

PROJEKT WYKONAWCZY

Temat: *„Przebudowa ul. Rybackiej w m. Niechorze”*

Inwestor: *Gmina Rewal*

ul. Mickiewicza 19

72-344 Rewal

Projektowała : mgr inż. Edyta Boczek

Opracował: mgr inż. Mariusz Jażdżewski

SPIS TREŚCI:

Część opisowa:

1. Podstawa opracowania
2. Stan istniejący
3. Warunki wodno-gruntowe
4. Założenia projektowe
5. Ulica w planie sytuacyjnym
6. Ulica w przekroju poprzecznym
7. Ulica w przekroju podłużnym
8. BHP

Część formalno-prawna

1. Uprawnienia projektanta
2. Oświadczenie projektanta

Część graficzna:

1. Plan sytuacyjny
2. Profil podłużny
3. Przekroje poprzeczne
4. Przekroje konstrukcyjne
5. Plan tyczenia

Załączniki:

1. Obliczenie ilości mas ziemnych
2. Powierzchnia zdjęcia humusu

1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania niniejszej dokumentacji stanowią następujące dokumenty:

- Zlecenie Inwestora
- Wtórnik mapy zasadniczej
- Pomiary wysokościowe i wizja wykonana w terenie

2. Stan istniejący

W chwili obecnej ul. Rybacka w Niechorzu jest na początkowym odcinku (do ul. Szczecińskiej) ulica o nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości około 4m, z miejscowymi uszkodzeniami wskazującymi swoim charakterem na nieność podbudowy (spękania siatkowe i zapadnięcia nawierzchni). Na podstawie wykonanych odwiertów stwierdzono, że grubość warstwy bitumicznej waha się od 5 do 8 cm i została ułożona na podłożu z płyt typu Yomb bądź żużlu paleniskowym o różnej grubości. Istniejąca jezdnia jest obramowana krawężnikiem betonowym (lewa strona), a wzdłuż jezdni po lewej stronie (do działki nr 753/11) usytuowany jest chodnik (o zmiennej szerokości) z płytek betonowych (w obrębie skrzyżowania z Aleją Bursztynową chodnik z kostki polbruk z elementami kostki kamiennej – chodnik do odtworzenia na w/w odcinku w tym samym wzorze). Od strony południowej (pomiędzy ulicą a jeziorem Lwia Łuza) znajduje się pas zieleni i linia kolejki wąskotorowej. Istniejący pas zieleni jest wykorzystywany przez mieszkańców oraz wczasowiczów jako miejsca parkingowe. Z opracowania wydzielono część zawierająca szczegółowe rozwiązanie skrzyżowania z Aleją Bursztynową jako alternatywne rozwiązanie dla już opracowanego wariantu będącego w posiadaniu Inwestora.

3. Warunki wodno-gruntowe

Na projektowanym odcinku wykonano badania geotechniczne (zrealizowanych przez Fundację na rzecz Politechniki Szczecińskiej). Opracowanie i wyniki załączono do niniejszej dokumentacji.

4. Założenia projektowe

Przy opracowaniu układu sytuacyjnego założono utrzymanie istniejącego zagospodarowania. Ulica będzie stanowiła element układu komunikacyjnego dla projektowanych parkingów na dalszym odcinku ul. Rybackiej oraz tak jak w chwili obecnej będzie drogą dojazdową do posesji zlokalizowanych w jej ciągu. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r

zakwalifikowano drogę do klasy „D”- dojazdowe i dla tej klasy drogi przyjęto parametry projektowe.

5. Ulica w planie sytuacyjnym

Projektowany odcinek jezdni został zlokalizowany w taki sposób aby pokrywał się z istniejącym przebiegiem ul. Rybackiej a ewentualne przesunięcia osi jezdni wynikają z konieczności korekt drogi w planie oraz przyjętej szerokości chodnika (2 m na całej długości projektowanego odcinka). Przyjęto, że przebudowane zostanie istniejące skrzyżowanie z Aleją Bursztynowa tak żeby uporządkować ruch pojazdów i pieszych w obrębie skrzyżowania (zaprojektowano wyspę rozdzielającą z elementami poszerzeń z kostki kamiennej (alternatywa). Wzdłuż ul. Rybackiej zaprojektowano wykonanie dwóch parkingów (zgodnie z planem sytuacyjnym). Ze względu na rozbudowaną infrastrukturę podziemną w obrębie prowadzonych prac (Siecie TP i ENEA, kanalizacja i inne) wszelkie prace związane z wykopami należy prowadzić w sposób uniemożliwiający uszkodzenie któregośkolwiek z powyższych elementów a dodatkowo w dokumentacji przewidziano że w przypadku ewentualnego odsłonięcia kabli technicznych należy je zabezpieczyć poprzez umieszczenie w rurach dwudzielnych, natomiast kolizje uniemożliwiające dalsze prowadzenie prac winny zostać natychmiast zgłaszane do osoby sprawującej nadzór nad prowadzoną inwestycją. W założeniach projektowych przyjęto, że pochylenie skarpy od strony kolejki wąskotorowej będzie wynosił 1:1,5 ale w uzasadnionym przypadku można zwiększyć nachylenie skarpy (do 1:1).

6. Ulica w przekroju poprzecznym

W związku z niejednorodnością istniejącej nawierzchni przyjęto, że jedynie w obrębie skrzyżowania pozostawiona zostanie istniejąca nawierzchnia (do km 0+037,60) natomiast na pozostałym odcinku (tj. do ul. Szczecińskiej) konstrukcja nawierzchni wykonana zostanie od podstaw. Z uwagi na wyniki badań geotechnicznych przyjęto, że na całej długości odcinka rozbiórkowego oraz całej powierzchni planowanych parkingów wykonana zostanie stabilizacja gruntu cementem o $R_m=2,5$ MPa i grubości 15 cm. Jako warstwę podbudowy przyjęto, warstwę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o grub. 20 cm. Na parkingach i drogach manewrowych w obrębie parkingów przyjęto warstwę ścieralną z kostki betonowej grub. 8 cm- jezdnie oraz nawierzchnie z płyt wielootworowych na parkingach (np. typu Meba) . Ciąg ul. Rybackiej zaprojektowano jako warstwę ścieralną z BA grub. 4 cm i 6 cm warstwy wiążąco-wyrównawczej. W obrębie skrzyżowania z Aleją Bursztynowa (do km 0+037,60) należy wykonać wyrównanie z MMA i warstwę ścieralną z BA grub. 4 cm. W przypadku gdy projektowana jezdnia wychodzi poza krawędź istniejącej jezdni należy wykonać poszerzenia o konstrukcji jak na odcinku rozbiórkowym. Przyjęto, że krawężniki

betonowe ustawione zostaną ze światłem 8 cm ponad warstwę ścieralną (na odcinkach bez chodników) i ze światłem równym 2 cm w przypadku krawężnika wzdłuż chodnika, przy czym na odcinku od km 0+046,00 (koniec wjazdu str. L i wyjazd z parkingu str. P) do końca odcinka wzdłuż krawężnika wykonany zostanie ciek przykrawężnikowy z kostki kamiennej regularnej 8/10 (należy przyjąć szerokość ścieku równą 16-18 cm tak aby w jak najmniejszym stopniu zawężyć projektowaną jezdnię). W obrębie wyspy na skrzyżowaniu z Aleją Bursztynową wykonane zostaną poszerzenia jezdni z kostki kamiennej regularnej 16/18 obramowane opornikiem kamiennym o grub. około 8cm i wysokości min 20 cm ustawionych na ławie betonowej. Wzdłuż ul. Rybackiej po lewej stronie zaprojektowano chodnik o szerokości 2m z kostki polbruk grub. 6 cm w obrzeżu betonowym 8x25 ustawionym na podsypce cementowo-piaskowej. Wjazdy obramowane krawężnikiem betonowym 15x30 na ławie betonowej z oporem, nawierzchnia z kostki polbruk grub. 8 cm.

7. Ulica w przekroju podłużnym

Ulica w przekroju podłużnym została zaprojektowana w taki sposób aby w maksymalny sposób dopasować się do istniejących wjazdów do posesji ale jednocześnie przyjęto, że w związku z wysokim stanem wód gruntowych zachowana zostanie tendencja do wyniesienia powierzchni parkingów i dróg manewrowych ponad istniejący teren.

8. Bezpieczeństwo i higiena Pracy

W trakcie prowadzenia prac należy przestrzegać przepisów BHP dla prowadzonych robót zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r.

Podstawy prawne

- ☐ Rozporządzenie ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430)
- ☐ Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych