

Spis zawartości dokumentacji

1. Część opisowa :

1.1	Inwestor.....	str. 3
1.2	Podstawa opracowania.....	str. 3
1.3	Przedmiot opracowania	str. 3
1.4	Stan istniejący	str. 3
1.5	Rozwiązania projektowe.....	str. 3
1.6	Organizacja ruchu	str. 5

2. Część rysunkowa

Plan sytuacyjny.....	rys. 1
Przekrój konstrukcyjny.....	rys. 2

1. Część opisowa

1.1 Inwestor

Gmina Przeworno, ul. Kolejowa 4A, 57-130 Przeworno

1.2 Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem
- Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z dnia 22.06.2018 r., poz. 1201, z późn. zm.)
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 roku (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z 2019 r. poz. 698, 730..)
- 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 z 14 maja 1999, poz. 430).

1.3 Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projektu przebudowy drogi gminnej polegającej na wykonaniu zjazdu wraz z odwodnieniem w celu obsługi komunikacyjnej działki nr 179/1 obręb Strużyna, gmina Przeworno.

1.4 Stan istniejący.

Teren przeznaczony pod inwestycję jest obecnie zabudowany wjazdem z kruszywa łamanego. Droga powiatowa, do której planowane jest włączenie się posiada jezdnię o nawierzchni z kostki kamiennej 16/20cm o szerokości ok 5,0m z obustronnym chodnikiem o nawierzchni ziemnej porośniętym trawą. Po stronie działki inwestora nr 179/1 przy jezdni jest przystanek autobusowy z peronem o nawierzchni z płyt betonowych. Jezdnia drogi powiatowej jest ograniczona krawężnikiem kamiennym o szer. ok. 15cm wyniesionym ponad jezdnię o ok. 7cm. Na terenie inwestycji zlokalizowany jest wodociąg, kanalizacja teletechniczna oraz linia energetyczna napowietrzna.

1.5 Rozwiązania projektowe.

Do projektowania zjazdu przyjęto następujące założenia:

- szerokość zjazdu 3,5 m, z obustronnym krawężnikiem betonowym,
- zjazd o nawierzchni bitumicznej,

- wpięcie krawędzi jezdni zjazdu do drogi publicznej wykraglone promieniem o wartości 5m.
- pochylenie poprzeczne zjazdu – jednostronne o kierunku zgodnym ze spadkiem drogi, ok. 2,0%
- pochylenie podłużne zjazdu ok. $i=4,7\%$ w kierunku działki nr 179/2 .

Odwodnienie realizowane będzie powierzchniowo spadkami podłużnymi i poprzecznymi z nawierzchni utwardzonych do wpustów drogowych i studni odparowującej.

Projektowany zjazd należy wysokościowo dostosować do istniejących rzędnych terenu i niwelety drogi powiatowe. W pierwszej kolejności należy obniżyć istniejący krawężnik kamienny. Ze względu na dobry stan nawierzchni jezdni z kostki kamiennej, obniżenie należy wykonać na tyle ostrożnie, aby nie została uszkodzona nawierzchnia przy odbudowie krawężnika (+3cm) należy wykonać ławę betonową z oporem o gr. 15 cm z betonu cementowego C12/15.

Korytowanie należy wykonać zwracając uwagę na obecność podziemnego uzbrojenia terenu w postaci istniejącej linii teletechnicznej energetycznej i sieci wodociągowej.

Konstrukcja

Przewidziano następujący układ konstrukcji zjazdu:

- nawierzchnia ścieralna – kostka betonowa brukowa gr. 5,00 cm;
- Kruszywo łamane stabilizowana mechanicznie 0/31,5 mm gr. 15,00 cm,
- piasek stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ gr. 15,00 cm,
- podłoże gruntowe

Do ograniczenia konstrukcji zjazdu zaprojektowano krawężniki betonowe najazdowe 15x22cm na ławie betonowej C12/15 o gr. 15cm. Na wjazdach należy krawężnik obniżyć do wysokości 3cm. W pozostałych miejscach na wysokość 10cm. Wpust żeliwny zainstalować jako obniżony w stosunku do nawierzchni jezdni o 2cm

Roboty należy rozpocząć od korytowania pod konstrukcję zjazdu i ustawienia krawężników. Ławy należy wykonać zgodnie z dokumentacją. Na wykonanej ławie można ustawić krawężniki oraz wykonać opór ławy betonowej. W następnej kolejności należy wykonać stabilizację cementową, która po zagęszczeniu należy zwilżyć wodą i zasypać kruszywem łamanym wykorzystywanym do wykonania podbudowy w celu jej pielęgnacji. Podbudowa z kruszywa łamanego powinna być rozkładana w warstwie o jednakowej grubości i zagęszczona tak aby po zagęszczeniu była równa grubości projektowanej. Warstwa podbudowy powinna być rozłożona w sposób zapewniający

osiągnięcie wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych. Spadki poprzeczne, rzędne wysokościowe oraz grubość podbudowy powinny być zgodne z dokumentacją. Po zakończeniu warstwy podbudowy masę asfaltową należy ułożyć ok. 1cm powyżej krawężnika na wjeździe. Skropienie należy wykonać na galanterii betonowej oraz 0,5m od krawężników. Aby zniwelować różnice wysokości przy nowej nawierzchni należy wykonać najazdy z kruszywa łamanego.

Roboty ziemne

Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci powinno być poprzedzone wykonaniem odkrywek, dla określenia miejsc przebiegu sieci. Roboty powinny być prowadzone po powiadomieniu zarządców sieci podziemnych. Wszystkie roboty w bezpośrednim rejonie uzbrojenia należy wykonywać ręcznie. Po zakończonych pracach, teren należy uprzętać.

Odwodnienie

Wpust deszczowy zaprojektowano z osadnikiem o głębokości 50cm. Studnia z wpustowa powinna mieć przejścia szczelne. Przykanalik DN160 ułożony na warstwie piasku o gr. 10cm z obsypką o gr. 30cm nad rurą PCV SN8 powinien być ułożony z minimalnym spadkiem 0,5% do studni DN1200 retencyjnej i wpięty do niej poprzez systemowe przejście szczelne. Wylot wykonany o 30cm poniżej od wlotu przykanalika o średnicy DN315 powinien być zakorkowany. W studni DN1200 zaprojektowano osadnik pełniący funkcję retencyjną oraz właz ażurowy klasy D400 w celu umożliwienia odparowywania wody. Rzędne studni i wpustów są orientacyjne i po sprawdzeniu istniejących w miejscach ich lokalizacji mogą podlegać ewentualnej korekcie.

1.6 Organizacja ruchu

Docelowa organizacja ruchu.

Ze względu na charakter prowadzonych prac budowlanych nie zachodzi konieczność wprowadzania zmian w istniejącej organizacji ruchu.