

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 UL. KOPERNIKA
W CZARNEJ W KM 0+022,00 - 0+208,00**

INWESTOR: GMINA CZARNA, 39-215 CZARNA

**ADRES INWESTYCJI :
Dz. nr ewid.: 769/2, 776/3, 770/10 w m. Czarna;
Gmina Czarna**

BRANŻA: DROGOWA

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

DATA OPRACOWANIA: lipiec 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 ul. Kopernika w km 0+022 – 0+208 na działkach nr ewid. 769/2, 776/3, 770/10 w miejscowości Czarna; Gmina Czarna.

3. Cel i zakres opracowania.

Konieczność przebudowy przedmiotowej drogi gminnej niepublicznej wynika z potrzeby zapewnienia należytego dojazdu do działek budowlanych zabudowanych budynkami mieszkalnymi i użyteczności publicznej (szkoła) oraz przewidzianych do zabudowy, a w szczególności zmniejszenia degradacji istniejącej konstrukcji nawierzchni.

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja techniczna przebudowy drogi gminnej niepublicznej ul. Kopernika w km 0+022 – 0+208 w miejscowości Czarna, 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 drogowej, uzupełnienia poboczy oraz uzyskania normatywnych parametrów geometrycznych. Na całej długości przedmiotowego odcinka 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 Czarna stanowią pas drogowy drogi gminnej tworząc dojazd do działek budowlanych zabudowanych budynkami mieszkalnymi i użyteczności publicznej jak i przeznaczonych do zabudowy.

W otoczeniu drogi teren ma ukształtowanie równinne.

Przebudowywany odcinek drogi biegnie w kierunku północno-zachodnim.

W planie sytuacyjnym droga przebiega w odcinku prostym. 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 zjazdy indywidualne 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 lat użytkowania wymagają przeprowadzenia przebudowy drogi. Wizualnie można stwierdzić, że grubość nawierzchni jest miejscami niedostateczna i wymaga uzupełnienia. Szerokość jezdni jest zmienna (3,0m -6,0m).

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

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 podbudowy z kruszywa łamanego oraz warstw 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.

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 przydrożnymi, pozostającymi bez zmian.

Miejsca kolizji urządzeń technicznych z przebudowywaną drogą uzgodniono z właścicielami (zarządcami) poszczególnych sieci. Warunki TAURON Dystrybucja zawarte w piśmie uzgadniającym w odniesieniu do istniejącej sieci energetycznej; zostały zachowane.

1. Założenia projektowe.

- Droga niepubliczna,
- Prędkość projektowa – 30km/h,
- Długość przebudowywanej drogi: łącznie 186m
- Konstrukcja nawierzchni na podłożu G1 o module sprężystości > 100 MPa,
- Szerokość jezdni: 3,0m - 6,0m.
- Szerokość poboczy: 0,50m ,
- Spadek poprzeczny drogi jednostronny – $i=2\%$,
- Spadek na poboczach zewnętrznych – $i=2\%$,
- Spadek na poboczach wewnętrznych – $i=8\%$,
- Odwodnienie – powierzchniowo oraz do istniejących rowów przydrożnych.

2. Konstrukcja wzmocnienia nawierzchni.

Km 0+022,00 – 0+208,00

- 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 ukształtowanie projektowanych spadków poprzecznych,
- Ułożenie warstw nawierzchni z mieszanek mineralno – bitumicznych,
- Uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie śr. gr. 5cm.

4. 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 należytym 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.

5. Dowiązanie wysokościowe.

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

6. 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.

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: