

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

OBIEKT: Droga wojewódzka nr 991;

DZIAŁKI NR: 2982 położona w miejscowości **Korczyna**, gmina **Korczyna**

ZADANIE: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 991 Lutcza - Krosno polegająca na budowie zatoki autobusowej w km 16+247 strona prawa oraz przebudowie zatoki autobusowej w km 16+712 strona lewa wraz z elementami towarzyszącymi”.

INWESTOR: **G M I N A K O R C Z Y N A**

AUTOR:

Lp.	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Data	Podpis
1.	Drogowa	Projektant	inż. Stefan Cwynar Upr. Nr PDK/0088/ZOOD/15	09. 2016 r	

Jasienica Rosielna - wrzesień 2016 r.

I. CZEŚĆ OPISOWA	3
1. Przedmiot opracowania	3
2. Podstawa opracowania	3
3. Cel i zakres opracowania.....	4
4. Stan istniejący	4
5. Stan Projektowany.....	5
5.1 Roboty przygotowawcze.	5
5.2 Budowa zatoki autobusowej w km 16+247.....	6
5.3 Przebudowa zatoki autobusowej w km 16+712	6
5.4 Chodniki.	7
5.5 Zjazdy.	8
5.6 Odwodnienie.....	8
6. Przebudowa urządzeń obcych.	8
7. Dowiązania wysokościowe	9
8. Organizacja ruchu	9
II. CZEŚĆ RYSUNKOWA.....	10
1. Orientacja w skali 1:25 000.....	10
2. Plan sytuacyjno - wysokościowy w skali 1:500.....	10
3. Przekroje normalne	10
4. Szczegóły rozwiązań zatoki	10

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt wykonawczy przebudowy drogi wojewódzkiej nr 991 Lutcza - Krosno polegającej na budowie zatoki autobusowej w km 16+247 strona prawa oraz przebudowy zatoki autobusowej w km 16+712 strona lewa wraz z elementami towarzyszącymi na działce nr 2982 położonej w miejscowości Korczyna.

2. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem
- Warunki techniczne Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie – Rejon Dróg Wojewódzkich w Jaśle
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999.43.430 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. 1994 Nr 89 poz. 414 z późn. zm.)
- Uzgodnienia z Inwestorem

Normy, wytyczne, katalogi branżowe:

- PN-81/B-06050 – Geotechnika. Roboty ziemne . Wymagania ogólne,
- PN-S-02204:1997 Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg,
- PN-S-02205:1998 Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania,
- PN-S-06102:1997 Drogi samochodowe. Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie,
- PN-S-96025 Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania,
- PN-S-96020: 1997 Drogi samochodowe. Podbudowa z betonu asfaltowego,
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych, Transprojekt Warszawa.

3. Cel i zakres opracowania

Celem planowanej przebudowy odcinka drogi wojewódzkiej nr 991 w miejscowości Korczyna jest poprawa bezpieczeństwa jej użytkowników a zwłaszcza pieszych.

Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje następujące elementy:

- budowę zatoki autobusowej
- przebudowę zatoki autobusowej
- wykonanie i przebudowę chodników
- wykonanie rowu krytego
- remont nawierzchni istniejących zjazdów
- zabezpieczenie / przebudowa sieci
- uzupełnienie i umocnienie poboczy
- odmulenie i oczyszczenie rowów

Przebudowa drogi będzie wykonywana z zachowaniem dostępu do nieruchomości sąsiednich.

4. Stan istniejący

Inwestycja zlokalizowana jest w południowo - wschodniej części Polski, w województwie podkarpackim, powiecie krośnieńskim, Gminie Korczyna, miejscowości Korczyna.

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w istniejącym pasie drogowym drogi wojewódzkiej nr 991 Lutcza – Krosno. W obrębie budowanej zatoki autobusowej w km 16+247 strona prawa droga wojewódzka posiada przekrój półuliczny. Odwodnienie realizowane jest przez rów otwarty prawostronny oraz kanalizację deszczową lewostronna zlokalizowaną pod lewostronnym chodnikiem.

W obrębie przebudowywanej zatoki autobusowej w km 16+712 strona lewa droga wojewódzka posiada przekrój szlakowy z chodnikiem za rowem. Odwodnienie realizowane jest za pomocą obustronnych otwartych rowów przydrożnych.

5. Stan Projektowany

Celem poprawy bezpieczeństwa ruchu a zwłaszcza pieszych projektuje się przebudowę drogi wojewódzkiej nr 991 Lutcza - Krosno polegającą na budowie zatoki autobusowej w km 16+247 strona prawa oraz przebudowie zatoki autobusowej w km 16+712 strona lewa wraz z elementami towarzyszącymi.

Roboty drogowe realizowane będą w istniejącym pasie drogowym drogi wojewódzkiej na działce nr 2982 położonej w miejscowości Korczyna.

5.1 Roboty przygotowawcze.

Przed przystąpieniem do rozbudowy drogi należy wykonać roboty zabezpieczające i przygotowawcze.

Na czas prowadzonych robót, tj. około 2 miesięcy, ruch drogowy odbywał się będzie wg stanowiącej odrębne opracowanie tymczasowej – na czas prowadzenia robót – organizacji ruchu dla przebudowywanego odcinka drogi.

W trakcie prowadzenia robót przewiduje się rozbiórki elementów drogi.

Zestawienie głównych elementów z rozbiórki:

Lp	Element z rozbiórki	Uwagi
1	Grunt ze zdjęcia wierzchniej warstwy podłoża	Składowany w przyzmach i wykorzystany do humusowania skarp i poboczy gruntowych
2	Destrukt z rozbiórki betonu asfaltowego	Zagospodarowane przez Wykonawcę zgodnie z umową inwestorem – odwiezienie i utylizacja zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 27.04.2001r. DU Nr 62 poz.628 z późniejszymi zmianami
3	Kruszywo podbudów i warstw ochronnych	
4	Żelbetowe elementy prefabrykowane i monolityczne	
5	Nasyp drogowy grunt nasypowy nie nadający się do ponownego wbudowania w nasyp	Wykorzystany przez Wykonawcę do rekultywacji terenu objętego inwestycją

Rozbiórki elementów drogi prowadzone będą na bieżąco, odcinkami wg organizacji robót ustalonej przez Wykonawcę robót z Zamawiającym.

5.2 Budowa zatoki autobusowej w km 16+247

Zaprojektowano budowę zatoki autobusowej prawostronnej w km 16+247 w miejscu istniejącego pobocza oraz rowu przydrożnego. Jezdnię zatoki zaprojektowano o szerokości 3,0m i pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Skos wjazdowy wynosi 1:8 a skos wyjazdowy wynosi 1:4 wyokrąglono łukami o promieniu 30m. Szerokość peronu wynosi 1,5m. Od strony peronu zaprojektowano krawężnik betonowy 20x30 na ławie betonowej C 25/30 z oporem gr. 15 cm. Wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano krawężnik betonowy 15x30 wtopiony do wysokości 2 cm ponad krawędź jezdni drogi wojewódzkiej. Istniejąca wiata przystankowa zostanie zburzona i zastąpiona nową.

Konstrukcja nawierzchni zatok autobusowych:

- warstwa ścieralna - kostka betonowa (czerwona) (8 cm)
- podsypka – cementowo -piaskowa (3 cm)
- górna podbudowa zasadnicza - beton cementowy C25/30 (20 cm)
- dolna podbudowa - mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 (20 cm)
- warstwa ulepszanego podłoża – stabilizacja o $R_m = 2,5 \text{ MPa}$ (20 cm)

5.3 Przebudowa zatoki autobusowej w km 16+712

Zaprojektowano przebudowę zatoki autobusowej lewostronnej w km 16+712. Przebudowa przedmiotowej zatoki autobusowej ma na celu dostosowania jej parametrów geometrycznych oraz konstrukcji nawierzchni do wymagań normatywnych. Jezdnię zatoki zaprojektowano o szerokości 3,0m i pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Skos wjazdowy wynosi 1:8 a skos wyjazdowy wynosi 1:4 wyokrąglono łukami o promieniu 30m. Szerokość peronu wynosi 1,5m. Od strony peronu zaprojektowano krawężnik betonowy 20x30 na ławie betonowej C 25/30 z oporem gr. 15 cm. Wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano krawężnik betonowy 15x30 wtopiony do wysokości 2 cm ponad krawędź jezdni drogi wojewódzkiej. Ponadto za peronem zaprojektowano zabezpieczenia skarpy za pomocą

prefabrykatów betonowych typu L o wymiarach 105x60x100cm. Istniejąca wiata przystankowa zostanie zburzona i zastąpiona nową.

Konstrukcja nawierzchni zatok autobusowych:

- warstwa ścieralna - kostka betonowa (czerwona) (8 cm)
- podsypka – cementowo -piaskowa (3 cm)
- górna podbudowa zasadnicza - beton cementowy C25/30 (20 cm)
- dolna podbudowa - mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 (20 cm)
- warstwa ulepszanego podłoża – stabilizacja o $R_m = 2,5$ MPa (20 cm)

5.4 Chodniki.

W obrębie projektowanej zatoki w km 16+247 projektuje się peron o szerokości 1,5m zamknięty od strony zatoki krawężnikiem betonowym 30x20 na ławie betonowej C 12/15 z oporem oraz od strony zewnętrznej obrzeżem betonowym 30x8 z oporem w lokalizacji przedstawionej na planie sytuacyjnym.

W obrębie przebudowywanej zatoki w km 16+712 247 projektuje się peron o szerokości 1,5m zamknięty od strony zatoki krawężnikiem betonowym 30x20 na ławie betonowej C 12/15 z oporem oraz od strony zewnętrznej obrzeżem betonowym 30x8 z oporem w lokalizacji przedstawionej na planie sytuacyjnym.

Ponadto projektuje się przebudowę istniejącego chodnika w lokalizacji przedstawionej na planie sytuacyjnym.

Pochylenia poprzeczne chodników wynoszą 2%w kierunku jezdni, a podłużne maksymalnie 6%.

Konstrukcja nawierzchni chodników

- warstwa ścieralna - kostka betonowa (6cm)
- podsypka - piaskowa (3 cm)
- podbudowa zasadnicza - mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 (20 cm)
- warstwa ulepszanego podłoża spoiwem hydraulicznym (15cm)

5.5 Zjazdy.

W obrębie przebudowywanej zatoki autobusowej w km 16+712 zachodzi konieczność przebudowy istniejących zjazdów. Zaprojektowano zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej zamknięte krawężnikiem betonowym 30x15 na ławie betonowej C12/15 z oporem. Zastosowano szerokość zjazdów indywidualnych nie mniejszą niż 4,5m (w tym jezdnię nie mniejszą niż 3,0m. Zastosowano promienie wyłukowań zjazdów indywidualnych 3m (lub skos 1:1).

Konstrukcja nawierzchni zjazdów

- warstwa ścieralna - kostka betonowa (8cm)
- podsypka - piaskowa (3 cm)
- podbudowa zasadnicza - mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 (20 cm)
- warstwa ulepszanego podłoża spoiwem hydraulicznym (15cm)

5.6 Odwodnienie.

W miejscu projektowanych zatok projektuje się rowy kryte o średnicy 400mm. Odwodnienie jezdni oraz chodników w obrębie zatok autobusowych będzie realizowane za pomocą projektowanych wpustów ulicznych poprzez projektowany rów kryty z odprowadzeniem do istniejących rowów przydrożnych. Umocnienie wlotów i wylotów rowów krytych projektuje się brukiem na betonie.

Projektuje się odmulenie i oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych. Szerokość dna odmulonego rowu będzie wynosić 0,40 m. Pochylenie skarp rowów projektuje się w spadku 1:1.50.

6. Przebudowa urządzeń obcych.

Ze względu na lokalizację przebudowywanego odcinka drogi na obszarze zabudowanym w pasie drogowym znajdują się sieci uzbrojenia terenu. Urządzenia te zostaną przełożone lub zabezpieczone w zależności od wydanych warunków technicznych gestorów sieci.

7. Dowiązania wysokościowe

Wszystkie rzędne w projekcie podano w państwowym układzie współrzędnych „Kronsztad 86”.

8. Organizacja ruchu

Na czas przebudowy drogi zostanie wprowadzona tymczasowa organizacja ruchu stanowiąca odrębne opracowanie. Projekt Tymczasowej organizacji ruchu opracuje wykonawca robót wyłoniony w postępowaniu przetargowym.

Budowa zatoki autobusowej wymaga wprowadzenia zmian w istniejącej stałej organizacji ruchu drogowego.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1.** Orientacja w skali 1:25 000
- 2.** Plan sytuacyjno - wysokościowy w skali 1:500
- 3.** Przekroje normalne
- 4.** Szczegóły rozwiązań zatoki