

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: Nadzory i Projektowanie Piotr Halica ul. Złota Góra 29/2 37-550 Radymno NIP: 792-158-07-40 REGON: 650945496		INWESTOR: Gmina Krzywczka Krzywczka 36 37-755 Krzywczka	
<h1>PROJEKT WYKONAWCZY</h1>			
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:		PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 116218R OD KM 0+000 – 1+255 W MIEJSCOWOŚCI RUSZELCZYCE GM. KRZYWCZA	
ADRES INWESTYCJI:		<i>powiat: przemyski</i> <i>jedn. ewid.: Krzywczka</i> <i>obręb: Ruszelczyce dz. nr ew. gr.: 463, 464</i>	
BRANŻA DROGOWA	IMIĘ I NAZWISKO PROJEKTANTA/ NR UPRAWNIENI		PODPIS:
OPRACOWAŁ	inż. Piotr Halica PDK/0064/OWOD/16		
Data: sierpień 2022 r.			

SPIS RYSUNKÓW

- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| 1. Plan sytuacyjny | - rys. 1, 2, 3, 4 |
| 2. Profil podłużny | - rys. 5, 6 |
| 3. Przekroje poprzeczne | - rys. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 |
| 4. Przekroje normalne | - rys. 15, 16 |
| 5. Przekrój przez przepust | - rys. 17 |

OPIS TECHNICZNY:

1. Inwestor

Gmina Krzywca

2. Lokalizacja i charakter inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 116218R w miejscowości Ruszelczyce. Droga położona jest na działkach o numerach ewidencyjnych 463, 464 obręb Ruszelczyce, gmina Krzywca, powiat przemyski, województwo podkarpackie. Zamierzeniem inwestycyjnym objęty jest odcinek drogi o długości 1,252 km. Droga gminna ma swój początek i koniec na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 884 Przemyśl-Domaradz. Na odcinku objętym zamierzeniem inwestycyjnym droga usytuowana w terenie zabudowanym, posiada pas drogowy o zmiennej szerokości od 14 m do 16 m.

3. Opis stanu istniejącego

W istniejącym pasie drogowym przeznaczonym do przebudowy usytuowana jest nawierzchnia z mieszanki mineralno-bitumicznej na podbudowie z kruszywa łamanego o szerokości ok. 3,5 m z poboczami gruntowymi i rowami przydrożnymi. Na odcinku do km 0+314 po stronie lewej posiada jednostronny chodnik szerokości 1,5 m. W przekroju podłużnym droga posiada przebieg płaski. Na przedmiotowym odcinku występują skrzyżowania z drogami gminnymi oraz zjazdy na drogi wewnętrzne, które posiadają nawierzchnię bitumiczną oraz zjazdy indywidualne do prywatnych posesji, które posiadają różnorodną nawierzchnię. Podstawowym elementem odwodnienia drogi są istniejące przepusty drogowe oraz rowy które występują wzdłuż drogi, przez co spływ wód odbywa się w większości zgodnie ze spadkiem podłużnym drogi.

4. Opis zamierzeń projektowych

Ogólny zakres robót związanych z przebudową drogi obejmuje :

- remont istniejących przepustów betonowych śred. \varnothing 60 cm polegający na wymianie ich części przelotowych na rury z PEHD w km 0+100, 0+205, 1+211
- odmulenie istniejących rowów przydrożnych z lokalnymi umocnieniami płytami ażurowymi

- przebudowa istniejących zjazdów indywidualnych
- wykonanie koryta na poszerzeniu jezdni pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni.
- wykonanie podbudowy pomocniczej z kruszywa stabilizowanego cementem oraz z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (na poszerzeniach).
- wykonanie podbudowy w technologii MCE
- wykonanie nawierzchni bitumicznych (warstwa wiążąca, warstwa ścieralna)
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego
- remont istniejącego przepustu żelbetowego pod koroną drogi o przekroju \varnothing 80 cm w km 1+173 na przepust stalowy z blachy falistej łukowo-kołowy o przekroju rozpiętości 144 cm i wysokości 97 cm przy długości 16,0 m

5. Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi

- | | |
|----------------------------|--|
| • Kategoria drogi | droga gminna; |
| • Klasa drogi | D (droga dojazdowa) |
| • Szerokość pasów ruchu: | 2,25-3,00 m – na przekroju dwupasowym, |
| • Szerokość pobocza | 0,75 m |
| • Szerokość istn. chodnika | 1,50 m |
| • Kategoria ruchu | KR1 |
| • Dopuszczalny nacisk | 100kN/oś |

6. Konstrukcje nawierzchni

Na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano wykonanie podbudowy w technologii MCE.

1. Istniejącą nawierzchnię bitumiczną należy poddać frezowaniu, wykorzystując destrukt w technologii MCE do wykonania podbudowy. W przypadku braku materiału rodzimego do uzyskania projektowanych spadków podłużnych należy wykonać doziarnienie frakcją kruszywa o ciągłym uziarnieniu 0-31,5 mm. Projektowana grubość dolnej warstwy podbudowy MCE wynosi 20 cm.

2. Warstwa wiążąca grubości 5 cm z betonu asfaltowego AC 16W
3. Warstwa ścieralna grubości 4 cm z betonu asfaltowego AC 11S

Dla zwiększenia trwałości warstw bitumicznych należy wykonać wiązanie międzywarstwowe emulsją asfaltową, kationową szybkorozpadową.

Projektowana konstrukcja jezdni na poszerzeniach:

Na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano wykonanie poszerzenia jezdni z wykorzystaniem technologii MCE.

1. Grunt ulepszony spoiwem drogowym o wytrzymałości $RM=4,0$ MPa gr. 20 cm.
2. Dolna warstwa podbudowy destruktu w technologii MCE gr. 20 cm.
3. Warstwa wiążąca grubości 5 cm z betonu asfaltowego AC 16W
4. Warstwa ścieralna grubości 4 cm z betonu asfaltowego AC 11S

Dla zwiększenia trwałości warstw bitumicznych należy wykonać wiązanie międzywarstwowe emulsją asfaltową, kationową szybkorozpadową.

Warstwy bitumiczne nawierzchni zostaną wykonane z mieszanek mineralno-bitumicznych wg WT-2 2014. Obramowanie jezdni stanowią pobocza utwardzone kruszywem łamanym niezwiązanym o uziarnieniu 0/31,5 mm na szerokości 0,75 m .

Projektowana konstrukcja nawierzchni zjazdów przebudowywanych:

Na odcinku objętym opracowaniem występują zjazdy do posesji pod którymi zaprojektowano przepusty z rur HDPE \varnothing 600-800 mm z wykonaniem prefabrykowanych wlotów i wylotów. Rzędna wlotów i wylotów przepustów zgodnie z profilem podłużnym.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów :

- 4 cm - w-wa ścieralna beton asfaltowy AC11S
- 4 cm - w-wa wiążąca beton asfaltowy AC16W
- 15 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 15cm – podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem o wytrzymałości $RM= 2,5$ MPa

7. Trasa i usytuowanie elementów dróg

Trasę projektowanej jezdni należy wytyczyć zgodnie z planem zagospodarowania terenu.

7.1 Rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia drogi i terenu

Odwodnienie przedmiotowego odcinka drogi łącznie z przyległym terenem zostało zapewnione poprzez odpowiednie ukształtowanie powierzchni jezdni, poboczy i istniejącego chodnika.

Wody opadowe z jezdni i chodnika zostaną częściowo przejęte przez istniejące rowy przydrożne a częściowo przez istniejące kratki ściekowe po lewej stronie w km 0+013,90 , 0+042,25, 0+067,87, 0+181,97, 0+229,20 .

Wyprowadzenie wód opadowych poza teren pasa drogowego będzie realizowane na dotychczasowych zasadach tzn. poprzez istniejące rowy.

Projekt zakłada odmulenie istniejących rowów przydrożnych w miejscach niezbędnych oraz wyprofilowanie skarp do powstałych utwardzonych poboczy oraz lokalne umocnienia.

7.2 Urządzenia infrastruktury technicznej

W miejscu skrzyżowania projektowanej nawierzchni drogi z istniejącymi liniami podziemnej infrastruktury technicznej, przed wykonaniem robót ziemnych związanych z poszerzeniem jezdni, należy dokonać kontrolnych odkrywek przewodów w celu ustalenia dokładnej rzędnej ich posadowienia. W przypadku stwierdzenia zbyt płytkiego przebiegu przewodów i zagrożenia ich uszkodzenia, roboty w tych miejscach należy wykonać ręcznie. Pokrywy istniejących studni kanalizacyjnych oraz wpustów ulicznych powinny być dostosowane do poziomu projektowanej nawierzchni jezdni lub terenu.

7.3 Elementy oznakowania drogi

W ramach inwestycji nie wprowadza się zmian w oznakowaniu pionowym.

7.4 Zieleń przydrożna

W pasie projektowanych robót nie występują pnie drzewa i krzewy, które należy wyciąć i wykarczować.

7.5 Roboty ziemne i gospodarka gruntami oraz odpadami

W ramach niniejszej inwestycji przewiduje się do wykonania niewielkie ilości robót ziemnych związanych z poszerzeniem jezdni. Nie przewiduje się pozyskania gruntów z ukopów w pasie drogowym ani z terenu przyległego do drogi. Z pasa terenu przewidzianego do przebudowy należy usunąć humus. Nadmiar humusu należy zagospodarować w pasie drogowym w sposób uzgodniony z Inwestorem lub przewieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

8. Ochrona interesów osób trzecich

Poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania, uzasadnionych interesów osób trzecich w przypadku niniejszej inwestycji polega na:

- zapewnieniu dostępu do drogi z wszystkich posesji graniczących z pasem drogowym, które w chwili obecnej mają dostęp (zjazd) do przedmiotowej drogi;
- przebudowie lub zabezpieczeniu urządzeń infrastruktury technicznej znajdujących się w pasie drogowym, które kolidują z projektowaną inwestycją;

Wykonawca robót jest zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności w czasie prowadzenia robót sprzętem mechanicznym w pobliżu istniejących urządzeń infrastruktury technicznej. Przed przystąpieniem do wykonywania robót Kierownik Budowy/Robót jest zobowiązany do oznaczenia w pasie prowadzenia robót, przebiegu istniejących podziemnych linii infrastruktury technicznej oraz do powiadomienia pracowników i operatorów sprzętu budowlanego o sposobie oznaczenia tych linii. Realizacja inwestycji nie ogranicza możliwości korzystania z sieci medialnych usytuowanych w pasie drogowym oraz nie powoduje konieczności rozbiórki lub przebudowy innych obiektów budowlanych niezwiązanych z infrastrukturą drogową w tym, bram i ogrodzeń posesji.

9. Organizacja i bezpieczeństwo ruchu drogowego

Przyjęte rozwiązania projektowe nie wymagają zmiany oznakowania drogi. Wykonawca robót zobowiązany jest do opracowania projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas wykonywania robót. W projekcie należy uwzględnić wszystkie etapy realizacji inwestycji, kolejność realizacji

poszczególnych etapów i oznakowanie dla każdego etapu. W projekcie należy uwzględnić również wszystkie elementy istniejącej organizacji ruchu w kontekście oznakowania prowadzonych robót mając na względzie bezpieczeństwo ruchu drogowego i bezpieczeństwo osób wykonujących prace na drodze oraz czytelność oznakowania. Projekt tymczasowej organizacji ruchu powinien być zaopiniowany przez Wójta Gminy Krzywczę a następnie zatwierdzony przez Starostę powiatu przemyskiego. Ograniczenia wynikające z prowadzonych robót wyrażone znakami drogowymi powinny odzwierciedlać faktyczny stan na drodze. W miarę postępu robót oznakowanie tymczasowe powinno być przestawiane. W przypadku przerw w prowadzeniu robót oznakowanie tymczasowe powinno odzwierciedlać faktyczny stan zagrożenia na drodze. Nie należy wprowadzać ograniczeń w nieuzasadnionych przypadkach. Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu zastosowane do oznakowania robót powinny być utrzymywane w czystości i w dobrym stanie technicznym przez cały okres trwania robót. Znaki i urządzenia uszkodzone powinny być niezwłocznie wymienione na nowe. Po zakończeniu robót należy usunąć wszystkie znaki tymczasowe i przywrócić dotychczasową organizację ruchu.