

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 KM 0+000,00 – 0+171,00
W MIEJSCOWOŚCI CZARNA**

INWESTOR: GMINA CZARNA, 39-215 CZARNA

ADRES INWESTYCJI :
Dz. nr ewid.: 1003/12;
w miejscowości Czarna; Gmina Czarna

BRANŻA: DROGOWA

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

DATA OPRACOWANIA: grudzień 2021r.

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. z 2020r. poz. 1333 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. 2019 poz. 1643).

2. Przedmiot opracowania.

Niniejszym opracowaniem objęta jest dokumentacja techniczna przebudowy drogi gminnej niepublicznej w miejscowości Czarna w km 0+000 – 0+171 na działce: nr ewid. 1003/12; na terenie Gminy Czarna.

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 niepublicznej w miejscowości Czarna w km 0+000,00 – 0+171,00, 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, 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 Czarna 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 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 działki budowlane i występują zjazdy indywidualne do działek budowlanych.

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 wynosi – 3,0m. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych.

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 kamienia łamanego oraz warstwy ścieralnej nawierzchni asfaltowej. Roboty w pasie drogowym związane z przebudową obejmować będą m.in.: wykonanie wzmocnienia konstrukcji drogi z nawierzchnią na odcinku 171 m (odc. w km 0+000 – 0+171,00. 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 konstrukcyjnych nawierzchni drogowej.

Odwodnienie jezdni i poboczy pozostawiono bez zmian tj. istniejącymi otwartymi rowami przydrożnymi.

Miejsca krzyżowań urządzeń technicznych z przebudowywaną drogą uzgodniono z właścicielami (zarządcami) poszczególnych sieci.

Warunki TAURON Dystrybucja zawarte w piśmie znak: TD/OTR/OMD/2022-01-01/0000005. w odniesieniu do istniejących linii napowietrznych i kabli energetycznych są dotrzymane.

Warunki Polskiej Spółki Gazownictwa zawarte w piśmie znak: PSGJA.ZMSE.743B.140.1.20 są zachowane.

2. Założenia projektowe.

- Droga niepubliczna (wewnętrzna), jednojezdniowa
- Prędkość projektowa – 50km/h,
- Długość przebudowywanej drogi – 171 m,
- Konstrukcja nawierzchni na podłożu G1 o module sprężystości $> 100\text{Mpa}$,
- Szerokość jezdni: 3,0 m i 3,2 m,
- Szerokość poboczy: 0,3 m i 0,4 m,
- Spadek poprzeczny drogi daszkowy – $i=2\%$,
- Spadek na poboczach – $i=8\%$,
- Odwodnienie – powierzchniowo na teren pasa drogowego.

3. Konstrukcja nawierzchni i poboczy w km 0+000 - 0+171:

Konstrukcja wzmocnienia nawierzchni w km 0+000 - 0+011:

- warstwa ścieralna z mieszanek mineralno – bitumicznych grysowych dla KR3 – gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie – 12 cm

Konstrukcja wzmocnienia nawierzchni w km 0+011 - 0+027:

- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie – gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie – 12 cm

Konstrukcja wzmocnienia nawierzchni w km 0+027 - 0+171:

- warstwa ścieralna z mieszanek mineralno – bitumicznych grysowych dla KR3 – gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie – 12 cm

Konstrukcja poboczy:

- Uzupełnienie poboczy warstwą z kruszywa łamanego – śr. gr. 5cm

4. Opis projektowanych robót.

- Wytczenie i sprawdzenie geodezyjne trasy,
- Korytowanie podłoża pod warstwy konstrukcyjne drogi,
- Ułożenie warstwy kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- Ułożenie warstw nawierzchni z mieszanek mineralno – bitumicznych grysowych,

- Uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie i ukształtowanie nasypów,
- Regulacja wysokościowa studzienek dla urządzeń podziemnych.

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