

Nazwa opracowania	Przebudowa drogi powiatowej nr 2122L Rybczewice – Marysin w kilometrażu roboczym od km 0+000 do km 0+990		
Adres obiektu budowlanego	gm. Rybczewice, powiat świdnicki, woj. lubelskie		
Kat. obiektu budowlanego	Kategoria XXV		
Działki	Jednostka ew. 061704_2 Rybczewice Obręb 0009 Rybczewice Nr ew. działki: 2559/1, 2559/2		
Stadium	PROJEKT WYKONAWCZY		
Branża	drogowa		
Inwestor	Powiat Świdnicki ul. Niepodległości 13 21-047 Świdnik		
Jednostka projektowa	Przedsiębiorstwo Inżynieryjne MARGIT Pilaszkowice Pierwsze 117 21-065 Rybczewice		
Autorzy opracowania	Branża drogowa	<i>Projektant:</i> mgr inż. Grzegorz Waszczuk <i>nr uprawnień:</i> LUB/0152/PWOD/11	<i>Podpis:</i>
		<i>Asystent:</i> mgr inż. Jerzy Dobosz	<i>Podpis:</i>
Data	kwiecień 2018 r.		

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
I. CZĘŚĆ OPISOWA	3
OPIS TECHNICZNY	4
1. Podstawa opracowania.	4
2. Inwestor.	4
3. Zakres opracowania.	4
4. Stan istniejący.	5
5. Stan projektowany.	5
5.1. Dane wyjściowe.	5
5.2. Plan sytuacyjny.	5
5.3. Profil podłużny, przekroje i rozwiązania wysokościowe.	6
6. Zjazdy.	7
7. Odwodnienie.	7
8. Infrastruktura techniczna.	7
9. Tereny zielone.	7
10. Uwagi.	7
II. CZĘŚĆ GRAFICZNA	9
rys. nr 1 – plan orientacyjny	
rys. nr 2 – plan sytuacyjny	
rys. nr 3 – profil podłużny	
rys. nr 4 – przekroje normalne, szczegóły konstrukcyjne	
rys. nr 5 – przekroje poprzeczne	

I. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r., poz. 1332),
- rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 23 grudnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 124),
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1440)
- zlecenie inwestora – Powiatu Świdnickiego – z dnia 6 kwietnia 2018 r.,
- Polskie Normy branżowe,
- wizja lokalna w terenie,
- pomiary geodezyjne, mapa sytuacyjno-wysokościowa.

2. Inwestor.

Powiat Świdnicki
ul. Niepodległości 13
21-047 Świdnik

3. Zakres opracowania.

Niniejsze opracowanie jest częścią dokumentacji projektowej wykonanej w zakresie niezbędnym do realizacji zadania pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 2122L Rybczewice – Marysin w km roboczym od km 0+000 do km 0+990”. Odcinek objęty opracowaniem zlokalizowany jest na terenie gminy Rybczewice w powiecie świdnickim. Na potrzeby projektu założono kilometraż roboczy z początkiem w km 0+000,00 i końcem w km 0+990,00 na terenie gminy Rybczewice.

Roboty budowlane wchodzące w zakres inwestycji obejmą:

- wykarczowanie krzewów, krzaków i niewielkich zadrzewień oraz zdjęcie humusu w zakresie robót ziemnych,
- wykonanie robót ziemnych związanych z wykopami pod nową konstrukcję drogi w miejscach utraty nośności (poszerzenia konstrukcji na krawędziach) i odmuleniem rowów
- częściowe frezowanie istn. nawierzchni,

- wykonanie nowych warstw konstrukcyjnych drogi, montaż siatki zbrojącej z włókien szklanych i ułożenie nakładki z betonu asfaltowego na istn. nawierzchni,
- regulacja wysokościowa istn. zjazdów z kruszywa,
- uporządkowanie terenu po zakończeniu robót budowlanych, obsianie terenów zielonych trawą.

4. Stan istniejący.

Przedmiotowa droga na odcinku objętym niniejszym opracowaniem jest w złym stanie technicznym - posiada mocno zniszczoną nawierzchnię z licznymi ubytkami, nierównościami i pęknięciami. Krawędzie jezdni uległy załamaniu w związku z czym droga wymaga poszerzenia w celu wykonania nowych warstw konstrukcyjnych. Szerokość drogi w stanie istniejącym wskutek ww. uszkodzeń nawierzchni i przerośniętych poboczy zawężona jest lokalnie do 4,80 m.

Droga stanowi połączenie pomiędzy gminami Rybczewice i Fajslawice a także stanowi skrótowy dojazd do Krasnegostawu dla pojazdów poruszających się z kierunku Rybczewic. Sezonowo z drogi korzystają pojazdy rolnicze a także samochody ciężarowe obsługujące uprawne tereny rejonu.

Remont ma na celu przywrócenie pierwotnych cech użytkowych odcinka drogi w zakresie geometrii i parametrów technicznych a w końcowym efekcie – poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz komfortu użytkowania.

5. Stan projektowany.

5.1. Dane wyjściowe.

- klasa techniczna drogi – L
- kategoria ruchu KR3
- prędkość projektowa – 40 km/h
- przekrój drogi – szlakowy

5.2. Plan sytuacyjny.

Początek przebudowy drogi wyznaczono w km roboczym 0+000,00 a koniec w km 0+990,00 w miejscu pozwalającym na dowiązanie sytuacyjne do istniejącej jezdni będącej w dobrym stanie technicznym. Na przedmiotowy odcinku nie zaprojektowano łuków poziomych – trasa drogi przebiega w odcinkach prostych

o nieznacznych kątach załamania. Szerokość jezdni po przebudowie wyniesie 5,50 m. Zaprojektowano pobocza gruntowe ulepszone kruszywem stabilizowanym mechanicznie o szer. 0,75 m. Szczegóły dotyczące planu sytuacyjnego przedstawiono na rys. nr 2.

5.3. Profil podłużny, przekroje i rozwiązania wysokościowe.

Niweleta drogi zostanie wyniesiona do góry o wartości zwymiarowane w projektowanych przekrojach normalnych. Zaprojektowano łuki pionowe niwelety w zakresie wartości od promienia $R=1500$ m do $R=5000$ m. Wykonanie nakładki z warstw bitumicznych pozwoli na wyprofilowanie drogi zapewniając sprawne odwodnienie jezdni. Szczegóły przebiegu drogi w przekroju podłużnym pokazano na rys. nr 3.

Na potrzeby przebudowy drogi zaprojektowano 1 przekrój normalny (rys. nr 4) z następującymi przekrojami konstrukcyjnymi:

- 1 – nakładka na istn. nawierzchni:
 - Konstrukcja:
 - warstwa ścieralna z AC8S50/70 – 4 cm
 - warstwa wiążąca z AC16W50/70 - 4 cm
 - siatka z włókien szklanych o wytrz. 100/100 kN/m
 - warstwa wyrównawcza z AC16W50/70 – śr. 4,5 cm
 - razem: śr. 12,5 cm
- 2 – pełna konstrukcja w miejscach utraty nośności (poszerzenia)
 - Konstrukcja:
 - warstwa ścieralna z AC8S50/70 – 4 cm
 - warstwa wiążąca z AC16W50/70 - 4 cm
 - siatka z włókien szklanych o wytrz. 100/100 kN/m
 - warstwa wyrównawcza z AC16W50/70 – min. 3 cm
 - podbudowa zasadnicza z kruszywa 0/31,5 stab. mech – 20 cm
 - ulepszone podłoże stabilizowane cementem o $R_m=5\text{MPa}$ – 25 cm
 - razem: min. 56 cm

Siatka z włókien szklanych powinna być rozłożona na całej powierzchni pod warstwą wiążącą. Pozostałe informacje przedstawiono graficznie na rys. nr 4.

Mieszanki mineralno-asfaltowe należy zastosować jak dla ruchu kategorii KR3.

Pobocza zaprojektowano jako gruntowe, ulepszone kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie o grubości 15 cm po zagęszczeniu.

6. Zjazdy.

Istniejące zjazdy z kruszywa należy wyprofilować za pomocą mieszanki kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie.

7. Odwodnienie.

Odwodnienie będzie odbywało się na zasadach dotychczasowych. Obszar zlewni dla wód opadowych nie ulegnie powiększeniu, należy utrzymać istniejący system odprowadzenia wód powierzchniowych.

8. Infrastruktura techniczna.

W obszarze planowanych robót znajdują się następujące urządzenia uzbrojenia terenu:

- sieć teletechniczna,
- sieć wodociągowa,

Lokalizacja istn. sieci została przedstawiona na planie sytuacyjnym – rys. nr 2.

W związku z projektowanymi robotami budowlanymi nie stwierdzono występowania kolizji z ww. sieciami.

9. Tereny zielone.

Po zakończeniu robót oraz po wykarczowaniu krzaków należy tereny zielone przywrócić do stanu istniejącego poprzez ich uporządkowanie i obsianie mieszanką traw. W zakres robót wchodzi też odmulenie rowów w ilości śr. 0,2 m³/mb wraz z ukształtowaniem skarp na całym odcinku drogi, po obu jej stronach.

10. Uwagi.

Wszystkie roboty towarzyszące realizacji zadania inwestycyjnego powinny być prowadzone zgodnie z:

- SSTWiOR,
- przepisami BHP,
- sztuką budowlaną,

Wszystkie punkty geodezyjne znajdujące się w rejonie inwestycji podlegają ochronie prawnej zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. 1989 Nr 30 poz. 163 ze zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 kwietnia 1999 r. w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych (Dz. U. z 1999 r. Nr 45 poz. 454 z późn. zm.)

Wszelkie uszkodzenia powstałe wskutek działań wykonawcy robót na terenie inwestycji wykonawca zobowiązany jest naprawić na swój własny koszt a uszkodzone elementy zagospodarowania terenu/wyposażenia wymienić na nowe.

Sporządził:
Jerzy Dobosz

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA