

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
CZARNA-JAWORNIK
W KM 0+000,00 - 0+360,00**

INWESTOR: GMINA CZARNA, 39-215 CZARNA

ADRES INWESTYCJI :

**Dz. nr ewid.: 183/1, 183/2
w miejscowości Czarna; Gmina Czarna**

BRANŻA: DROGOWA

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

DATA OPRACOWANIA: wrzesień 2015r.

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] 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 Czarna-Jawornik w km 0+000 – 0+360 na działkach: nr ewid. 183/1, 183/2 w miejscowości Czarna; Gmina 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 Czarna-Jawornik km 0+000 - 0+360,00 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 bitumicznej, 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 miejscowościach Czarna 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 w kierunku północnym.

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 lasy i występują zjazdy indywidualne na tereny leśne.

Przebudowywana droga posiada nawierzchnię bitumiczną, 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 to 3,4 m.

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 energetyczna.

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.inn.: wzmocnienie konstrukcji drogi z nawierzchnią na odcinku 360 m (odc. w km 0+000 – 0+360,00).

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 nawierzchni bitumicznej.

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

Miejsca kolizji urządzeń technicznych z przebudowywaną drogą uzgodniono z właścicielami (zarządcami) poszczególnych sieci. Warunki TAURON Dystrybucja zawarte w piśmie znak: TD/OTR/OMD/2015-10-05/0000002 z dnia 05.10.2015r. w odniesieniu do istniejących linii napowietrznych są dotrzymane.

2. Założenia projektowe.

- Droga gminna, Klasy D
- Prędkość projektowa – 30km/h,
- Długość remontowanej drogi – 360,0 m (odc. w km 0+000 - 0+360,00)
- Konstrukcja nawierzchni na podłożu G1 o module sprężystości nie mniejszym niż 100 Mpa,
- Szerokość jezdni: 3,4m ,
- Szerokość poboczy: 0,70m ,
- Spadek poprzeczny drogi jednostronny – $i=2\%$,
- Spadek na poboczach zewnętrznych – $i=4\%$,
- Spadek na poboczach wewnętrznych – $i+2\%=8\%$,
- Odwodnienie – powierzchniowo i istniejące rowy drogowe .

3. Konstrukcja nawierzchni.

Km 0+000 – 0+360,00

- Warstwa ścieralna z mieszanek mineralno – bitumicznych grysowych – gr. 4cm,
- Warstwa wiążąca z mieszanek mineralno – bitumicznych grysowo-żwirowych – gr. 3cm,
- Uzupełnienie poboczy warstwą z kruszywa łamanego – śr. gr. 7cm

4. Opis projektowanych robót.

- Wytyczenie i sprawdzenie geodezyjne trasy,
- Wykonanie warstwy wyrównawczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie i wykształtowanie projektowanych spadków poprzecznych,
- Ułożenie nawierzchni z mieszanek mineralno – bitumicznych,
- Uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie śr. gr.7cm 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.

OPRACOWAŁ: