

PROJEKT TECHNICZNY

INWESTYCJA :	<i>Remont drogi gminnej ul. Kościelna</i>
LOKALIZACJA INWESTYCJI :	dz. nr ewid. 741/2; 740. OBRĘB: Krzeszów
INWESTOR :	Gmina Krzeszów

zawartość opracowania

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:		NR STRON
I.	STRONA TYTUŁOWA.....	1
II.	OPIS TECHNICZNY.....	2-7
III.	RYSUNKI TECHNICZNE.....	8-10

Zakres opracowania	Funkcja	Imię i Nazwisko	Numer uprawnień	Data i podpis
PROJEKT TECHNICZNY		mgr inż. Zbigniew Lach	PDK/0131/PWOD/11	LIPIEC 2020
				mgr inż. Lach Zbigniew
				UPRAWNIENIA BUDOWLANE do projektowania, kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr PDK/0131/PWOD/11

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- 1. Strona tytułowa**
 - 2. Opis techniczny**
 - 3. Plan sytuacyjny skala 1: 1000**
 - 4. Przekroje normalno – konstrukcyjne skala 1: 50**
 - 5. Przedmiar robót**
 - 6. Kosztorys inwestorski**
 - 7. Szczegółowe specyfikacje techniczne**
-

OPIS TECHNICZNY

Remont drogi gminnej ul. Kościelna

1. PODSTAWA OPRACOWANIA:

- 1.1. Umowa
- 1.2. Kopie map ewidencyjnej,
- 1.3. Wizja i pomiary w terenie,
- 1.4. Obowiązujące przepisy i normy,
- 1.5. Rozporządzenie Mt i GM z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r.),

2. LOKALIZACJA:

Ciąg drogi objęty niniejszym opracowaniem położony jest na terenie gminy Krzeszów, Powiat Nizański. Przedmiotowy odcinek drogi ul. Kościelnej łączy drogę powiatową 1069R.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Projektowany remont drogi gminnej na dz. nr ewid. 742/2; 740. **OBRĘB:** **Krzeszów** jako droga klasy D (dojazdowa) stanowi ważny szlak komunikacyjny w układzie Gminy Krzeszów. Przebiega przez tereny zabudowane. Jezdnia na części ciągu posiada obecnie konstrukcję podatną o nawierzchni tłuczniowej, jej szerokość w km od 0+000 do km 0+ 138 i od 0+000 do 273 w stanie istniejącym wynosi śr. 3,00m do 4,00m Pobocza gruntowe o średniej szerokości do 0,50 m.

Stan techniczny nawierzchni określony wg czterostopniowej klasyfikacji SOSN, ma 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 uległ 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.

Droga obecnie obciążona jest ruchem o natężeniu KR-1 i stanowi funkcję drogi dojazdowej (klasa D).

4. STAN PROJEKTOWANY:

Dane wyjściowe:

- a) Liczba osi obliczeniowych 100 kN na dobę na obliczeniowy pas ruchu z prognozowanego SDR w połowie okresu eksploatacji przebudowanej drogi:
 $L = 11 \text{ osi } 100 \text{ kN / dobę, (KR1),}$
- b) Roczny wzrost ruchu: $p = 5 \%$,
- c) Prędkość projektowa 40 km / h
- d) Obliczeniowy okres eksploatacji drogi po wykonaniu wzmocnienia: 10 lat,
- e) Droga jednojezdniowa, jednopasowa.

4.1. Parametry geometryczne:

Planuje się remont drogi gminnej ul. Kościelnej w miejscowości Krzeszów w km 0+000 – 0+138 i od 0+000 do 273 dopasowując parametry drogi do istniejących parametrów geometrycznych.

Projektowane parametry geometryczne:

- nawierzchnia jezdni o szerokości 3,00 m do 4,00m na odcinku od 0+000 do 0+138 i od 0+000 do 0+273 o przekroju dwustronnym ze spadkiem o wartości do 2 % .
- pobocza o szerokości średnio 0,50 m do 1,25 m, ze spadkiem około 6 %-8%.
- ukształtowanie osi jezdni w planie bez zmian (po istniejącej trasie), po wytyczeniu przed rozpoczęciem robót za pomocą tyczek oraz palików,
- niweleta osi jezdni podniesiona o całkowitą grubość projektowanych warstw konstrukcyjnych, poza tym bez zmian.

Remont będzie polegał na odtworzeniu parametrów pierwotnych drogi.

4.2. Parametry konstrukcyjne:

Pierwsza część remontowanego odcinka w km 0+000- 0+138

Projektuje się remont przy zachowaniu następujących parametrów konstrukcyjnych:

1) Remont istniejących poboczy w km 0+000 do 0+138(lewa strona)

- Położenie ścieku korytkowego wraz z utwardzeniem pobocza kostką brukową betonową w km 0+000 do km 0+007,
- remont opaski z kostki brukowej betonowej na podbudowie wykonanej na stabilizacji cementowo piaskowej o wytrzymałości 2,5 MPa, w km 0+007 do km 0+075 szer. 0,40 m wraz z obrzeżem na ławie betonowej i podbudowie .
- remont opaski z kostki brukowej betonowej o zmiennej szerokości od km 0+075 do km 0+085 na podbudowie wykonanej ze stabilizacji cementowo piaskowej o wyt. 2,5 MPa oraz obrzeża na ławie betonowej.
- Remont pobocza przy użyciu kostki brukowej betonowej na stabilizacji cementowo piaskowej o wyt. 2,5 MPa.
- Wykonanie odwodnienia z elementów prefabrykowanych betonowych oraz opaski z kostki brukowej betonowej prawa strona do km 0+000 do km 0+004.

2) Remont nawierzchni bitumicznej poboczy w km 0+000 do km 0+089(prawa strona)

- Wykonanie odwodnienia z korytka trójkątnego od 0+000 do km 0+ 0+003 na podbudowie ze stabilizacji cementowo piaskowej 2,5 MPa.
- Remont pobocza z kostki brukowej betonowej położonej na stabilizacji cementowo piaskowej o wyt. 2,5 MPa. szerokość 1,20 m oraz obrzeża na ławie betonowej w km 0+003 do km 0+045.
- Remont poboczy z kostki brukowej betonowej o zmiennej szerokości położonej na podbudowie ze stabilizacji cementowo piaskowej o wyt. 2,5 MPa. ograniczonej obrzeżami na ławie betonowej w km 0+045 do km 0+089

Druga część remontowanego odcinka w km od 0+000 do km 0+273

- Wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
- Wykonanie podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem gr 15 cm
- Wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5mm grubości 15 cm
- warstwa wiążąca gr.4 z mieszanki mineralno - asfaltowa AC 11 W 50/70
- warstwa ścieralna gr.3 z mieszanki mineralno - asfaltowa AC 11 S 50/70
- pobocza z materiału kamiennego szer. śr. 0,50 m o spadku 6-8%

Oczyszczenie istniejącej nawierzchni bitumicznej oraz wykonanie związania międzywarstwowego dla poszczególnych warstw jako obligatoryjne.

4.3 Odwodnienie:

Odwodnienie nawierzchni jezdni jak w stanie istniejącym, poprzez spadki podłużne i poprzeczne oraz przez ścieki prefabrykowane do istniejącej kanalizacji deszczowej.

5. ROBOTY ZIEMNE:

Na projektowanym do remontu ciągu drogowym nie występują roboty ziemne

6. WPŁYW NA ŚRODOWISKO:

Projektowany remont ciągu drogi gminnej 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.

W efekcie projektowanego remontu ulegną zmniejszeniu negatywne skutki oddziaływania ruchu drogowego. Poprzez wykonanie nowych warstw

konstrukcyjnych zwiększy się płynność ruchu, a co za tym idzie zmniejszą się ilości emitowanych spalin. Zmniejszeniu ulegną również wibracje, drgania i hałas.

7. URZĄDZENIA OBCE:

Na projektowanym do remontu ciągu drogi gminnej nie występuje kolizja z urządzeniami obcymi.

8. DANE INFORMACYJNE:

- 8.1. Tereny na których projektuje się remont nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
- 8.2. Nie występują wpływy eksploatacji górniczej. Nie występują zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników sąsiednich.

mgr inż. Lach Zbigniew
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
do projektowania, kierowania
robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności drogowej
Nr PDK/0131/PWOD/11

- **ZAŁĄCZNIK: Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia**

Strona tytułowa projektu wykonawczego zawiera informacje wymienione w §2.2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego podany jest w opisie technicznym. Kolejność realizacji poszczególnych obiektów zostanie określona przez Wykonawcę robót.

Wykaz istniejących obiektów budowlanych

Istniejące obiekty budowlane to: droga, zjazdy i skrzyżowania, przepust, uzbrojenie terenu (sieć teletechniczna, elektryczna).

Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Elementem zagospodarowania działki lub terenu, który może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi jest ruch drogowy odbywający się po drodze gminnej

Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych, określające ich skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia

Podczas realizacji robót budowlanych będą występowały typowe dla wielobranżowych inwestycji drogowych rodzaje zagrożeń wynikające min. z wykonywania robót ziemnych, Skala zagrożeń jest ograniczona do placu budowy (zagrożenie lokalne).

Miejsce i czas wystąpienia zagrożeń: każdorazowo podczas wykonywania robót budowlanych w obszarze i w czasie wykonywania.

Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych należy przeprowadzić instruktaż pracowników w sposób zgodny z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlanych. Instruktaż powinien określać: zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia, konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczającej przed skutkami zagrożeń, zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby.

Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.