

39-200 Dębica , ul. Parkowa1
adres e-mail : archikom@vp.pl

ARCHIKOM

BIURO PROJEKTOWE

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

tel. kom. 0-608 385 193

**TEMAT: PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ
NIEPUBLICZNEJ W GRABINACH
W KM 0+000,00 - 0+465,00**

INWESTOR: GMINA CZARNA, 39-215 CZARNA

ADRES INWESTYCJI :

**Dz. nr ewid.: 165, 12/4, 6/5, 6/4
w miejscowości Grabiny; Gmina Czarna**

BRANŻA: DROGOWA

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

DATA OPRACOWANIA: styczeń 2018r.

I. DANE OGÓLNE.

1. Podstawa opracowania.

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

A. Dokumenty formalne:

- [1] Umowa zawarta pomiędzy Gminą Czarna, 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 niepublicznej w km 0+000 – 0+465 na działkach: nr ewid. 165, 12/4, 6/5, 6/4 w miejscowości Grabiny; Gmina Czarna.

3. Cel i zakres opracowania.

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

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja techniczna przebudowy drogi gminnej niepublicznej w km 0+000 – 0+465 na działkach nr ewid. 165, 12/4, 6/5, 6/4 w miejscowości Grabiny, na terenie gminy Czarna; 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 kamiennej, 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 istniejące działki drogowe położone w miejscowości Grabiny stanowią pas drogowy drogi gminnej tworząc dojazd do działek budowlanych zabudowanych budynkami mieszkalnymi jak i przeznaczonych do zabudowy oraz do pól uprawnych.

W otoczeniu drogi teren ma ukształtowanie równinne.

Przebudowywany odcinek drogi biegnie odpowiednio w kierunku północno-zachodnim.

W planie sytuacyjnym droga przebiega na odcinkach prostych oraz w 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 pola uprawne i występują zjazdy indywidualne do pól do działek budowlanych zabudowanych oraz przeznaczonych do zabudowy.

Przebudowywana droga posiada nawierzchnię kamienną, 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 jest stała (3,0m).

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo ze względu na bardzo dobre warunki gruntowe tzn. występowanie gruntów przepuszczalnych oraz przez ukształtowane rowy drogowe.

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

III. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.

1. Dane dotyczące zagospodarowania terenu.

Przebudowa drogi gminnej obejmuje ułożenie warstwy podbudowy z kruszywa łamanego i warstwy nawierzchni bitumicznej. Roboty w pasie drogowym związane z przebudową obejmować będą m.in.: wzmocnienie konstrukcji drogi z nawierzchnią.

Przebieg drogi w planie sytuacyjnym nie ulega zmianie. Kierowano się zasadą, ażeby nie zajmować pod drogę przyległych gruntów.

Roboty na łukach poziomych dotyczą nadania im regularnego przebiegu, zastosowania normatywnych spadków poprzecznych jezdni.

Przebudowa drogi powoduje podniesienie niwelety drogi. Podniesienia niwelety dokonano na taką wysokość, która umożliwi ułożenie przewidzianych warstw konstrukcyjnych.

Odwodnienie jezdni i poboczy pozostawiono bez zmian tj. powierzchniowo i istniejącymi otwartymi rowami, pozostającymi bez zmian.

Miejsca kolizji urządzeń technicznych z remontowaną drogą uzgodniono z właścicielami (zarządcami) poszczególnych sieci.

1. Założenia projektowe.

- Droga niepubliczna,
- Prędkość projektowa – 30km/h,
- Długość przebudowywanej drogi: 465m
- Konstrukcja nawierzchni na podłożu G1 o module sprężystości nie mniejszym niż 100 Mpa,
- Szerokość jezdni: 3,0m,
- Szerokość poboczy: 0,50m ,
- Spadek poprzeczny drogi jednostronny – $i=2\%$,
- Spadek na poboczach zewnętrznych – $i=2\%$,
- Spadek na poboczach wewnętrznych – $i=8\%$,
- Odwodnienie – powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych.

2. Konstrukcja nawierzchni.

Km 0+000,00 – 0+465,00

- Warstwa ścieralna z mieszanek mineralno – bitumicznych grysowych – gr. 5cm,
- Warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5mm – gr.12cm,
- Uzupełnienie poboczy warstwą z kruszywa łamanego – śr. gr. 5cm

3. Opis projektowanych robót.

- Wytyczenie i sprawdzenie geodezyjne trasy,
- Wykonanie warstwy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie i wykształtowanie projektowanych spadków poprzecznych,
- Ułożenie warstwy ścieralnej nawierzchni z mieszanek mineralno – bitumicznych,
- Uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie śr. gr. 5cm oraz ukształtowanie spadków.

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 odbłaskowe 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. Sposób wykonania robót.

Roboty budowlane związane z przebudową przedmiotowej drogi zostaną wykonane przez wyspecjalizowaną firmę z zachowaniem warunków zawartych w uzgodnieniach branżowych. Roboty poprowadzi kierownik robót (budowy) posiadający odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia budowlane.

8. 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 ani wpisany do rejestru zabytków.

OPRACOWAŁ: