

Nazwa obiektu budowlanego:	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 111507 W M. PEŁKINIE klasy "D" od km 2+930 do km 3+340
Adres obiektu:	Województwo: podkarpackie powiat: jarosławski gmina: Jarosław miejscowość: Pełkinie
Rodzaj projektu:	PROJEKT WYKONAWCZY
Kategoria obiektu budowlanego:	XXV
Numery ewidencyjne działek	Gmina Jarosław [180404_2] Obręb: Pełkinie [0007]; działki nr ewid. : 1606/7, 1606/58
Spis zawartości:	Strona 2
Inwestor:	Gmina Jarosław ul. Piekarska 5, 37-500 Jarosław

MG PROJEKT Marcin Grabowski ul. Juliusza Słowackiego 24, 37-500 Jarosław tel. 728-475-245					
Funkcja:	Tytuł, Imię i Nazwisko	Specjalność:	Nr uprawnień:	Data	Podpis
Projektant:	Marcin Grabowski	Drogi	PDK/0115/POOD/06	02.2024	

Jarosław, luty 2024

SPIS TREŚCI

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI	3
2. CEL OPRACOWANIA	3
3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	3
4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	3
4.1. Parametry techniczne.....	3
4.2. Przekrój normalny i konstrukcja nawierzchni.....	4
4.3. Przebieg niwelety w przekroju podłużnym i poprzecznym.....	4
4.4. Przebudowa zjazdów.....	4
4.5. Odwodnienie drogi.....	5
4.6. Urządzenia uzbrojenia terenu.....	5
5. GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	5
6. POZWOLENIE WODNOPRAWNE	6
7. UWAGI KOŃCOWE	6
 CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
Plan orientacyjny – skala 1:25 000 rys. nr 1.....	7
Plan sytuacyjny – skala 1:500 rys. nr 2.....	8
Przekroje charakterystyczne – skala 1:50 rys. nr 3.....	9

OPIS TECHNICZNY

„PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 111507 W M. PEŁKINIE klasy "D" od km 2+930 do km 3+340”

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącej drogi gminnej publicznej nr 111507 w miejscowości Pełkinie, gmina Jarosław, powiat jarosławski, łączącej drogę krajową nr DK 77 z drogami wewnętrznymi, które również łączą się z drogą krajową nr DK 77.

Zakres robót będzie polegał na przebudowie istniejącej nawierzchni drogi i poboczy od km 2+930 do km 3+340. Odcinek drogi wraz z robotami towarzyszącymi objęty zamówieniem zlokalizowany jest w granicach istniejącego pasa drogowego.

2. CEL OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest:

- uzyskanie zgody na realizację zadania
- uściślenie elementów zadania inwestycyjnego,
- przygotowanie do projektów wykonawczych (PW) i dokumentacji przetargowej,

Realizacja zadania umożliwi poprawę warunków komunikacyjnych w szczególności bezpieczeństwa uczestników ruchu.

3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Planowana do realizacji inwestycja przebiega przez tereny typowo rolnicze (pola uprawne) i zabudowy jednorodzinnej. W chwili obecnej istniejąca droga posiada jezdnię bitumiczną w bardzo złym stanie technicznym z licznymi spękaniem, załamaniem i ubytkami. Istniejąca szerokość drogi wynosi około 3,0m. W istniejącym pasie drogowym występuje infrastruktura techniczna nie kolidująca z przedmiotową przebudową drogi.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1. Parametry techniczne

Początkowy kilometraż przedmiotowego remontu drogi gminnej przyjęto w km 2+930, zaś koniec w km 3+340.

Inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Pełkinie, gmina Jarosław, powiat jarosławski.

W rozwiązaniu sytuacyjnym przebieg drogi został dostosowany do istniejącego zagospodarowania terenu i pozostaje bez zmian. Przebudowa przedmiotowej drogi obejmuje przebudowę nawierzchnię jezdni, poboczy i istniejących zjazdów.

Przedmiotowa droga będzie posiadać jezdnię jednoprzestrzenną dwukierunkową o szerokości 3,5m i obustronnych poboczach szerokości 0,75m, oraz mijankami o szerokości jezdni 5,0m. Korona drogi ma szerokość całkowitą 5,25m, w miejscach mijanek 6,50m.

Przystępując do opracowania dokumentacji przyjęto następujące parametry techniczne drogi:

Droga gminna nr 111507

Klasa drogi:	D - dojazdowa,
Przekrój poprzeczny	drogowy,
Prędkość projektowa:	$V_p=30$ km/h
Szerokość jezdni:	3,50 m,
Szerokość jezdni mijanki:	5,00 m,
Szerokość poboczy:	2x0,75 m,
Nawierzchnia	bitumiczna,
Odwodnienie powierzchniowe	bez zmian, wg. stanu istniejącego

4.2. Przekrój normalny i konstrukcja nawierzchni

Mając na uwadze stan techniczny istniejącej drogi, oraz ustalenia z Zamawiającym zaprojektowano przebudowę warstw konstrukcyjnych istniejącej nawierzchni za pomocą:

Konstrukcja jezdni:

- 4 cm w-wa ścieralna z bet. asf. AC 11 S,
- 5 cm w-wa wiążąca z bet. asf. AC 16 W
- 20 cm w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem $C_{90/3}$
- 30 cm w-wa z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2,0} \leq 4,0$ MPa,

59 cm RAZEM

Mając na uwadze stan techniczny istniejącej drogi, oraz ustalenia z Zamawiającym

Po stronie lewej należy wykonać nasyp - poszerzenie poboczy do szerokości 2,5m z gruntu z wykopu oraz materiałów z rozbiórki istn. nawierzchni jezdni. Istniejącą skarpe należy wykopać do schodkowania i odpowiednio zagęścić grund przed nasypami. Nasypy należy wykonywać warstwami o grubości max 30cm i je odpowiednio zagęszczać.

4.3. Przebieg niwelety w przekroju podłużnym i poprzecznym

Niweleta przebudowywanej drogi należy dowiązać do istniejących zjazdów i terenu, oraz z zachowaniem przechyłek zgodnie z przekrojami charakterystycznymi.

Spadki podłużne są zgodne z warunkami technicznymi.

W przekroju poprzecznym nawierzchni jezdni nadano 2% jednostronny spadek w kierunku rowu lewej skarpy. Na poboczach i terenie przyległym należy zachować spadek 6% z prawej na lewą stronę, z zachowaniem sprawnego odwodnienia terenów przyległych.

4.4. Przebudowa zjazdów

Projektowana inwestycja spowoduje przebudowę istniejących zjazdów umożliwiających dostęp do terenów zlokalizowanych przy drodze. Ich przebudowa polega na wysokościowym dowiązaniu nowej nawierzchni jezdni do terenu istniejącego.

Szerokości zjazdów wynikają z warunków terenowych. Przebudowę zjazdów należy wykonać w granicach pasa drogowego i do istniejących ogrodzeń. Zjazdy zostaną wykonane z betonu asfaltowego po stronie prawej, oraz z kruszywa po stronie lewej. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdów i jezdni zaprojektowano wyokrągleniem $R_{\min}=3,0$ m.

Konstrukcja zjazdów z betonu asfaltowego:

- 4 cm w-wa ścieralna z bet. asf. AC 11 S,
 - 5 cm w-wa wiążąca z bet. asf. AC 16 W,
 - 20 cm w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej C_{90/3}
 - 20 cm w-wa z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2} \leq 4,0 \text{ MPa}$,
- 49 cm RAZEM**

Konstrukcja zjazdów z kruszywa:

- 20 cm w-wa górna z mieszanki niezwiązanej C_{90/3}
 - 20 cm w-wa z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2} \leq 4,0 \text{ MPa}$,
- 40 cm RAZEM**

4.5. Odwodnienie drogi

Odprowadzenie wody opadowej i roztopowej z projektowanej przebudowy drogi oraz przyległego terenu będzie realizowane poprzez istniejący przekrój stokowy z prawej do lewej strony.

4.6. Urządzenia uzbrojenia terenu

Planowana przebudowa istniejącej drogi nie wymaga przebudowy lub zabezpieczenia istniejącej infrastruktury technicznej.

W miejscach zbliżeń do istniejącej infrastruktury technicznej podczas wykonywania robót budowlanych należy wykonywać je ręcznie pod nadzorem właściciela sieci.

Prace w okolicy urządzeń infrastruktury technicznej wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami u normami dotyczącymi przedmiotowych urządzeń.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane uzbrojenie podziemne powiadomić inspektora nadzoru oraz właściciela uzbrojenia.

Ewentualne zmiany oraz nie naniesione uzbrojenie zgłosić służbom geodezyjnym w celu dokonania inwentaryzacji powykonawczej

5. GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Zgodnie z zapisami rozporządzenia Dz. U. z dnia 27-04-2012 poz. 463 ustalono:

1. Obiekt budowlany zalicza się do drugiej kategorii geotechnicznej, o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym dla konstrukcji drogowych - rozbudowa drogi, która obejmuje posadowienie niewielkich obiektów budowlanych,
2. Warunki gruntowe proste
3. Nie nawiercono zwierciadła wód podziemnych.
4. Grunty rodzime zaliczamy do kategorii G4 pod względem wysadzinowości

Zgodnie z powyższym projektowana konstrukcja jezdni posadowiona będzie bezpośrednio na podłożu rodzimym stabilizowanym spoiwem hydraulicznym lub mieszanką związaną spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2} \leq 4,0 \text{ MPa}$.

6. POZWOLENIE WODNOPRAWNE

Przedmiotowa inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji pozwolenia wodnoprawnego.

Wg art. 234 Prawo wodne, punkt 1 i 2 inwestycja nie będzie zmieniać kierunku i natężenia odpływu znajdujących się na jego gruncie wód opadowych lub roztopowych ani kierunku odpływu wód ze źródeł – ze szkodą dla gruntów sąsiednich, oraz nie będzie odprowadzać wód oraz wprowadzać ścieków na grunty sąsiednie.

7. UWAGI KOŃCOWE

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

Wykonawca zobowiązany jest do wykonania projektu 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 wraz z wykazem reperów wg których będzie wykonywana niweleta poszczególnych elementów.

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

Wszelkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami, aktualnymi normami w odniesieniu do poszczególnych branż i robót, zasadami sztuki budowlanej ze szczególnym uwzględnieniem Prawa Budowlanego oraz przepisów BHP i PPOŻ.

Do wykonawstwa zaprojektowanych robót należy stosować materiały posiadające aprobatę techniczną (ewentualnie atest) i odpowiadające obowiązującym normą.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych wykonawca musi zapewnić dojazd i dojścia do posesji Wykonawca robót w zależności od posiadanego sprzętu i technologii zobowiązany jest opracować projekt Organizacji ruchu na czas budowy, który należy uzgodnić z zarządcą drogi oraz władzami lokalnymi.

Opracował :

mgr inż. Marcin Grabowski

Nr. Uprawnień PDK/0115/POOD/06