

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 PRZERYTYM BORZE
W KM 0+225,00 – 0+371,00**

INWESTOR: GMINA CZARNA, 39-215 CZARNA

ADRES INWESTYCJI :

**Dz. nr ewid.: 36/2,37/2,38/2,39/2,40/2
w miejscowości Przeryty Bór
Gm. Czarna**

BRANŻA: DROGOWA

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

DATA OPRACOWANIA: marzec 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 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] Wytyczne projektowania obiektów i urządzeń budownictwa specjalnego w zakresie komunikacji. Światła mostów i przepustów. WP-D12; Min. Komunikacji, 1973r.
- [4] 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 w Przeryty Borze w km 0+225 – 0+371 na działkach nr ewid. 36/2, 37/2, 38/2, 39/2, 40/2 w miejscowości Przeryty Bór, Gmina Czarna.

3. Cel i zakres opracowania.

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

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja techniczna przebudowy drogi gminnej w Przeryty Borze w km 0+225 – 0+403, 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 bitumicznej, 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 położona w miejscowości Przeryty Bór stanowią pas drogowy drogi gminnej tworząc dojazd do działek budowlanych zabudowanych budynkami mieszkalnymi jak i przeznaczonych do zabudowy oraz pól uprawnych.

W otoczeniu drogi teren ma ukształtowanie płaskie.

Przebudowywany odcinek drogi biegnie w kierunku wschodnim.

W planie sytuacyjnym droga przebiega na 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 budynki mieszkalne i gospodarcze, pola uprawne oraz występują zjazdy indywidualne do posesji i pól.

Przebudowywana droga posiada nawierzchnię kamienną, zniszczoną przez kilkanaście lat użytkowania bez remontu, pełną nierówności, wybojów i kolein. Uszkodzenia powstałe podczas powodzi wymagają przeprowadzenia przebudowy drogi. Wizualnie można stwierdzić, że grubość nawierzchni jest miejscami niedostateczna i wymaga uzupełnienia. Szerokość jezdni jest zmienna (4,0-4,20m). 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 nie przebiegają żadne sieci ani urządzenia zewnętrzne.

III. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.

1. Dane dotyczące zagospodarowania terenu.

Przebudowa odcinka drogi gminnej obejmuje ułożenie warstwy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz warstwy nawierzchni asfaltowej. Roboty w pasie drogowym związane z remontem obejmować będą m.inn.: remont konstrukcji drogi z nawierzchnią łącznie na odcinku 146,00 mb.

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 w projekcie warstw konstrukcyjnych.

Odwodnienie jezdni i poboczy pozostawiono bez zmian tj. powierzchniowo i istniejącymi otwartymi rowami, gdyż nie wymagały odtworzenia.

2. Założenia projektowe.

- Droga gminna,
- Prędkość projektowa – 40km/h,
- Długość przebudowywanej drogi – 146,00mb,
- Konstrukcja nawierzchni na podłożu G1 o module sprężystości nie mniejszym niż 100 Mpa,
- Szerokość jezdni – 4,0m,
- Szerokość poboczy – 1,0m,
- Spadek poprzeczny drogi dwustronny – $i=2\%$,
- Spadek na poboczach – $i=8\%$,
- Odwodnienie – powierzchniowo i istniejące rowy drogowe .

3. Konstrukcja nawierzchni.

Km 0+225,00 – 0+371,00

- Warstwa ścieralna z mieszanek mineralno – bitumicznych gryzowych – gr. 5cm,
- Warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – gr. 8cm,
- Uzupełnienie poboczy warstwą z kruszywa łamanego – śr. gr. 10cm

4. 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.10cm i ukształtowaniem 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 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 wpisany do rejestru zabytków, ani nie podlega ochronie konserwatorskiej.

OPRACOWAŁ: