**PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY**

### Przebudowa drogi „Droga do Bednarza” dz. Nr ewid. 1921 w km 0+000 – 1+050 w miejscowości Kamionka Kolonia

### INWESTOR –Gmina Krzeszów, ul. Rynek 2, 37-418 Krzeszów

**KODY CPV – wspólny język zamówień**

**45233220-7**

**45233140-2**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r Prawo budowlane (Dz. U. Nr. 207 poz. 2016 z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy Prawo budowlane) oraz ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane (Dz. U. Nr 93 poz. 888) oświadczam, że: projekt został opracowany  w sposób zgodny z wymaganiami ustaw, przepisami oraz zasadami wiedzy budowlanej. | | | | | |
| **Lp.** | **Branża** | **Funkcja** | **Imię i nazwisko,**  **Nr uprawnień** | **Data** | **Podpis** |
| **1** | **Drogowa** | **Projektował** | **Władysław Rosół D-68/77** | 03.2019 |  |
| **2** | **Drogowa** | **Sprawdzał** | **mgr inż. Artur Tomczyk**  **PDK/0097/POOD/12** | 03.2019 |  |

#### Krzeszów marzec 2019

Zawartość projektu

Zawartość projektu

1. Podstawa opracowania: str.3

2.Stan istniejący: str. 3

3.Stan projektowany: str.4

4. Rozwiązania projektowe str. 4 - 5

5.Ochrona środowiska: str. 5

6. Warunki ogólne: str. 5 - 6

7. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia str. 6

8. Uprawnienia oraz przynależność do izby projektanta str. 7-10

Rysunki techniczne

-Orientacja

-Plan zagospodarowania terenu – skala1 : 5000 rys 1

-Przekroje normalne skala 1:50 – rys 2

##### Opis techniczny

1. ***Podstawa opracowania:***

Projekt opracowano na zlecenie Inwestora w oparciu o mapę do celów ewidencyjnych w skali 1:5000,

Katalog wzmocnień nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDKiA.

Ustawa z dnia 07.07.1994 Prawo Budowlane, (Dz. U. Nr 89,poz.414 z późniejszymi zmianami).

Rozporządzenie MI z dnia 03.07.2003 w sprawie szczegółowego zakresu   
i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1133).

Rozporządzenie MI z dnia 02.09.2004 w sprawie szczegółowego zakresu   
i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

Polska Norma – Odwodnienie dróg - PN-S-02204:1997

1. ***Stan pierwotny (na podstawie oględzin, analiz i informacji od Zarządcy drogi)***

Projektowana przebudowa drogi „Droga do Bednarza”, na działce nr ew. 1921 stanowi ważny szlak komunikacyjny w układzie Gminy Krzeszów. Przebiega przez tereny zabudowane i niezabudowany. Jezdnia na części ciągu posiada obecnie konstrukcję podatną o nawierzchni tłuczniowej, jej szerokość w km od 0+000 do km 1+050 w stanie istniejącym wynosi śr. 3,00 m. Pobocza gruntowe o średniej szerokości 0,50 m.

Stan techniczny nawierzchni określony, na podstawie inwentaryzacji i wizualnej oceny uszkodzeń, odnosi ją do klasy D – stan zły, tj. nawierzchnia z uszkodzeniami wymagająca zaplanowania pilnych zabiegów remontowo – modernizacyjnych. Istniejące uszkodzenia świadczą o zbyt małej nośności, ubytki, wyboje stwarzają, szczególnie w okresie wiosennych roztopów, bardzo duże zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Mimo remontów cząstkowych stan jezdni przedmiotowego ciągu drogowego sukcesywnie ulega na skutek obfitych opadów deszczu degradacji. Jedyną szansą na zahamowanie tego procesu oraz dostosowanie parametrów geometryczno – konstrukcyjnych do aktualnie panujących warunków ruchu jest gruntowany remont.

1. ***Stan projektowany:***

Stan projektowany obejmuje:

- profilowanie podłoża oraz roboty ziemne

- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego

-ułożenie warstw bitumicznych

***4. Rozwiązania projektowe***

**4.1 Przebieg sytuacyjny projektowanego odcinka drogi**

Planuje się przebudowę drogi gminnej „Droga do Bednarza”, na działce nr ew. 1921 dopasowując parametry drogi do istniejących parametrów geometrycznych. Przebieg sytuacyjny przedstawiono na planie sytuacyjnym – oś projektowana jest zbliżona do istniejącej drogi w terenie. Na odcinku w km 0+000 – 0+220 oraz w km 0+870 – 1+050 projektowana jest nawierzchnia o szerokości 3 m z mieszanki mineralno asfaltowej, w km 0+220 – 0+870 projektowana jest nawierzchnia tłuczniowa o szerokości 3,5 m zgodnie z planem syt. Spadki - daszkowy na odcinkach prostych 2%, a na odcinkach przebiegających w łukach spadek jednostronny z pochyleniem zgodnym z istniejącym w terenie. Projekt zakłada wykonanie poboczy utwardzonych z kruszywa w km 0+000 – 0+220 oraz w km 0+870 – 1+050 do granic pasa drogowego o szer. do 0,75 m. oraz gruntowych w km 0+220 – 0+870 do granic pasa drogowego o szer. do 0,5 m. Przebudowany odcinek drogi będzie wykonywany w granicach pasa drogowego. Zostaną podwyższone warunki techniczne jak i użytkowe drogi.

**4.2 Opis konstrukcji nawierzchni jezdni**

W oparciu o „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej   
z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. /Dziennik Ustaw nr 430 z dnia 14 maja 1999r.” Parametry drogi:

- droga klasy D

- kategoria obciążenia ruchem KR1 /o liczbie osi/pas/dobę 13-70

- prędkość projektowa Vp = 30 km/h;

- grupa nośności podłoża G1

**KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI**

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 Sdla ruchu KR1

- wyrównanie podbudowy-beton asfaltowy AC 16 W dla ruchu KR1 w ilości 100kg/m2

- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego w-wa gr. 20 cm

**4.4 Przekrój typowy**

Parametry przekroju normalnego wyglądają w następujący sposób:

- szerokość drogi 3,0 m. w km 0+000 – 0+220 oraz w km 0+870 – 1+050 nawierzchnia asfaltowa,

- szerokość drogi 3,5 m. w km 0+220 – 0+870 nawierzchnia tłuczniowa,

- pobocze utwardzone o spadku 8 % i szerokości zmiennej do granic pasa drogowego

**4.5 Odwodnienie**

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na przyległe tereny pasa drogowego.

***5.Ochrona środowiska:***

Zastosowane materiały są nieszkodliwe dla ludzi i otoczenia. Wykonanie robót budowlanych nie spowoduje wzrostu emisji, wzrostu zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii powyżej 20%.

Przedmiotowe roboty nie będą wykonywane w obszarze wymagającym specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, a także siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym w obszarze sieci Natura 2000 oraz nie oddziaływują na ten obszar wyznaczony w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz.U. Nr. 92 poz. 880).

***6 Warunki ogólne:***

Teren objęty projektem nie podlega ochronie konserwatora zabytków   
i nie jest objęty pracami górniczymi. W związku z przebudową nie zachodzi potrzeba wycinki drzew. Zgodnie z ustawą z dnia 17 maja 1989 roku Prawo Geodezyjne i Kartograficzne Dz. U. nr. 100 z 2000 roku oraz rozporządzenie MSW i A z dnia 15 kwietnia 1999 roku istnieje obowiązek chronienia znaków geodezyjnych.

***7. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ze***

***względu na specyfikę projektowanego obiektu budowlanego uwzględnionej w planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.***

**1.Zakres robót i kolejność realizacji.**

Kolejność realizacji robót:

- profilowanie podłoża oraz roboty ziemne

- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego

- ułożenie warstw bitumicznych

**2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych i uzbrojenia.**

Projekt nie zawiera obiektów budowlanych i uzbrojenia.

**3. Elementy zagospodarowania, które mogą stwarzać zagrożenie**

**bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.**

Projekt nie zawiera elementów zagospodarowania mogących stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

**4. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót**

**budowlanych.**

Przewidywane zagrożenia mogące wystąpić związane są z:

- koniecznością prowadzenia robót bez wyłączania ruchu kołowego

- koniecznością użycia sprzętu budowlanego do wykonania robót drogowych

Wszelkie prace budowlane należy prowadzić po uprzednim zabezpieczeniu terenu, zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.