

OPIS TECHNICZNY

przebudowa drogi gminnej Rękowice – Gruszczyn.- Chmielew
od km 0+000 do km 1+949,51

INWESTOR: Urząd Gminy Magnuszew

I. DANE OGÓLNE.

1. Podstawa opracowania:

- umowa z Inwestorem UG Magnuszew
- Uzgodnienia z Inwestorem (klasa, szerokość i nawierzchnia drogi)
- Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.
- OPINIA ZUD Kozienice
- Ustawa z dnia 21.03.1985 o drogach publicznych Dz. U. Nr 71/2000 poz. 838, z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 02.03.1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz.U. Nr 43/1999 poz. 430,
- Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 roku (tekst jednolity Dz. Ust. Nr 106 z 5 grudnia 2000r., poz. 1126 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 27.03.2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Dz. U. nr 80/2003 poz. 17,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz.U. Nr 120/2003 poz. 1133,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego, Dz. U. Nr 202/2004 poz. 2072,
- Mapa geodezyjna 1:1000
- Wizja lokalna i pomiary geodezyjne w terenie

2. Położenie i założenia do projektowania.

Opracowanie zawiera projekt przebudowy drogi gminnej relacji Chmielew – Gruszczyn – Rękowice o długości łącznej 1945,5m.
Projektowany odcinek biegnie przez miejscowości Chmielew i Gruszczyn łącząc je z m. Rękowice, jest to droga równoległa do drogi krajowej nr 79.
Początek projektowanego odcinka znajduje się w m. Chmielew na krawędzi drogi powiatowej nr 34226 Przewóz Tarnowski – Chmielew, koniec na początku drogi bitumicznej przez m. Rękowice.

Projekt obejmuje wykonanie:

- poszerzenie i wyprofilowanie nawierzchni bitumicznej wraz z warstwą ścierną na odcinku 0+000 do 1+064,49

- podbudowy i nawierzchni bitumicznej częściowo w miejscu istniejącej drogi żuźlowej i gruntowej wraz z odwodnieniem (rowy, przepusty itp.)

Założenia przyjęte dla drogi klasy L, dla prędkości projektowej $V_p=40\text{km/h}$.

Dopuszcza się etapowanie robót, tzn, wykonanie części robót lub krótszego odcinka w I etapie w miarę możliwości finansowych Inwestora.

3. Stan istniejący.

Obecnie droga gminna na tym odcinku posiada nawierzchnię:

- od km 0+000 do 1+064,49 nawierzchnię bitumiczną o zniszczonej krawędzi w trakcie wykonywania kanalizacji sanitarnej, aktualna szerokość jezdni ok. 4,5m
- od km 1+064,49 do końca odcinka jezdni częściowo żuźlową i z cienką warstwą tłucznia, na końcowym odcinku jezdni gruntowa (bez uregulowanej jezdni).

Odwodnienie odbywa się na przylegający teren i do istniejących cieków wodnych, nie ma ciągłości rowów przydrożnych

4. Uzbrojenie terenu.

W granicach drogi z uzbrojenia podziemnego znajdują się:

- wodociąg na początkowym odcinku drogi biegnący częściowo w poboczu drogi wraz z przyłączami przebiegającymi pod drogą.
- Kanalizacja telefoniczna z przyłączami pod drogą,
- Linia napowietrzna NN,
- Kanalizacja sanitarna w poboczu i częściowo pod jezdnią.

W/w uzbrojenie terenu pokazane zostało w planie sytuacyjnym. W profilu podłużnym nie zostało uwidocznione, ponieważ nie można ustalić głębokości ich usytuowania i dopiero po odkryciu ich przy ręcznym wykonywaniu robót ziemnych i po powiadomieniu właścicieli tych urządzeń można przystąpić do dalszych prac.

W km 1+815 w środku projektowanej drogi zlokalizowany jest słup energetyczny – projekt przedstawienia tego słupa stanowi oddzielne opracowanie.

II. DANE KONSTRUKCYJNO – MATERIAŁOWE

1. Roboty ziemne i przygotowawcze.

Do robót przygotowawczych należy wytyczenie trasy drogi, zlokalizowanie i odkrycie uzbrojenia, usunięcie ewentualnych drzew (po wcześniejszym uzyskaniu zezwolenia na wycinkę) wg wykazu oraz usunięcie krzaków i poszycia z pobocza na niektórych odcinkach.

Przed przystąpieniem do robót należy przebudować kolidujące uzbrojenie – słup energetyczny wg opracowanego projektu branżowego.

Roboty ziemne stanowią głównie wykopy powstałe przy wykonaniu koryta pod