



Zamierzenie budowlane:	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 111014R UBIESZYN - GŁOGOWIEC W M. UBIESZYN, GMINA TRYŃCZA
Adres obiektu:	Województwo: - podkarpackie Powiat: - przeworski Gmina: - Tryńcza Miejscowość: - Ubieszyn, Głogowiec
Numer ewidencyjny działek:	Jednostka ewidencyjna 181408_2 Tryńcza, obręb 0007 Ubieszyn – 202, obręb 0001 Głogowiec – 563/3
Rodzaj projektu:	PROJEKT WYKONAWCZY
Część:	OPISOWO - RYSUNKOWA
Spis zawartości:	Strona 2
Inwestor:	GMINA TRYŃCZA Tryńcza 127 37-204 Tryńcza

  <p>Nadzory i Projektowanie Budownictwa Lądowego Stanisław Salabura ul. Danilewicza 17 37-500 Jarosław tel. 693-550-199</p>					
Funkcja:	Tytuł, Imię i Nazwisko	Specjalność:	Nr uprawnień:	Data	Podpis
Projektant:	Marcin Grabowski	Drogi	PDK/0115/POOD/06	04-2017	
Sprawdzający	Stanisław Salabura	Konstrukcyjno inżynierskie	UAN-III/7342/66/93	04-2017	

Egz. Nr

Jarosław – kwiecień 2017

SPIS ZAWARTOŚCI

1. WSTĘP	3
1.1. Przedmiot opracowania	3
1.2. Podstawa opracowania	3
1.3. Cel i zakres opracowania	3
2. STAN ISTNIEJĄCY	3
3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO	4
3.1. Parametry techniczne	4
3.2. Konstrukcje nawierzchni	4
3.3. Przekrój podłużny	5
3.4. Przekrój poprzeczny	6
3.5. Odwodnienie	6
4. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	6
5. OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH	6
6. ROZBIÓRKI I WYBURZENIA	7
7. UWAGI KOŃCOWE	7

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny – skala 1:10 000	rys. nr 1
Plan sytuacyjny – skala 1:1 000.	rys. nr 2
Przekroje charakterystyczne – skala 1:50	rys. nr 3

OPIS TECHNICZNY

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 111014R UBIESZYN - GŁOGOWIEC W M. UBIESZYN, GMINA TRYŃCZA

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej Nr 111014R Ubieszyn - Głogowiec poprzez poszerzenie i wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni, budowie lewostronnego chodnika oraz umocnienie pobocza kruszywem.

1.2. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie M.T. i G.M. z dnia 02.03 1999 r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Ustawa z 07.07.1994 Dz. U. Nr 156 – Prawo Budowlane z późniejszymi zmianami,
- Mapa do celów opiniodawczych,
- Pomiary uzupełniające.

1.3. Cel i zakres opracowania

Realizacja tej inwestycji spowoduje:

- poprawę parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi,
- zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu pieszego i kołowego,
- zwiększenie komfortu użytkowników drogi,
- sprawniejsze odprowadzenie wód opadowych i roztopowych,
- poprawę warunków środowiskowych (zmniejszenie hałasu oraz zużycia paliwa).

2. STAN ISTNIEJĄCY

Przewidywana inwestycja zlokalizowana będzie w istniejącym pasie drogowym drogi gminnej na działkach Nr ewid. 202 i 563/3. Teren, przez który przebiega planowana inwestycja jest otoczony na początkowym odcinku (od DP Nr 1570R) budownictwem indywidualnym z przydomowymi ogródkami zaś na końcowym (DP Nr 1571R) użytkami rolnymi. W chwili obecnej istniejąca jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną w bardzo złym stanie technicznym nie spełniającą warunków nośności.

W istniejącym pasie drogowym oraz w bezpośrednim sąsiedztwie występuje następująca infrastruktura techniczna:

- Napowietrzne i kablowe linie energetyczne,
- Napowietrzne linie teletechniczne,
- Sieć wodociągową,
- Sieć gazową,

- Sieć kanalizacji sanitarnej.

Występujące w podłożu grunty są gruntami wątpliwymi wysadzinowymi, które wg. Katalogu Typowych Nawierzchni Podatnych i Pólsztynnych GDDKiA Warszawa 1997 - zalicza się do grupy nośności G3 – G4.

3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

3.1. Parametry techniczne

Całość robót dotyczących przebudowy drogi polegająca na poszerzeniu i wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni, budowie lewostronnego chodnika oraz umocnieniu pobocza kruszywem mieści się w istniejącym pasie drogowym drogi gminnej działka Nr ewid. 202 i 563/3 – zarządca Gmina Tryńcza.

Klasa drogi	„D” - dojazdowa
Przekrój drogowy lub półuliczny	Dwupasowy
Szerokość pasa ruchu	2 x 2,25 = 4,50 m
Pobocza	Jednostronne lub obustronne umocnione kruszywem szerokość 0,75 m
Chodnik	Lewostronny szerokości 1,50 m
Odwodnienie	Do istniejących urządzeń odwadniających
Prędkość projektowa	V=30 km/h

Parametry techniczne projektowanych elementów przebudowywanej ulicy przedstawiono na planie sytuacyjnym – rysunek nr 2 i przekroju charakterystycznym - rysunek nr 3.

3.2. Konstrukcje nawierzchni

Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano następującą konstrukcję:

Konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni km 0+070 – 0+500:

4 cm - w-wa ścieralna z bet. asf. AC 11S
 5 cm - w-wa wiążąca z bet. asf. AC 11W
 --- cm - siatka szklano-węglowo-bazaltowa
9 cm RAZEM

Konstrukcja przebudowy istniejącej nawierzchni km 0+500 – 1+977:

5 cm - w-wa ścieralna z bet. asf. AC 11S
 ---- cm - siatka szklano-węglowo-bazaltowa
 4 cm - w-wa wiążąca z bet. asf. AC 11W
10 cm w-wa kruszywa niezwiązanego 0/31,5
19 cm RAZEM

Konstrukcja poszerzenia istniejącej nawierzchni km 0+070 – 0+500:

4 cm - w-wa ścieralna z bet. asf. AC 11S
 5 cm - w-wa wiążąca z bet. asf. AC 11W
 --- cm - siatka szklano-węglowo-bazaltowa
 20 cm - w-wa podbudowy z betonu C12/15
20 cm - kruszywo stabilizowane spoiwem hydraulicznym $R_m > 6$ MPa
49 cm RAZEM

Konstrukcja poszerzenia istniejącej nawierzchni km 0+500 - 1+977

5 cm - w-wa ścieralna z bet. asf. AC 11S
 --- cm - siatka szklano-węglowo-bazaltowa
 4 cm - w-wa wiążąca z bet. asf. AC 11W
 20 cm - w-wa podbudowy z betonu C12/15
20 cm - kruszywo stabilizowane spoiwem hydraulicznym $R_m > 6$ MPa
49 cm RAZEM

Konstrukcja chodnika km 0+070 - 1+242

6 cm – betonowa kostka brukowa
 3 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4
20 cm - podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31
29 cm RAZEM

Chodnik i zjazdy do posesji od strony opaski ziemnej obramowane będą obrzeżem betonowym 8 x 30 x 100 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem 20 x 20 cm oraz od strony jezdni krawężnikiem betonowym 15 x 30 x 100 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem 35 x 25 cm. W obrębie wyokrągłeń skrzyżowań, zjazdów (w linii ciągu pieszego) krawężniki należy obniżyć z 12 cm do 2 cm z zachowaniem pochylenia zejścia nawierzchni maksymalnie 8% oraz na zjazdach z 12 cm do 5 cm. Zakończenia i początki krawężników należy zatopić do stanu istniejącego na długości 3 m.

Dodatkowo należy umocnić kruszywem niezwiązanym grubości 15 cm obustronne pobocza szerokości -0,75 m.

Przedstawione konstrukcje nawierzchni przedstawiono szczegółowo na rysunku nr 3 – przekroje charakterystyczne.

3.3. Przekrój podłużny

Niweletę przekroju podłużnego przedmiotowej drogi zaprojektowano uwzględniając przebieg wysokościowy istniejącej drogi gminnej uwzględniając dowiązanie do istniejącej krawędzi jezdni oraz istniejących zjazdów i przyległego terenu.

3.4. Przekrój poprzeczny

Podstawowym przekrojem poprzecznym przebudowywanej drogi jest przebudowa nawierzchni poprzez jej wzmocnienie i poszerzenie o spadku poprzecznym 2,00% w kierunku istniejącego urządzenia odwadniającego tj rowu przydrożnego wskazanym na przekroju charakterystycznym – rys. Nr 3.

Wszystkim elementom przekroju poprzecznego nadano odpowiednie spadki dla prawidłowego odprowadzenia wody opadowych i roztopowych.

3.5. Odwodnienie

Poprzez zachowanie normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych odwodnienie przedmiotowego odcinka pozostaje bez zmian tj do istniejących urządzeń odwadniających.

4. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

Realizowana inwestycja nie wymaga przebudowy i zabezpieczenia istniejącej infrastruktury technicznej.

Należy zachować szczególną ostrożność podczas wykonywania robót ziemnych korytowanie, wykopy pod wpusty uliczne oraz przykanaliki w rejonie zbliżeń do istniejącej infrastruktury technicznej – roboty ziemne wykonać ręcznie w obecności poszczególnych administratorów sieci po uprzednim wykonaniu odkrywek pozwalających ustalić przebieg istniejących urządzeń podziemnych.

5. OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH

Przedmiotowa inwestycja nie będzie źródłem uciążliwości powodowanych przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie oraz nie będzie powodować zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby.

Ponadto inwestycja nie będzie powodować:

- ograniczenia dostępu do drogi publicznej,
- pozbawienia możliwości korzystania z wody, kanalizacji, gazu, energii elektrycznej, sieci teletechnicznej,
- pozbawienia dopływu światła dziennego do pomieszczeń na stały pobyt ludzi,
- zmiany stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku odpływu znajdującej się na jego gruncie wody opadowej – ze szkodą dla nieruchomości sąsiednich.

Obszar oddziaływania obiektu obejmuje wyłącznie działki na których będą prowadzone roboty budowlane objęte niniejszym wnioskiem.

W zakresie przysłaniania okolicznych obiektów, projektowany obiekt jest obiektem płaskim w poziomie terenu więc nie występuje przysłanianie.

Projekt został sporządzony z uwzględnieniem wymagań dotyczących ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich, zgodnie z przepisami ustawy Prawo Budowlane.

6. ROZBIÓRKI I WYBURZENIA

Przebudowa drogi nie wymaga rozbiórek i wyburzeń budynków jedynie rozbiórkę istniejących elementów drogi (zjazdu).

7. UWAGI KOŃCOWE

Jednostki prowadzące roboty w pasie drogowym zobowiązane są do utrzymania w należytym stanie terenu budowy.

Wykonawca zobowiązany jest do wykonania tymczasowej organizacji ruchu na okres przebudowy i zabezpieczenie prowadzonych robót przez odpowiednie oznakowanie wraz z uzgodnieniem z Zarządcą drogi i Komendą Policji.

Przed rozpoczęciem robót Wykonawca winien otrzymać od geodety uprawnionego szkic wytyczenia trasy.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej, oraz kamizelki ostrzegawcze z taśmami odblaskowymi.

Opracował :

Stanisław Salabura