

ARCHIKOM

BIURO PROJEKTOWE

tel./ fax. (0-14) 692 68 56

tel. kom. 0-608 385 193

**TEMAT: PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ
PUBLICZNEJ W MIEJSCOWOŚCI
KORZENIÓW W KM 0+000,00 – 0+676,00**

INWESTOR: GMINA ŻYRAKÓW, 39-204 ŻYRAKÓW 137

ADRES INWESTYCJI :
Dz. nr ewid.: 492/1
w miejscowości Korzeniów; Gmina Żyraków

BRANŻA: DROGOWA

PROJEKTOWAŁ: mgr inż. Bogusław Czarnik
nr upr. 120/99

DATA OPRACOWANIA: sierpień 2019r.

I. DANE OGÓLNE.

1. Podstawa opracowania.

Podstawą opracowania dokumentacji technicznej przebudowy drogi gminnej ; były następujące dokumenty, normy i piśmiennictwo:

A. Dokumenty formalne:

- [1] Umowa zawarta pomiędzy Gminą Żyraków, a Biurem Projektowym „ARCHIKOM” z Dębicy.
- [2] Ustawa z dnia 07 lipca 1994r. „Prawo Budowlane” (Dz.U. Nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami).

B. Normy i wytyczne:

- [3] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. „W sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Nr 43, poz. 430)

2. Przedmiot opracowania.

Niniejszym opracowaniem objęta jest dokumentacja techniczna przebudowy drogi gminnej publicznej w miejscowości Korzeniów w km 0+000 – 0+676 na działce: nr ewid. 492/1; na terenie Gminy Żyraków.

3. Cel i zakres opracowania.

Konieczność przebudowy przedmiotowej drogi gminnej wynika z potrzeby zapewnienia należytego dojazdu do budowlanych zabudowanych budynkami mieszkalnymi, a w szczególności zmniejszenia degradacji istniejącej konstrukcji nawierzchni.

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja techniczna przebudowy drogi gminnej publicznej w miejscowości Korzeniów w km 0+000 – 0+676, na terenie gminy Żyraków; w zakresie pozwalającym na dokonanie zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę.

Przebudowa drogi nie wymaga zmiany granic pasa drogowego.

Dotyczy to przede wszystkim zaprojektowania wzmocnienia istniejącej nawierzchni bitumicznej, poszerzeniu jezdni, uzupełnienia poboczy oraz uzyskania normatywnych parametrów geometrycznych. Na całej długości przedmiotowych odcinków oś drogi przewidziano poprowadzić po istniejącej osi z myślą o wykorzystaniu istniejącej nawierzchni i korpusu drogowego, w związku z tym przebudowa nie wymaga zmiany granic pasa drogowego.

II. STAN ISTNIEJĄCY.

W chwili obecnej istniejąca działka drogowa położona w miejscowości Korzeniów stanowi pas drogowy drogi gminnej tworząc dojazd do działek budowlanych zabudowanych budynkami mieszkalnymi jak i przeznaczonych do zabudowy.

W otoczeniu drogi teren ma ukształtowanie równinne.

Przebudowywany odcinek drogi biegnie w kierunku południowo- zachodnim.

W planie sytuacyjnym droga przebiega w odcinkach prostych i lekkich łukach poziomych. Jezdnia i pobocza w istniejącym stanie nie posiadają właściwych przechyłek poprzecznych. Niweleta drogi na całym odcinku posiada znikome spadki podłużne. Wysokościowo odcinek drogi przebiega po terenie bez znacznych wykopów i nasypów. Po obu stronach drogi znajdują się działki budowlane i występują zjazdy indywidualne do działek budowlanych i pól uprawnych.

Przebudowywana droga posiada nawierzchnię asfaltową, zniszczoną poprzez kilkanaście lat użytkowania, pełną nierówności, wybojów i kolein. Uszkodzenia powstałe podczas lata użytkowania wymagają przeprowadzenia przebudowy drogi. Wizualnie można stwierdzić, że grubość nawierzchni jest miejscami niedostateczna i wymaga uzupełnienia. Szerokość jezdni wynosi – 4,0m-5,0m. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo ze względu na bardzo dobre warunki gruntowe tzn. występowanie gruntów przepuszczalnych do istniejących rowów przydrożnych zlokalizowanych częściowo w pasie drogowym i częściowo poza nim.

Wzdłuż odcinka drogi objętego opracowaniem, lub poprzecznie do drogi biegnie sieć energetyczna, teletechniczna, gazowa, kanalizacyjna i wodociągowa.

III. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.

1. Dane dotyczące zagospodarowania terenu.

Przebudowa drogi gminnej obejmuje ułożenie warstwy profilowej z betonu asfaltowego oraz warstwy ścieralnej nawierzchni asfaltowej. Roboty w pasie drogowym związane z przebudową obejmować będą m.in.: wykonanie poszerzeń jezdni do 5m, wzmocnienie konstrukcji drogi z nawierzchnią na odcinku 676 m (odc. w km 0+000 – 0+676,00), ustawienie krawężników (jednostronne) na całym odcinku drogi. Przebieg drogi w planie sytuacyjnym nie ulega zmianie. Kierowano się zasadą, ażeby nie zajmować pod drogę przyległych gruntów. Roboty na drodze dotyczą nadania jej regularnego przebiegu, zastosowania normatywnych spadków poprzecznych jezdni.

Przebudowa drogi powoduje podniesienie niwelety drogi.

Podniesienia niwelety dokonano na taką wysokość, która umożliwi ułożenie przewidzianych warstw konstrukcji nawierzchni bitumicznej.

Odwodnienie jezdni powierzchniowe do istniejących rowów przydrożnych poprzez ściek trójkątny, kratki wpadowe (wpusty uliczne i przykanaliki).

Miejsca kolizji urządzeń technicznych z przebudowywaną drogą uzgodniono z właścicielami (zarządcami) poszczególnych sieci. Warunki TAURON Dystrybucja zawarte w piśmie znak: TD/OTR/OMD/2019-08-13/0000004 z dnia 13.08.2019r. w odniesieniu do istniejących linii energetycznych zostały zachowane.

2. Założenia projektowe.

- Droga publiczna klasy D, jednojezdniowa,
- Prędkość projektowa – 50km/h,
- Długość przebudowywanej drogi – 676,0 m
- Konstrukcja nawierzchni na podłożu G1 o module sprężystości nie mniejszym niż 100 Mpa,
- Szerokość jezdni: 5,0 m (2x2,5m) ,
- Szerokość poboczy: 0,75m ,
- Spadek poprzeczny drogi daszkowy – $i=2\%$,
- Spadek na poboczach – $i=8\%$,
- Odwodnienie – powierzchniowo poprzez studzienki ściekowe i przykanaliki do istniejących rowów przydrożnych.

3. Konstrukcja nawierzchni, poszerzeń i poboczy: km 0+000 - 0+676,00:

Konstrukcja wzmocnienia nawierzchni:

- Warstwa ścieralna z mieszanek mineralno – bitumicznych grysowych – gr. 4cm,
- Warstwa profilowa z mieszanek mineralno – bitumicznych – śr. gr. 5cm,

Konstrukcja poszerzeń jezdni:

- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P - 8 cm
- podbudowa z betonu C8/10 pielęgnowanego piaskiem i wodą - 20 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie - 10 cm

Konstrukcja poboczy:

- Uzupełnienie poboczy warstwą z kruszywa łamanego – śr. gr. 9cm
- Warstwa dolna z kruszywa łamanego 0+31,5mm – gr. 15cm

4. Opis projektowanych robót.

- Wytyczenie i sprawdzenie geodezyjne trasy,
- Wykonanie koryta pod poszerzenia jezdni,
- Montaż ścieku prefabrykowanego typu trójkątnego na podsypce cementowo-piaskowej, na podbudowie z kruszywa 15 cm (w km 0+004 - 0+069),
- Ustawienie krawężników jednostronnych,
- Wykonanie studzienek ściekowych wraz z przykanalikami,
- Ułożenie warstw kruszywa naturalnego na poszerzeniach,
- Ułożenie warstwy betonu C8/10 na poszerzeniach wraz z pielęgnacją,
- Ułożenie warstwy podbudowy zasadniczej z BA AC22P na poszerzeniach,
- Wykonanie warstwy profilowej z mieszanki mineralno-bitumicznej na całej szerokości jezdni i ukształtowanie projektowanych spadków poprzecznych,
- Ułożenie warstwy nawierzchni z mieszanek mineralno – bitumicznych grysowych,
- Ułożenie warstw nawierzchni z mieszanek mineralno – bitumicznych na skrzyżowaniach,
- Umocnienie zjazdów indywidualnych kruszywem łamanym 0-31,5mm gr. 15cm,
- Uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie i ukształtowanie spadków.
- Odtworzenie i oczyszczenie rowów przydrożnych.
- Plantowanie i humusowanie skarp wraz z obsianiem trawą,
- Ustawienie barieroporęczy na istniejącym przepuście
- Wykonanie progów zwalniających,
- Ustawienie znaków drogowych i tablicy informacyjnej.

5. Oznakowanie robót podczas budowy.

Wykonawca robót wykona i uzgodni projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.

Oznakowanie należy wykonać przy zachowaniu pełnego bezpieczeństwa dla ruchu kołowego i pracowników.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej.

Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiające spostrzeganie przez kierujących.

Za stan techniczny oznakowania robót odpowiada wykonawca robót.

6. Dowiązanie wysokościowe.

Wszystkie rzędne wysokościowe zamieszczone w projekcie podano w układzie pionowym układzie Kronsztad. Dowiązanie wysokościowe należy wykonać do repera państwowego.

7. Uwagi końcowe.

1. Wszelkie roboty opisane w niniejszym opisie technicznym należy wykonać ściśle wg technologii podanych w odpowiednich Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.
2. Zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, wszelkie odstępstwa od rozwiązań przedstawionych w niniejszym projekcie wymagają zgody projektanta.
3. Przedmiotowy teren nie jest objęty ochroną konserwatorską.

OPRACOWAŁ: