

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

Strona tytułowa	1
Spis zawartości	2
Uprawnienia projektanta	3
Świadectwo przynależności do POIIB	4
Opis techniczny	5-10
Orientacja. Rys. nr 1.	11
Plan sytuacyjny. Rys. nr 2. Skala 1: 1000	12
Przekroje typowe. Rys. nr 3. Skala 1: 50	13

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot inwestycji:

Inwestor

Gmina Radomyśl Wielki
ul. Rynek 32; 39-310 Radomyśl Wielki

Lokalizacja:

Opracowanie obejmuje odcinek drogi gminnej nr 103 561R (ul. Porębska) działka drogowa nr 79, zgodnie z przyjętym dla potrzeb opracowanej dokumentacji kilometrażu lokalnym od km 0+000 –do km 0+770 – miejscowość Dulcza Wielka - rys. nr 1 „Orientacja”.

Administratorem drogi jest Gmina Radomyśl Wielki

2. Program inwestycji

W ramach projektu opracowano:

- przebudowę jezdni z betonu asfaltowego,
- budowę chodnika szer. 1,5 z kostki brukowej betonowej,
- budowę chodnika szer. 1,25 z betonu asfaltowego.

Roboty drogowe prowadzone będą w obrębie pasa drogowego należącego do Gminy Radomyśl Wielki.

3. Podstawowe parametry istniejącej drogi:

- | | |
|--------------------|---------------------|
| - kategoria drogi: | gminna |
| - klasa drogi: | Dojazdowa – D |
| - jezdnia: | szerokości 3,0-3,5m |
| - pobocza: | szerokości 0,75m |

4. Cel i zakładany efekt inwestycji:

Projektowane zagospodarowanie pasa drogowego polegać będzie na przebudowie drogi poprzez:

- wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni poprzez ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych z betonu asfaltowego
- poprawę geometrycznych i konstrukcyjnych parametrów poprzez ukształtowanie prawidłowych parametrów; szerokości, krzywizn łuków poziomych jezdni,
- segregację ruchu pieszego od zmotoryzowanego, a tym samym poprawę bezpieczeństwa pieszych, poprzez budowę:
 - a. chodnika z kostki brukowej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową i projektowanego przejścia dla pieszych,

- b. budowę chodnika z betonu asfaltowego na odcinku od chodnika z kostki brukowej do zjazdu (km 0+470 strona prawa) do domu w którym mieszka osoba niepełnosprawna

Ponadto zaprojektowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. znaki pionowe, poziome (w tym przejście dla pieszych), oraz bariery skrajne energochłonne.

Bezpieczeństwo pieszych jest podstawowym celem inwestycji .

5. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem
- Uzgodnienia z Inwestorem niezbędne dla realizacji umowy,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000
- Kopia mapy ewidencyjnej,
- Wypis z ewidencji gruntów,
- Wizja w terenie oraz terenowe badania gruntu,
- Niezbędne pomiary geodezyjne w terenie,
- Inwentaryzacja obiektów drogowych i zagospodarowania pasa drogowego,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U. Nr 43 poz. 430,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, Dz.U. Nr 63 poz. 735 z 2000r.,
- ustawy z dnia 3 października 2008r. Ustawa o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 3 października 2008 Nr 199 poz. 1227),
- Ustawa z dnia 27.04.2001 r. o odpadach z późniejszymi zmianami , Dz.U. Nr 62 poz. 628 z 2001r.,
- Obowiązujące przepisy, wytyczne, normy i katalogi.

6. Opis stanu istniejącego

Ciąg drogi gminnej na odcinku przeznaczonym do przebudowy posiada obecnie nawierzchnię z betonu asfaltowego (odcinek od km 0+000 – km 0+185) oraz z kruszywa łamanego na dalszym odcinku drogi. Szerokość drogi min.3,5 m, pobocza gruntowe o szerokości średnio 0,75 m.

Droga przebiega przez tereny zabudowane o zabudowie zagrodowej.

Na odcinku planowanej przebudowy jezdnia jest w złym stanie technicznym, objawiającym się licznymi uszkodzeniami –ubytki, wyboje.

Pobocza drogi w większości są zdeformowane, co powoduje zakłócenia w prawidłowym odwodnieniu korpusu drogowego.

Istniejący pas drogowy, oraz ukształtowany obecnie korpus drogowy pozwalają na wykonanie projektowanej przebudowy.

Wody deszczowe z pasa drogowego są odprowadzone powierzchniowo w kierunku przyległego terenu.

Urządzenia obce (uzbrojenie terenu):

Istniejące urządzenia obce (uzbrojenie terenu):

- napowietrzna sieć energetyczna, i teletechniczna

Istniejąca sieć nie koliduje z przebudowywaną drogą

7. Opis stanu projektowanego

Projektowane zagospodarowanie pasa drogowego polegać będzie na przebudowie drogi poprzez:

- wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni (z kruszywa, odcinkowo-na dł. 185m z betonu asfaltowego, zapewniające przeniesienie obciążeń ruchem kategorii KR1, poprzez ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych z betonu asfaltowego (warstwa ścieralna dla KR1 – 4 cm i warstwa wiążąca dla KR1 – 4cm - 100 kg/m²)
- poprawę geometrycznych i konstrukcyjnych parametrów poprzez ukształtowanie prawidłowych parametrów; szerokości, krzywizn łuków poziomych jezdni,
- budowę chodnika z kostki brukowej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową i projektowanego przejścia dla pieszych,
- budowę chodnika z betonu asfaltowego na odcinku od chodnika z kostki brukowej do zjazdu (km 0+470 strona prawa) do domu w którym mieszka osoba niepełnosprawna

Ponadto zaprojektowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. znaki pionowe, poziome (w tym przejście dla pieszych), oraz bariery skrajne energochłonne.

Przebudowę drogi zaprojektowano w nawiązaniu do obecnie posiadanych parametrów. Projektowane odcinki składają się obecnie z odcinków prostych, załomów i łuków poziomych. Pas drogowy drogi nie ulega zmianom.

7.1. Parametry techniczne drogi gminnej po przebudowie

- kategoria drogi	gminna
- klasa drogi	dojazdowa – D
- kategoria obciążenia ruchem	KR-1
- prędkość projektowa - V_p	30km/h
- prędkość miarodajna - V_m	-
- szerokość jezdni	5,0 m w m. włączenia do dr. Powiatowej na odc. 29m 3,5 m na pozostałym odcinku drogi
- szerokość poboczy gruntowych	0,75 m x2
- pochylenie poprzeczne jezdni	2,0 % obustronne (daszkowe)

- pochylenie poboczy	8,0 % jednostronne
-pochylenie poprzeczne na łuku	5,0%,
	1,5m – chodnik z kostki brukowej
- chodniki o szer.	betonowej
	1,25m – chodnik z betonu asfaltowego

5.2. Konstrukcja nawierzchni

Jezdnia z betonu asfaltowego – km 0+000 – km 0+185

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno asfaltowej **AC 11 S** gr. 4cm
- istniejąca nawierzchnia z betonu asfaltowego

Jezdnia z betonu asfaltowego – km 0+185 – km 0+770

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno asfaltowej **AC 11 S** gr. 4cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno asfaltowej **AC 16 W** gr. 4cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 4/31,5mm gr. 12cm

Chodnik z betonu asfaltowego – km 0+010 – km 0+470

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno asfaltowej **AC 11 S** gr. 4cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno asfaltowej **AC 16 W** gr. 4cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 4/31,5mm gr. 12cm

Chodnik z kostki brukowej

- 6cm kostka brukowa betonowa wibroprasowana kolorowa.
- 5cm podsypka cementowo-piskowa 1:4 gr. 5cm
- 10cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 4/31,5mm

7.2. Założenia materiałowe

Warstwy bitumiczne projektuje się przy podanych niżej założeniach materiałowych:

Przyjęte wartości modułów sprężystości (sztywności) E i współczynników Poissona V mieszanek mineralno – asfaltowych:

c. beton asfaltowy o strukturze zamkniętej przeznaczony na warstwę ścieralną:

E (MPa) – 10300 – wiosna, jesień, 2800 – lato

V – 0,30 – wiosna, jesień, 0,40 – lato

d. beton asfaltowy o strukturze częściowo zamkniętej przeznaczony na warstwę wiążącą i wyrównawczą:

E (Mpa) – 10100 – wiosna, jesień, 3000 – lato

V – 0,30 – wiosna, jesień, 0,40 – lato

Wartości pozostałych materiałów konstrukcyjnych przyjmuje się jako zgodne z określonym w tabelach Załącznika nr 5 do Rozporządzenia, pkt. 5.2. Założenia materiałowe.

7.3. Niweleta jezdni.

Projektowana przebudowa spowoduje korektę niwelety poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych na poszczególnych odcinkach, krzywych wypukłych i wklęsłych. Niweletę projektuje się w nawiązaniu do istniejącej, przy uwzględnieniu możliwych do wprowadzenia korekt w połączeniu z terenami otaczającymi korpus drogowy. W wyniku przebudowy niweleta jezdni podniesie się od 8 do 17 cm (dwie warstwy z betonu asfaltowego plus warstwa profilująca z kruszywa łamanego śr.5cm). Niwelety skrzyżowań i wjazdów na posesję zostaną również skorygowane w zakresie jak niweleta jezdni drogi, poprzez uzupełnienie gruntem pozyskanym na miejscu lub z dowozu

8. Roboty ziemne.

Na projektowanym do przebudowy ciągu drogi roboty ziemne sprowadzają się do wykonania:

- e. profilowania skarp poboczy profilowania istniejących poboczy gruntowych przed ich uzupełnieniem,

9. Odwodnienie.

Na projektowanym odcinku drogi odwodnienie korpusu drogowego ulegnie poprawie poprzez wyregulowanie niwelety jezdni, oraz spadki poprzeczne jezdni i poboczy. Wody opadowe z jezdni odprowadzane jak dotychczas w kierunku przyległego terenu

10. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- bariera skrajne drogowe SP-22, rozstaw słupków wbijanych co 4m o łącznej dł. 78 mb,
- poręcz ochronne o łącznej dł. 48 mb,
- przejście dla pieszych tzw. aktywne

11. Ilości podstawowych robót:

nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego	- 2 809,0 m ²
nawierzchnia chodnika z betonu asfaltowego	- 581,3 m ²
nawierzchnia chodnika z kostki brukowej	- 72,0 m ²

12. Wpływ na środowisko.

Projektowana przebudowa nie spowoduje emisji zanieczyszczeń, wibracji, hałasu, nie wytwarza odpadów i nie ma wpływu na drzewostan, powierzchnię ziemi, glebę, wody powierzchniowe i podziemne. Nie wywołuje negatywnego wpływu na środowisko, na zdrowie ludzi oraz obiekty sąsiednie. Wykonanie regulacji i wzmocnienia konstrukcji nowymi warstwami przy

jednoczesnej likwidacji deformacji zmniejszy uciążliwość wywołane drganiami i hałasem przez upłynnienie ruchu kołowego.

Przebudowa drogi nie spowoduje zagrożeń dla środowiska, pogorszenia jego stanu, oraz wzrostu emisji pyłów do atmosfery powyżej 20%.

Droga nie znajduje się na obszarze objętym programem „Natura 2000”.

13. Wytyczne realizacyjne.

- Przed przystąpieniem do realizacji robót i w czasie ich wykonywania należy zapoznać się z warunkami zawartymi w uzgodnieniach, celem ich uwzględnienia przy budowie,
- Przed rozpoczęciem robót wprowadzić oznakowanie zgodne z zatwierdzonym Projektem Czasowej Organizacji Ruchu. Roboty wykonać zgodnie z Projektem i prowadzić z zachowaniem zasad BHP,
- Wszelkie użyte materiały powinny posiadać certyfikaty i aprobaty techniczne.
- Materiały rozbiórkowe należy wywieźć na wysypisko tj. gruz betonowy
- Roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia wykonać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem pracownika użytkownika sieci.
- Szczegółowe dane zakresów robót objętych niniejszym opracowaniem zestawiono w przedmiarach robót, oraz specyfikach technicznych.
- **Po wykonaniu robót budowlanych wykonać powykonawczą inwentaryzację .**

Projektował,