych przed wlotem i za wylotem przepustów należy wyprofilować.
W przypadku realizacji inwestycji, konieczne będzie uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie oraz przebudowę urządzeń wodnych (przepustów).

5.5 Konstrukcja nawierzchni

Kategoria ruchu – KR3

Konstrukcja jezdni:
- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 5 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 7 cm – warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywem $C_{90/3}$
- wzmocnienie podłoża do grupy nośności G1

Konstrukcja ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych:
- 6 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 10 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie
- wzmocnienie podłoża do grupy nośności G1

Na etapie przygotowania projektu budowlanego/wykonawczego należy opracować opinię geotechniczną i na jej podstawie (zależnie od grupy nośności podłoża) zaprojektować wymianę gruntu lub dodatkową warstwę wzmacniającą podłoże.

5.6 Przekrój typowy

Przekrój ulicy:
- szerokość jezdni: 6,00 m (+ poszerzenia na łukach poziomych w planie)
- szerokość ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych: 2,50 m
- szerokość opaski: 0,50 m
- szerokość pobocza: 0,75 m
- spadek poprzeczny jezdni: 2,00% (daszkowy),
- spadek poprzeczny ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych: 2,00% (do jezdni)
- spadek pobocza: 8,00%

Projektowany łącznik będzie posiadał przekrój uliczny. Jezdnia o szerokości 6,00 m na całej długości będzie miała spadek daszkowy. Obramowana zostanie betonowym krawężnikiem drogowym o wymiarach 15x30 cm na ławie betonowej z oporem ze ściekiem przykrawężnikowym szerokości 21 cm z dwóch rzędów betonowej kostki brukowej na ławie betonowej. Za krawężnikiem (do km 0+120.30 po stronie prawej, od km 0+116.30 do km 0+394.10 po stronie lewej) zaprojektowano ścieżkę rowerową z dopuszczeniem ruchu pieszych o nawierzchni z betonu asfaltowego szerokości (wraz z krawężnikiem, bez obrzeża) 2,50 m. Nawierzchnię ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych zakończono betonowym obrzeżem o wymiarach 8x30 cm na ławie betonowej z oporem. Za obrzeżem zaprojektowano opaskę gruntową szerokości 0,50 m.
Krawężnik wyniesiono względem krawędzi jezdni na wysokość 12 cm (14 cm od powierzchni ścieku przykrawężnikowego), natomiast na zjazdach i przejściach dla pieszych zaprojektowano krawężnik obniżony (ponad krawędź jezdni: 2 cm – na zjazdach; 0 cm – przejściu dla pieszych).
Po przeciwnej stronie zaprojektowano pobocze szerokości 0,75 m.

6. Geotechniczne warunki posadowienia

Na podstawie szacunkowego zakresu robót ustala się pierwszą kategorię geotechniczną dla całego przedsięwzięcia.
Ostateczną decyzję co do ustalenia kategorii geotechnicznej obiektu winien podjąć projektant na etapie wykonania projektu budowlanego.

7. Sieci uzbrojenia terenu

W rejonie inwestycji znajdują się sieci uzbrojenia inżynieryjnego:
- sieć wodociągowa
- sieć elektryczna
- sieć telekomunikacyjna
- sieć gazowa
- kanalizacja sanitarna
- kanalizacja deszczowa

W przypadku realizacji inwestycji, konieczne jest opracowanie projektów branżowych na zabezpieczenie oraz przełożenie w/w sieci kolidujących z inwestycją.

8. Odwodnienie

Założeniem niniejszego opracowania było zaprojektowanie ścieku przykrawężnikowego szerokości 21 cm z dwóch rzędów betonowej kostki brukowej na ławie betonowej, odprowadzającego wody opadowo-roztopowe z jezdni i ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych.
Dalsza część odwodnienia (odprowadzenie wód ze ścieku przykrawężnikowego) zostanie przedstawiona w szczegółowej dokumentacji projektowej (projekcie budowlanym/wykonawczym).

9. Organizacja ruchu drogowego

Realizacja inwestycji wymagać będzie zmian w stałej organizacji ruchu. Na etapie opracowania projektu budowlanego/wykonawczego należy sporządzić projekt stałej organizacji ruchu i uzyskać wymagane uzgodnienia i zatwierdzenie projektu.

10. Pas drogowy

Realizacja inwestycji wymagać będzie zajęcia części działek prywatnych, sąsiadujących z istniejącym pasem drogowym. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. nr 43 poz. 430 wraz z późn. zmianami) szerokość ulicy klasy L w liniach rozgraniczających nie powinna być mniejsza niż 12,0 m.

Przyjęcie szerokości w liniach rozgraniczających mniejszej niż 12,00 m jest dopuszczalne w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, pod warunkiem zapewnienia możliwości umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych. Przyjęcie mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy obejmującej:

- wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych,
- sposób etapowego i docelowego odwodnienia,
- wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia,
- podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych,
- podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza.

Wstępnie przeprowadzona analiza w/w uwarunkowań oraz istniejącego zagospodarowania terenu, wskazuje, że nie jest możliwe przyjęcie normatywnej szerokości w liniach rozgraniczających, tj. 12,00 m.

11. Ochrona interesów osób trzecich

Inwestycja w żadnym przypadku nie ogranicza dostępu do drogi publicznej ani możliwości korzystania z mediów.

12. Wpływ obiektu na środowisko

Inwestycja nie jest szkodliwa dla środowiska naturalnego.

13. Szkody górnicze

Teren zamierzenia budowlanego nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

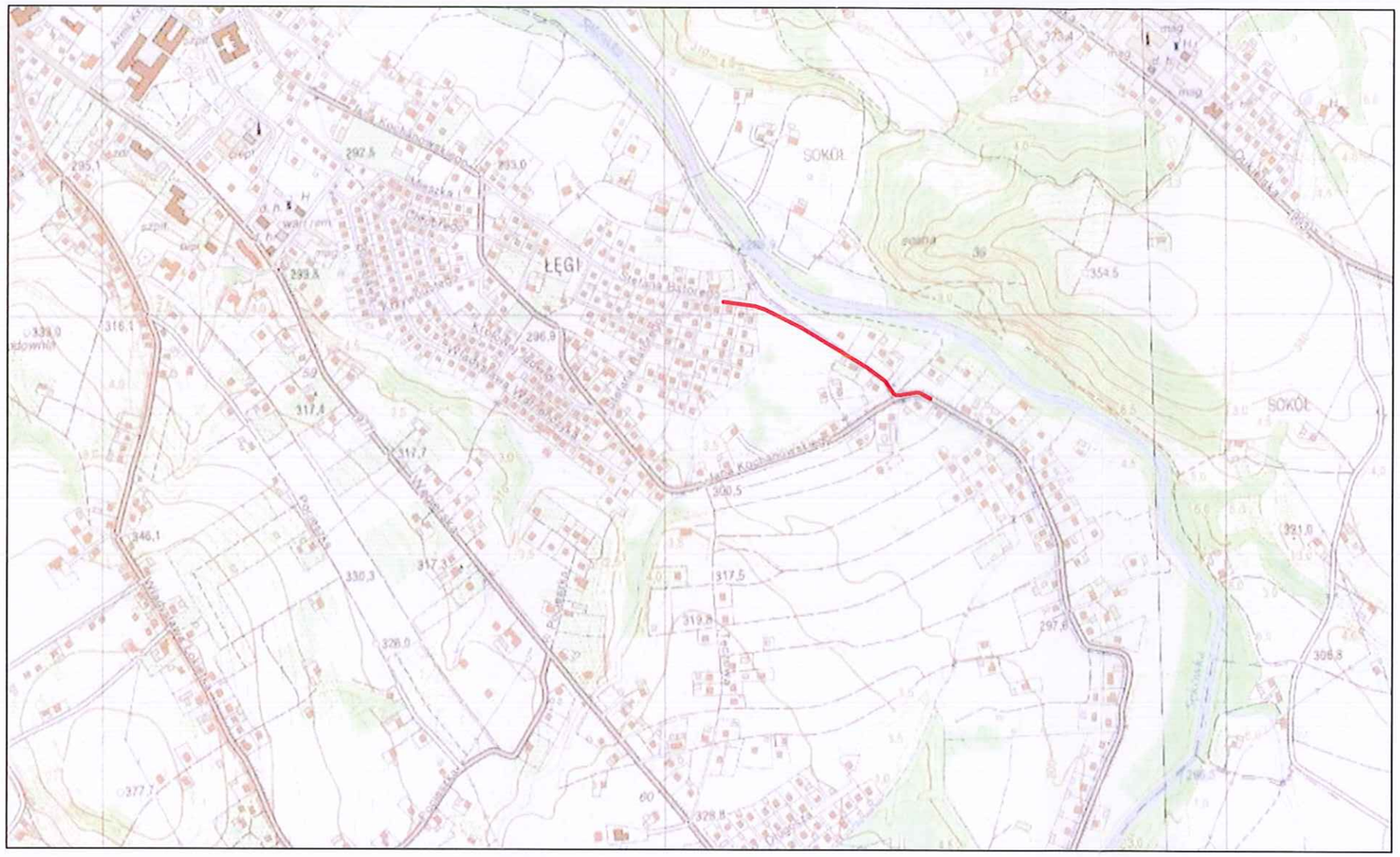
14. Rejestr zabytków

Teren, na którym zlokalizowana jest ulica nie jest wpisany do rejestru zabytków.

15. Podsumowanie

Niniejsze opracowanie stanowi projekt koncepcyjny, wskazujące zamierzony sposób realizacji inwestycji. Szczegółowe rozwiązania w zakresie geometrii ulicy, ukształtowania wysokościowego, organizacji ruchu, a także przebudowy i zabezpieczania sieci uzbrojenia terenu winny zostać przedstawione w szczegółowej dokumentacji projektowej (projekt budowlany / wykonawczy).

ORIENTACJA
SKALA 1:10000

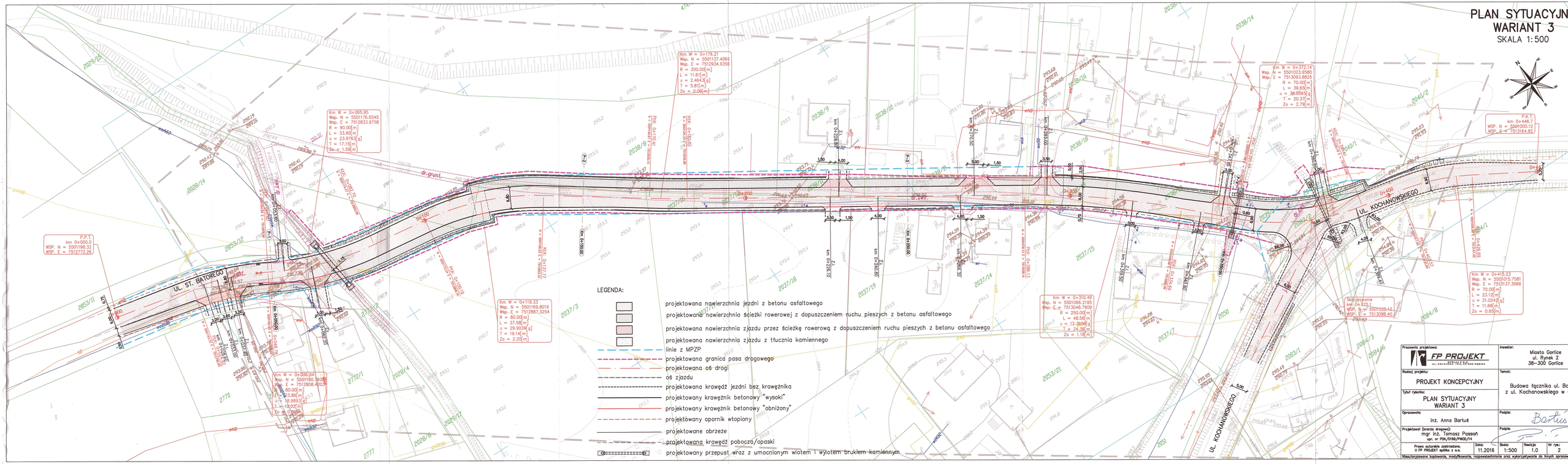


MIEJSCE INWESTYCJI

Pracownia projektowa: FP PROJEKT SPÓŁKA Z O.O. UL. KOLEJOWA 19/4, 39-200 DĘBICA		Inwestor: Miasto Gorlice ul. Rynek 2 38–300 Gorlice			
Rodzaj projektu: PROJEKT KONCEPCYJNY		Temat: Budowa łącznika ul. Batorego z ul. Kochanowskiego w Gorlicach			
Tytuł rysunku: ORIENTACJA					
Opracował: inż. Anna Bartuś		Podpis: Bartuś			
Projektował (branża drogowa): mgr inż. Tomasz Passoń upr. nr PDK/0199/PWOD/14		Podpis:			
Prawa autorskie zastrzeżone. © FP PROJEKT spółka z o.o.	Data: 11.2016	Skala: 1:10 000	Rewizja: 1.0	Nr rys.: 1	Nr ark.: 1

Nieautoryzowane kopiowanie, modyfikowanie, rozpowszechnianie oraz wykorzystywanie do innych opracowań zabronione.

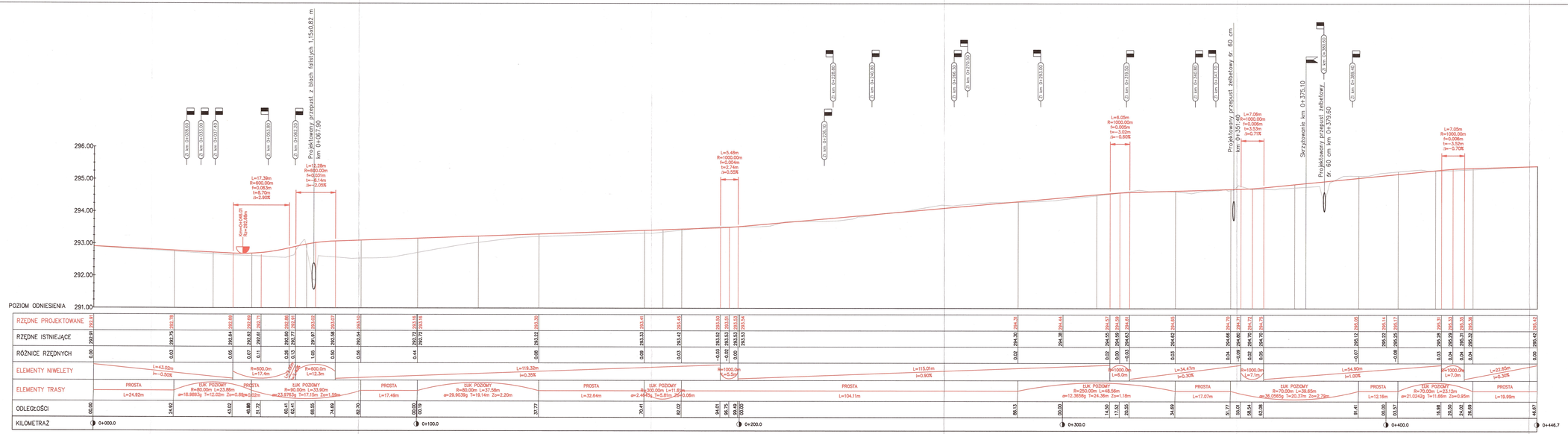
PLAN SYTUACYJN
WARIANT 3
SKALA 1:500



Pracownia projektowa: FP PROJEKT Usługowa Spółka Cywilna	Inwestor: Miasto Gorlice ul. Rynek 2 38-300 Gorlice
Rodzaj projektu: PROJEKT KONCEPCYJNY	Temat: Budowa łącznika ul. Bo z ul. Kochanowskiego w
Tytuł rysunku: PLAN SYTUACYJNY WARIANT 3	
Opracowało: inż. Anna Bartuś	Podpis: Bartuś
Projektował (branża drogowa): mgr inż. Tomasz Pasoń uprawnienia nr PDK/0195/PWOD/14	Podpis:
Prawa autorskie zastrzeżone. © FP PROJEKT spółka z o.o.	Data: 11.2016 · Skala: 1:500 · Rewizja: 1.0 · Nr rys.: 2
Niedozwolone kopiowanie, modyfikowanie, rozpowszechnianie oraz wykorzystywanie do innych opracowań	

PROFIL PODŁUŻNY DROGI

SKALA 1:50/500



LEGENDA:

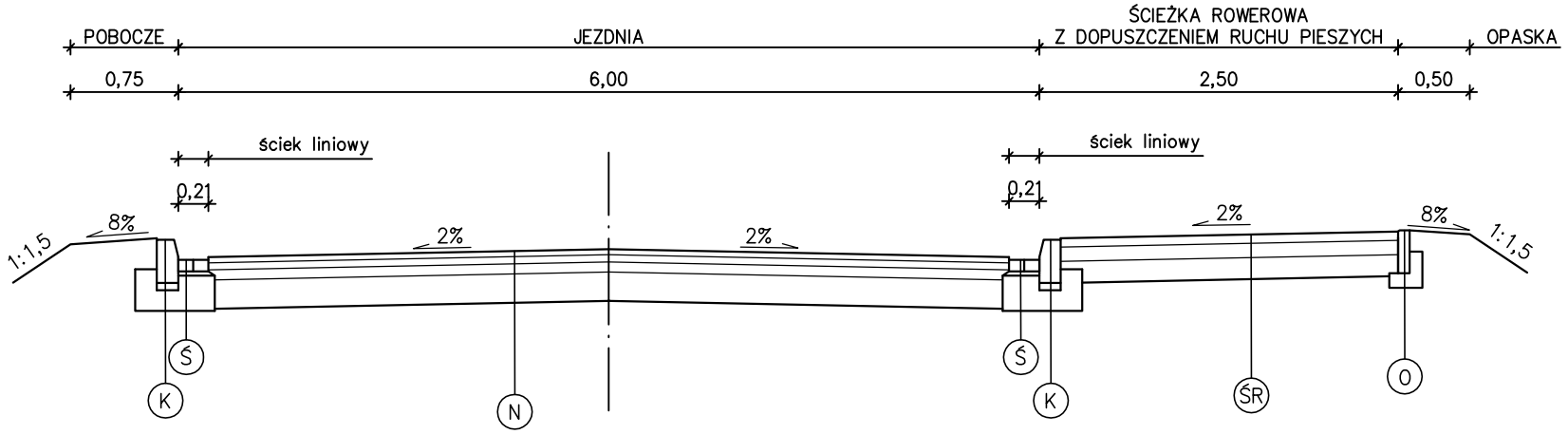
- istniejący teren
- projektowana niweleta drogi
- zjazd indywidualny lewy/prawy
- skrzyżowanie strona prawa

Projektowanie projektowe: FP PROJEKT sp. z o.o. 33-300 Gorlice, ul. Rynek 2		Inwestor: Miasto Gorlice ul. Rynek 2 38-300 Gorlice	
Rodzaj projektu: PROJEKT KONCEPCYJNY		Temat: Budowa łącznika ul. Batorego z ul. Kochanowskiego w Gorlicach	
Tytuł rysunku: PROFIL PODŁUŻNY DROGI			
Opracowała: Inż. Anna Bartuś		Podpis: Bartuś	
Projektował Dyrektor Biura: mgr inż. Tomasz Passoń upr. nr PDG/036/PWDI/14		Podpis:	
Prawa autorskie zastrzeżone: © FP PROJEKT spółka z o.o.	Data: 11.2016	Skala: 1:50/500	Rewizja: 1.0	Nr rys.: 4	Nr ark.: 1

Niewłaściwe prawnie kopiowanie, modyfikowanie, rozpowszechnianie oraz zakorzystywanie do innych sprzeczne zastrzeżone.

PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY
SKALA 1:50

KATEGORIA RUCHU – KR3



30cm	Obrzeże betonowe 8/30 cm
10cm	Ława z betonu – beton C16/20

O

8cm	ściek liniowy z 2 rzędów betonowejkostki brukowej
3cm	Podsypka cementowo–piaskowa 1:4
20cm	Ława z betonu – beton C16/20

Ś

30cm	Krawężnik betonowy 15/30 cm
5cm	Podsypka cementowo–piaskowa 1:4
15cm	Ława z betonu z oporem – beton C16/20

K

4cm	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
5cm	Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
7cm	Warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego
20cm	Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3
	Wzmocnienie podłoża do grupy nośności G1

N

6cm	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
10cm	Podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane 0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie
15cm	Podbudowa pomocnicza – kruszywo naturalne 0/63 mm stabilizowane mechanicznie
	Wzmocnienie podłoża do grupy nośności G1

ŚR

Na etapie przygotowania projektu budowlanego należy opracować opinię geotechniczną i na jej podstawie (zależnie od grupy nośności podłoża) zaprojektować wymianę lub dodatkową warstwę wzmacniającą podłoże nawierzchni.

Poszerzenia na łukach poziomych wg rys. 2.1 "Plan sytuacyjny Wariant 3"

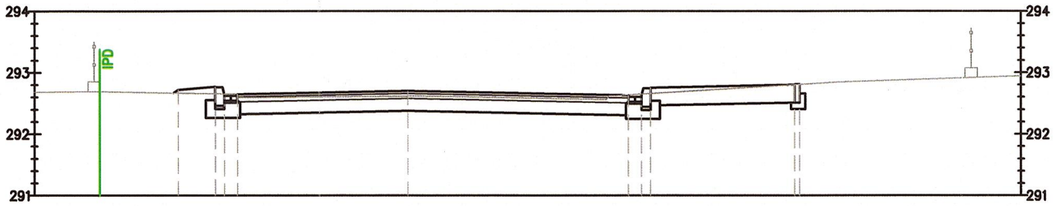
Pracownia projektowa: FP PROJEKT SPÓŁKA Z O.O. UL. KOLEJOWA 19/4, 39-200 DĘBICA		Inwestor: Miasto Gorlice ul. Rynek 2 38–300 Gorlice			
Rodzaj projektu: PROJEKT KONCEPCYJNY		Temat: Budowa łącznika ul. Batorego z ul. Kochanowskiego w Gorlicach			
Tytuł rysunku: PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY					
Opracowała: inż. Anna Bartuś		Podpis: Bartuś			
Projektował (branża drogowa): mgr inż. Tomasz Passoń upr. nr PDK/0199/PWOD/14		Podpis:			
Prawa autorskie zastrzeżone. © FP PROJEKT spółka z o.o.	Data: 11.2016	Skala: 1:50	Rewizja: 1.0	Nr rys.: 3	Nr ark.: 1

Nieautoryzowane kopiowanie, modyfikowanie, rozpowszechnianie oraz wykorzystywanie do innych opracowań zabronione.

PRZEKROJE POPRZECZNE

SKALA 1:100

oś drogi P-1 0+050.00



| | | |