

Dokumentacja techniczna

Nazwa przedsięwzięcia: Modernizacja drogi gminnej Świątkowa Wielka - Świerzowa w km 0+000 – 0+655 w miejscowości Świątkowa Wielka , gm. Krempna

Usytuowanie: Pas drogowy drogi gminnej Świątkowa Wielka – Świerzowa w km 0+000 – 0+655 w miejscowości Świątkowa Wielka gm. Krempna

Inwestor: Gmina Krempna
38-232 Krempna 85

Jednostka projektowa: Usługi projektowe, kosztorysowanie, nadzory inwestorskie, Jan Bugała 38-200 Jasło, ul. Floriańska 235

Projektant: mgr inż. Jan Bugała, upr. do projektowania
Nr ANB.V.7342-51/93 w specjalności konstrukcyjno – budowlanej


mgr inż. Jan Bugała
Up. do projektowania, kierowania, nadzorowania oraz
kontrolowania budów o specjalności konstrukcyjno-budowlanej
Up. A-649-94/83
Up. UAN-2-8346-106/87 Up. ANB.V.7342-51/93
38-200 Jasło, ul. Floriańska 235
tel. 13 4455085, tel. kom. 601856509
e-mail: bugala-jan@wp.pl

Data opracowania: listopad 2022 r.

Opis techniczny

**Modernizacja drogi gminnej Świątkowa Wielka - Świerzowa
w km 0+000 – 0+655 w miejscowości Świątkowa Wielka, gmina Krempna**

1. Podstawa opracowania:

- Umowa Nr BF.032.37.2022 zawarta z Gminą Krempna na wykonanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej dla w/w przedsięwzięcia inwestycyjnego
- oględziny i pomiary inwentaryzacyjne w terenie
- mapa zasadnicza w skali 1 : 500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej 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 uwzględnieniem późniejszych zmian
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 29 stycznia 2016 r., Poz. 124
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022.1518 t.j.)
- obowiązujące normy i literatura techniczna

2. Opis projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego

Projektowane przedsięwzięcie inwestycyjne obejmuje modernizację drogi gminnej klasy D o długości 655 m, usytuowanej w km 0+000 – 0+655. Na całym modernizowanym odcinku drogi występują zmienne szerokości jezdni o nawierzchni bitumicznej. Początkowy odcinek drogi w km 0+000 – 0+267 posiada jezdnię o szerokości 4,00 m, dalej w km 0+267 – 0+574 szerokość jezdni wynosi 3,50 m, a od km 0+574 do 0+655 jezdnia drogowa zmniejszona jest do 2,90 m. Celem ujednolicenia jezdni do stałej szerokości równej 4,00 m, zachodzi konieczność wykonania niezbędnych poszerzeń. Projektowane poszerzenia wymagają wykorytowania na głębokość 45 cm, gdzie należy ułożyć odpowiednio zagęszczoną podbudowę z kamiennego kruszywa łamanego, tj. warstwę dolną z kruszywa klinowanego o grubości 35 cm oraz górną z mieszanki tłuczniowej o grubości 10 cm. Konieczne jest również wykonanie miejscowych robót ziemnych oraz remontu i przebudowy części zniszczonych elementów systemu odwodnienia pasa

drogowego. Zakres rzeczowo – ilościowy tych prac szczegółowo określony został w rysunkowej części projektu oraz sporządzonym przedmiarze robót inżyniersko – drogowych. Droga znajduje się w złym stanie techniczno – użytkowym. Istniejący system odwodnienia pasa drogowego jest nieskuteczny i niesprawny. Wody deszczowe i roztopowe na jezdni i poboczach tworzą zastoiska, stanowiące znaczne utrudnienia dla użytkowników drogi. Projektowa modernizacja drogi poza zdecydowaną poprawą stanu technicznego, istniejącego systemu odwodnienia pasa drogowego oraz parametrów użytkowych, uwzględnia dostosowanie jej do wymaganych parametrów dla drogi klasy D, szczegółowo określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022.1518 t.j.) . W ramach projektowanej modernizacji drogi przewidziany jest remont uszkodzonych i niedrożnych przepustów drogowych łącznie z zabudową ich wlotów i wylotów betonowymi ściankami czołowymi. Zakres rzeczowo – ilościowy tych prac szczegółowo określony został w rysunkowej części projektu oraz sporządzonym przedmiarze robót inżyniersko – drogowych. W miejscach styku projektowanej nowej nawierzchni jezdni drogowej z istniejącymi nawierzchniami bitumicznymi, dla zapewnienia właściwych ich połączeń, niezbędne jest wykonanie frezowania nawierzchni asfaltowej na zimno, z wywozem ścinki na odległość do 1 km. Głębokość frezowania 5 cm. Na całym przebiegu modernizowanej drogi, nawierzchnia bitumiczna zaprojektowana została jako dwuwarstwowa, składająca się z 3 cm warstwy (profilowej) wiążącej i 4 cm warstwy ścieralnej. Określone grubości dotyczą warstw po prawidłowym ich zagęszczeniu. Warstwę ścieralną należy ułożyć z masy mineralno – asfaltowej, grysowo – żwirowej, KR 1-2. Nową nawierzchnię jezdni wyprofilować z 2% spadkiem poprzecznym w kierunku przydrożnych rowów odwadniających. Przed przystąpieniem do układania nowej nawierzchni, istniejące podłoże (stara i zniszczona nawierzchnia jezdni drogowej) musi zostać dokładnie oczyszczona i skropiona asfaltem w ilości $0,5 \text{ kg/m}^2$ powierzchni jezdni. Po wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej, obustronne pobocza drogowe o szerokości 75 cm należy wyrównać, wyprofilować i utwardzić mieszanką tłuczniovą, o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Nawierzchnię pobocza powierzchniowo utrwalić poprzez skropienie asfaltem z podwójnym rozsypaniem grysów o uziarnieniu 2 – 5 mm. Z uwagi na zmianę niwelety drogi spowodowaną ułożeniem nowych warstw nawierzchni jezdni, wszystkie występujące zjazdy do przyległych nieruchomości oraz skrzyżowania z drogami wewnętrznymi należy odpowiednio wyprofilować i w zależności od rodzaju istniejącej nawierzchni utwardzić mieszanką tłuczniovą lub masą mineralno – bitumiczną,

Wszystkie roboty związane z modernizacją drogi projektowane są w obrębie istniejącego pasa drogowego, wydzielonego przez linie rozgraniczające drogę. Planowane roboty nie zmieniają statusu drogi, nie spowodują pogorszenia stanu technicznego istniejących obiektów budowlanych, jak również nie prowadzą do powstania nowych, dotychczas nie istniejących utrudnień.

Nie zmieni się również istniejący system zagospodarowania wód opadowych spływających z pasa drogowego. Po wykonaniu modernizacji, na całości jezdni drogowej nastąpi wyraźna poprawa parametrów technicznych i eksploatacyjnych obiektu, bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo jego użytkowania, a prawidłowe ukształtowanie poprzecznego spadku jezdni drogowej zapewni sprawne odprowadzanie wód deszczowych.

Roboty związane z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia inwestycyjnego należy wykonać zgodnie ze sporządzoną dokumentacją techniczną, obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi, zachowaniem obowiązujących przepisów BHP. W obrębie wykonywanych robót inżynieryjno - drogowych, droga musi być obustronnie prawidłowo oznakowana i odpowiednio zabezpieczona.

Organizacja i zabezpieczenie robót winno spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu I Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie zarządzania ruchem na drogach (Dz.U. z 1999 r. Nr 90, poz. 1006)

Opis wykonał:

mgr inż. Jan Bugala
upr. do projektowania, kierowania, nadzorowania oraz
kontrolowania budów o specjalności konstrukcyjno-budowlanej
Upr. A-649-94/83
Upr. UAN-2-8346-106/87 Upr. ANB.V.7342-51/93
38-200 Jasto, ul. Floriańska 235
tel. 13 4455085, tel. kom. 601856569
e-mail: bugala-jan@wp.pl