

<b>Rodzaj opracowania:</b>
<b><i>Projekt zagospodarowania terenu</i></b>
<b>Nazwa i adres obiektu budowlanego:</b>
<b>Przebudowa ulicy Asnyka w Rudniku nad Sanem</b>
<i>Powiat – Niżański, Gmina – Rudnik nad Sanem, Obręb: Rudnik</i>
<b>Numery ewidencyjne działek:</b>
Teren inwestycji - działki nr: <b>1604/3;</b>
<b>Inwestor:</b>
<b>Gmina i Miasto Rudnik nad Sanem</b> <b>ul. Rynek 40, 37-420 Rudnik nad Sanem</b>

<b>Autorzy opracowania:</b>		
Tytuł zawodowy imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant b. drogowa: mgr inż. Adam Sikora	PDK/0096/POOD/12	

#### Spis zawartości opracowania

1	Strona tytułowa
	Projekt zagospodarowania – część opisowa
	Projekt zagospodarowania – część graficzna – Rys. nr 2 str. 1 - 2 Skala 1: 500

*Lipiec 2020*

### **1. Przedmiot inwestycji**

**Przedmiotem opracowania** jest wykonanie dokumentacji projektowej związanej z przebudową drogi gminnej **ul. Asnyka** w Rudniku nad Sanem na działkach położonych na terenie Gminy i Miasta Rudnik nad Sanem, Powiat Nizański, miejscowość Rudnik nad Sanem.

Opracowanie obejmuje następujące odcinki:

- od km 0+226,8 do km 0+270,9 – ulica Asnyka dł. 44,1m (odcinek główny)

**Cel opracowania.** Przebudowa drogi gminnej **ul. Asnyka** przyczyni się do wzmocnienia konstrukcji istniejącej nawierzchni i wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi. Zapewnienie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych nowej jezdni przyczyni się do polepszenia odwodnienia obiektu.

**Zakres opracowania** określono na podstawie uzgodnień z Inwestorem, a także na podstawie katalogów i wytycznych technicznych dla dróg publicznych. Zakres opracowania obejmuje przebudowę istniejących warstw nawierzchni poprzez wykonanie nowej warstwy ścieralnej. Przewiduję się drogę jednojezdniową, dwupasową o szerokości jezdni 5,00m.

### **2. Istniejący stan zagospodarowania działki lub terenu:**

W stanie istniejącym ciąg drogowy posiada nawierzchnię o szerokości od 5,4-6,1m. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną wymagającą wykonanie nowej warstwy ścieralnej. W jezdni występują liczne odkształcenia, miejscami ubytki, nawierzchnia jest pofalowana, posiada nie normatywne spadki poprzeczne, co dodatkowo uniemożliwia spływ wód opadowych sprzyjając tworzeniu się zastoisk wody.

Mimo remontów cząstkowych stan jezdni przedmiotowej drogi sukcesywnie ulega pogłębiającej się degradacji. Jedyną szansą na zahamowanie tego procesu, oraz dostosowanie parametrów geometryczno-konstrukcyjnych do aktualnie panujących warunków ruchu jest gruntowna przebudowa.

Planowane przedsięwzięcie ma na celu przede wszystkim poprawę komfortu podróżowania oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich jego użytkowników oraz przywrócenie podstawowych parametrów techniczno-eksploatacyjnych.

### **3. Projektowane zagospodarowanie działki lub terenu**

W zakresie przedmiotowego projektu przebudowy drogi gminnej przewiduje się odtworzenie parametrów geometrycznych istniejącej trasy w dotychczasowym przebiegu oraz dostosowanie niwelety do występujących warunków wysokościowych otaczającego terenu. Niweleta jezdni istniejąca podniesiona o grubość warstw bitumicznych z likwidacją lokalnych nierówności powstałych podczas użytkowania i napraw.

W niniejszym projekcie przewiduje się wykonanie wszystkich niezbędnych elementów służących sprawnemu, bezpiecznemu i bardziej komfortowemu poruszaniu się wszystkich uczestników ruchu.

Ogólny zakres obejmuje wykonanie następujących robót:

- Wykonanie nowej warstwy ścieralnej na jezdni,
- Wykonanie pobocza z kruszywa

Na całym odcinku niweletę projektowanej drogi dostosowano do istniejącego terenu uwzględniając spadki podłużne i poprzeczne jezdni, oraz odprowadzenie wód z nawierzchni. Spadki podłużne niwelety uwarunkowane przebiegiem istniejącej drogi. W związku z tym, że istniejąca nawierzchnia posiada wyboje i koleiny, przed wykonaniem zasadniczych warstw nawierzchni należy istniejącą nawierzchnię oczyścić i wykonać projektowane warstwy.

Spadki poprzeczne:

- jezdni na prostej - 2% daszkowy
- jezdni na łuku - jednostronny pochylenie 2%

Zakładane parametry techniczne:

- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| • Klasa techniczna             | droga klasy „L” (lokalna)   |
| • Szerokość jezdni             | 5,00  |
| • Pochylenie poprzeczne jezdni | daszkowe 2%   |
| • Kategoria ruchu              | KR1   |
| • Odwodnienie                  | wody powierzchniowe<br>odprowadzane przez<br>spadki podłużne i<br>poprzeczne jezdni |

Konstrukcja jezdni:

- frezowanie korekcyjne
- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR1-2
- - warstwa wyrównawcza w ilości 100kg/m<sup>2</sup> dla KR1-2
- - istniejąca nawierzchnia bitumiczna

- Układ komunikacyjny

Całość opracowania służy celom komunikacyjnym. Planowane zadanie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu drogowego. **Ul Asnyka** posiada dostęp do innych dróg publicznych za pomocą istniejących skrzyżowań.

- Sieci uzbrojenia terenu z przeciwpożarowym zaopatrzeniem wodnym

W przedmiotowym opracowaniu nie projektuje się ujęć przeciwpożarowego zaopatrzenia wodnego.

- Ukształtowanie terenu w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej projektu zagospodarowania.

Niweleta osi jezdni dostosowana do istniejącego zagospodarowania terenu z zachowaniem parametrów wymaganych dla drogi klasy L z lokalną korektą istniejących nierówności.

Odprowadzenie wód deszczowych i roztopowych odbywać się będzie poprzez spadki podłużne i poprzeczne oraz przez zastosowanie obustronnego ścieku przykrawężnikowego do studzienek ściekowych i istniejących studni.

#### ***4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki budowlanej lub terenu:***

- Nawierzchnia jezdni asfaltowa – 5,0m
- Pobocze utwardzone kruszywem – 0,75m
- Istniejący chodnik – 2,0m
- Pozostała powierzchnia pasa drogowego obsiana trawą.

#### ***5. Informacja dotycząca ochrony zabytków:***

Tereny na których projektuje się przebudowę drogi nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

#### ***6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego:***

Teren zamierzenia budowlanego nie znajduje się w granicach terenu górniczego. Nie występują wpływy eksploatacji górniczej.

#### ***7. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi:***

Droga będzie stanowiła obsługę komunikacyjną związaną z poprawą układu komunikacyjnego na terenie miasta.

Humus oraz grunt uzyskany z robót ziemnych zostanie wykorzystany na miejscu w obrębie miasta Rudnik.

**8. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych:**

Roboty wykonywać zgodnie z projektem. Na czas robót opracować czasową organizację i prace wykonywać przy oznakowaniu zgodnym z zatwierdzonym projektem.

**Kanał technologiczny uliczny:**

Projektowana przebudowa drogi, zgodnie z art. 39, ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r, poz. 2068, oraz z 2019 r poz. 698, 730, 1495, 1716 z późn. zm.) wymaga zlokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym.

W związku z powyższym projektuje się budowę kanału technologicznego i przyjęto przekrój uliczny minimalny.

Projektuje się na odcinku drogi kanał technologiczny uliczny o następującym przekroju:

- rura osłonowa (RO) HDPE fi 110 mm kolor czarny lub pomarańczowy,
- 1 x rura światłowodowa (RŚ) HDPE fi 40 mm x 3,7 mm kolor czarny lub pomarańczowy,
- 1 x wiązka mikrorur (WMR) HDPE 3 x fi 12 x 2 mm (grubościenne) opaska osłonowa wiązki kolor czarny lub pomarańczowy

Kpl rur światłowodowych i wiązka mikrorur ułożona w ścisłej wiązce związane opaskami samozaciskowymi w odstępach max. 2 m, posadowione na podsypce gr. 10 cm. Rura osłonowa fi 110 mm posadowiona nad wiązką rur światłowodowych i mikrorur również na podsypce piaskowej gr. 10 cm. Dla oznaczenia kanału projektuje się zastosowanie taśmy ostrzegawczej o szerokości 200 mm i grubości min. 0,3 mm w kolorze pomarańczowym z perforowanymi otworami o śr. min. 10 mm i z trwałym napisem „Uwaga Kanał Technologiczny” umieszczonej nad kanałem w połowie głębokości ułożenia tj. 25 cm, oraz taśmy ostrzegawczo – lokalizacyjnej o szer. 200 mm i grubości min. 0,5 mm w kolorze pomarańczowym z czynnikiem lokalizacyjnym w postaci taśmy kwasoodpornej o szer. min. 25 mm i grubości min. 0,1 mm z perforowanymi otworami o średnicy min. 10 mm i z trwałym napisem „Uwaga Kanał Technologiczny” umieszczonej bezpośrednio nad kanałem tj. 45 cm. Projektuje się połączenia w studniach kablowych betonowych SKR-1 dwuczęściowych.

Elementy kanału technologicznego należy wykonać z wykorzystaniem wyrobów zapewniających trwałość i funkcjonalność systemu, z zastosowaniem rozwiązań o standardzie

nie niższym niż określony w PN w zakresie:

- rur i mokrorur: PN-EN 61386-21 Systemy rur instalacyjnych do prowadzenia przewodów. Część 2: Wymagania szczegółowe – Systemy rur instalacyjnych sztywnych oraz PN-EN 61386-1 Systemy rur instalacyjnych do prowadzenia przewodów. Część 1: Wymagania ogólne.
- studni kablowych i zasobników: PE-EN 124 Zwieńczenia wpustów i studzienek kanalizacyjnych do nawierzchni dla ruchu pieszego i kołowego – Zasady konstrukcji, badania typu, znakowanie, kontrola jakości oraz PN-EN 206-1 Beton. Część 1: Wymagania, właściwości produkcja i zgodność.

*Projektowany kanał technologiczny winien spełniać wszystkie wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne Dz. U z dnia 15.05.2015 r, poz. 680.*

mgr inż. Adam Sikora