

RODZAJ
OPRACOWANIA:

KONCEPCJA TECHNICZNA

TYTUŁ
PROJEKTU:

**PRZEBUDOWA I ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 113535 R
„GALANTY” W KM 0+000 – 1+385 W ŁYSEJ GÓRZE.**

OBIEKTY:

DROGA GMINNA W MIEJSCOWOŚCI ŁYSA GÓRA

ADRES
OBIEKTÓW:

**M. ŁYSA GÓRA
GMINA NOWY ŻMIGRÓD
POWIAT JASIELSKI
WOJ. PODKARPACKIE**

DZIAŁKI NR

EWID.:

**2820; 1775; 1789; 1774; 1771; 1776; 1777; 1772; 1778; 1773; 1779;
1768; 1788; 1790; 1802; 1860; 1803; 1861/1; 1804; 1805; 1807;
1861/2; 1825; 1826; 1874; 1827; 1876/2; 1830; 1880; 1881; 1831;
1832; 1882; 1859; 1883; 1888; 1889; 1891; 1858; 1937; 1892; 1935;
1934; 1893; 1894; 1898; 1899; 1933; 1933; 1903; 1904; 1923; 1922;
1924/1; 1921; 1920; 1917; 1916; 1999; 2000; 1915; 2004; 1914;
1913; 2006; 2013; 2014; 1912; 1911; 1910; 2017; 1909; 2474; 217;
208; 200; 219; 209; 207/2; 210; 207/1; 287/1.
OBRĘB: 0009 ŁYSA GÓRA
JEDN. EWID: NOWY ŻMIGRÓD**

BRANŻA:

DROGOWA, SANITARNA

INWESTOR:

**WÓJT GMINY NOWY ŻMIGRÓD
UL. MICKIEWICZA 2
38-230 NOWY ŻMIGRÓD**



AUTORZY OPRACOWANIA:

Lp.	Funkcja/ Branża	Imię i Nazwisko Nr uprawnień, specjalność	Data	Podpis
1.	Projektant Drogowa	mgr inż. Roman Charchut PDK/0061/PWOD/18, drogowa	12.2022 r.	

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	3
1.1. INWESTOR	3
1.2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
1.3. JEDNOSTKA PROJEKTOWA	3
1.4. PODSTAWA OPRACOWANIA	3
1.5. ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA	3
1.6. PROCEDURA REALIZACJI ZADANIA	4
1.7. CEL INWESTYCJI	4
2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	4
2.1. POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE I LOKALIZACJA INWESTYCJI.....	4
2.2. ZAGOSPODAROWANIE ISTNIEJĄCEGO PASA DROGOWEGO	4
3. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE	5
4. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE I MATERIAŁOWE	6
5. URZĄDZENIA OBCE.....	7
6. OCHRONA ŚRODOWISKA.....	7
6.1. ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W CZASIE REALIZACJI ROBÓT.....	7
7. ORGANIZACJA PRAC I UWAGI KOŃCOWE	7

I. OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO

1. WSTĘP

1.1. Inwestor

Inwestorem planowanych robót budowlanych będzie Wójt Gminy Nowy Żmigród,
ul. Mickiewicza 2, 38-230 Nowy Żmigród.

1.2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest część opisowo – rysunkowa Projektu Konceptyjnego stanowiącego element dokumentacji projektowej oraz podstawę realizacji projektu budowlanego przez Wykonawcę.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje następujące roboty:

- wykonanie nowej nawierzchni jezdni drogi gminnej realizowane poprzez wykonanie warstw podbudowy oraz warstwy bitumicznej wiążącej i ścieralnej,
- budowa przepustów pod koroną drogi w celu odprowadzenia wód opadowych do odbiorników,
- odwodnienie korpusu drogowego poprzez budowę ścieków, rowów przydrożnych.

Zamierzenie budowlane określone przez Inwestora, dla którego opracowano dokumentację techniczną brzmi: „**RZEBUDOWA I ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 113535 r „GALANTY” W KM 0+000 – 1+385 W ŁYSEJ GÓRZE**” i obejmuje w swoim zakresie w/w roboty budowlane, które wynikły z potrzeby poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi, w szczególności pojazdów poruszających się obecnie po jezdni o złym stanie technicznym.

1.3. Jednostka projektowa

Jednostka projektowa – Wykonawca dokumentacji

BETAPROJEKT Beata Charchut
Al. T. Rejtana 53A lok. 65
35-326 Rzeszów
880 411 234
664 999 567
biuro@betaprojekt.pl

1.4. Podstawa opracowania

Podstawą formalną niniejszego opracowania są obowiązujące przepisy prawa tj. ustawy i akty wykonawcze, literatura techniczna, normy, instrukcje i wytyczne branżowe.

1.5. Zawartość opracowania

Niniejsza dokumentacja techniczna składają się z następujących części:

Część I. Opis,

Część II. Rysunki

1.6. Procedura realizacji zadania

Przebudowa i rozbudowa przedmiotowego odcinka wymagać będzie poszerzenia istniejącego pasa drogowego. Działki zostaną pozyskane przez Inwestora w oparciu o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Szczegółowe granice przedsięwzięcia oznaczono w części rysunkowej.

1.7. Cel inwestycji

Głównym celem planowanej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu użytkowników drogi, z zachowaniem parametrów użytkowych i parametrów technicznych jak dla drogi publicznej klasy D.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

2.1. Położenie geograficzne i lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w południowo-wschodniej części Polski, w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim, Łysa Góra leży na Pogórzu Karpackim w jednostce fizjograficznej: Doły Jasielsko - Sanockie na wysokości 380–395 m. n. p. m. Graniczy od wschodu z Kobylanami i Sulistrową, od zachodu z Sadkami, od południa z Makowiskami, Siedliskami i Grabaniną, a od północy z Porajem i Faliszówką. Droga przewidziana do rozbudowy znajduje się w terenie pagórkowatym na obszarze, gdzie przeważają pola uprawne oraz zabudowa jednorodzinna.

2.2. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Analizowany odcinek drogi gminnej przebiega w terenie pagórkowatym charakteryzującym się głównie zabudową mieszkalną i zagrodową oraz bezpośrednim sąsiedztwem łąk, pól i pastwisk. Ukształtowanie terenu jest bardzo zróżnicowane, występuje tu wiele dolin, a także wzniesień w postaci garbów. Wyskoczyny i kotliny poprzecinane są wąwozami. W układzie sytuacyjnym odcinek przebudowywanej drogi przebiega po odcinkach prostych oraz łukach zachowując płynność jazdy. W profilu podłużnym istniejąca niweleta drogi przebiega w poziomie istn. terenu bez wyraźnie wyodrębnionych odcinków wykopie lub na nasypie.

Przekrój poprzeczny drogi:

Istniejąca droga, jest drogą gruntową o szerokości jezdni 3,0 – 3,5 m. Na odcinku objętym

przebudową droga nie posiada wyraźnie wydzielonych poboczy gruntowych. Występuje odcinkowo rów prawostronny trapezowy otwarty, przejmujący wodę z jezdni.

Nawierzchnia jezdni

Nawierzchnia jezdni gruntowa w niezadowalającym stanie technicznym, występują typowe uszkodzenia związane z intensywną eksploatacją oraz zawilgoceniem korpusu drogi. Obecny stan odwodnienia drogi (deformacje, zaniżenia) powoduje zastoiska wodne na nawierzchni. W/w stan drogi powoduje, iż uczestnicy ruchu mają ogromne utrudnienia w sprawnym korzystaniu z drogi.

Drogowe obiekty inżynierskie i przepusty

W ciągu przebudowywanej / rozbudowywanej drogi zinwentaryzowano przepusty żelbetowe o średnicach od DN 400 do DN 1200.

Zadrzewienie

W obszarze inwestycji zinwentaryzowano zieleń średnią w postaci krzewów i młodych drzew oraz wysoką w postaci drzew.

Inwentaryzacja urządzeń obcych

Na trasie planowanych robót budowlanych znajdują się sieci sanitarne oraz elektroenergetyczne.

3. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

• Parametry techniczne drogi

–Klasa drogi	D,
–Jezdnia:	4,50 m,
–Spadki poprzeczne na jezdni	2% daszkowy i / lub 2% jednostronny,
–Przekrój poprzeczny:	szlakowy (obustronne pobocza gruntowe),
–Pobocza:	0,50m – odcinkowo w poboczu projektowane są elementy odwodnienia oraz bariery ochronne,
–Przebieg wysokościowy	niweleta prowadzona po terenie istniejącym lub w niewielkim nasypie / wykopie do ok. 1,0 m
–Odwodnienie	rowy przydrożne, ścieki trójkątne oraz muldy.

• Odwodnienie

Dla prawidłowego zebrania i odprowadzenia wód opadowo - roztopowych z korpusu drogi projektuje się odpowiedni system spadków poprzecznych i podłużnych jezdni, do rowów przydrożnych /ścieków trójkątnych a dalej do odbiorników.

- **Zjazdy i skrzyżowania**

Planowane jest odtworzenie zjazdów będących w ewidencji Zarządcy drogi. Zjazdy, które w stanie istniejącym posiadają nawierzchnię gruntową lub z kruszywa należy wykonać przynajmniej z kruszywa, natomiast zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej/płyt ażurowych itd. należy wykonać w istniejącej technologii nawierzchni.

W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę istniejącego skrzyżowania w niezbędnym zakresie z zachowaniem parametrów użytkowych i parametrów technicznych.

4. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE I MATERIAŁOWE

a) Konstrukcja jezdni drogi gminnej

- nawierzchnia z betonu asfaltowego warstwa ścieralna AC-11S – gr. 4 cm,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego warstwa wiążąca AC-16W – gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 32/64 stabil. mechanicznie – gr. 30 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża z doziarnieniem materiałem istniejącej podbudowy stabilizowana spoiwem hydraulicznym $R_m=2,5\text{MPa}$ o gr. 30 cm,

b) Pobocza gruntowe

- pobocza gruntowe ulepszone z kruszywa łamanego 0/31,5 mm – gr. 10 cm,

c) Elementy ulic

- ścieki betonowe prefabrykowane typu mulda o wymiarach 60x50 lub zbliżone cm gr. 15 cm na podsypce cementowo-piaskowej oraz podbudowie z kruszywa stabil. cementem,
- ścieki drogowe trójkątne o wymiarach 50x50 gr. 20 cm lub zbliżone na podsypce cementowo-piaskowej oraz podbudowie z kruszywa stabil. cementem,

d) Umocnienia skarp i dna rowu:

- 0,5% do 3,0% - rów trawiasty,
- 3,0% do 7,0% - umocnienie dna rowu ściekiem typu mulda oraz skarp płytami prefabrykowanymi,
- 7,0% do 15,0% - umocnienie skarp i dna rowu narzutem kamiennym na podsypce cementowo-piaskowej,

5. URZĄDZENIA OBCE

Na danym etapie dokumentacji projektowej nie przewiduje się robót związanych z urządzeniami wchodzącymi w skład istniejącej infrastruktury technicznej. Jeśli przebieg projektowanej drogi gminnej koliduje z ww. urządzeniami to zostaną opracowane projekty zgodnie z warunkami dotyczącymi ich przebudowy pozyskanymi przez Wykonawcę robót.

6. OCHRONA ŚRODOWISKA

6.1. Oddziaływanie inwestycji w czasie realizacji robót

W trakcie robót stosowane będą materiały i technologie wykluczające możliwość skażenia wody i powietrza. W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu inwestycji w czasie realizacji należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- prace budowlane prowadzić w porze dziennej;
- stosować maszyny i środki transportu wyłącznie w dobrym stanie technicznym;
- transport materiałów i sprzętu zorganizować w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu;
- unikać koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń;
- ograniczyć jałową pracę silników spalinowych;

Ścieki sanitarno – bytowe gromadzone będą w zbiornikach kabin sanitarnych, które po napełnieniu opróżnione będą przez specjalistyczną firmę.

Po zakończeniu robót wykonane zostanie, usunięcie użytych materiałów, rekultywacja terenu w obrębie placu budowy, humusowanie skarp i obsianie mieszankami traw.

7. ORGANIZACJA PRAC I UWAGI KOŃCOWE

Rozpoczęcie prac powinno zostać poprzedzone wprowadzeniem tymczasowej organizacji ruchu wg. zatwierdzonego projektu przygotowanego przez Wykonawcę.

Z uwagi na stwierdzone uszkodzenia nawierzchni typowe dla nadmiernego nawodnienia korpusu prace rozpocząć należy od udrożnienia i oczyszczenia rowów oraz w miarę możliwości przepustów pod drogą. Ewentualny nadmiar wody zalegający w rowie po opadach i infiltrujący w korpus należy niezwłocznie odpompować. Po wykonaniu warstw stabilizowanych spoiwami hydraulicznymi zaleca się wprowadzenie przerwy technologicznej min. 10 dni zabezpieczenie warstw przed wysychaniem oraz nadmiernymi obciążeniami od pojazdów ciężarowych i maszyn budowlanych. Zasypywane rowy należy zagęszczać warstwami zgodnie z wymaganiami dla nasypów podanymi w odpowiednich STWIORB. Zmiany i odstępstwa od niniejszej dokumentacji należy uzgodnić z jej autorem.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Rys. 1 Orientacja	1 : 20 000
2. Rys. 2 Projekt zagospodarowania terenu	1 :500
3. Rys. 3 Profil podłużny	1 :500
4. Rys. 4 Przekroje typowe	1 : 50/1:10
5. Rys. 5 Przekroje poprzeczne	1:100