Egz. nr 6

**PROJEKT BUDOWLANO WYKONAWCZY**

*Nazwa projektu:*  **Przebudowa istniejącej kładki przez rz. Jacynka polegająca na wykonaniu przepustu wraz z odcinkami dojazdowymi do**

 **przepustu** **w miejscowości Kaczórki**

# OBIEKT POŁOŻONY NA DZIAŁKACH NR: 6-414 ; 6-415 ; 6-405

# **Branża : DROGOWA**

###### Zamawiający : GMINA KRASNOBRÓD

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **FUNKCJA** | **IMIĘ I NAZWISKO** | **UPR. NR** | **DATA** | **PODPIS** |
| Projektant | mgr inż. Roman Nowak | specjalność konstrukcyjno inżynieryjna w zakresie dróg Nr UAN-II-8387/102/88 | 15-03-2013 |   |
| Sprawdzający |  inż. Maria Kamińska | specjalność konstrukcyjno inżynieryjna w zakresie dróg Nr ANB-513/1/22/79 | 15-03-2013 |  |

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I.Część opisowa

* 1. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego
	2. Kopie uprawnień i przynależności do LOIIB projektanta i sprawdzającego
	3. Wypis ,wyrys z planu zagospodarowania przestrzennego
	4. Opis techniczny
	5. Wypis z ewidencji gruntów

1.6. Przedmiar robót

II.Część rysunkowa

2.1. Mapa orientacyjna skala 1:25000

2.2. Projekt zagospodarowania terenu skala 1:500

2.3. Profil podłużny – odcinki dojazdowe do przepustu skala 1:50/500

2.4. Przekrój podłużny przepustu i widok z góry skala 1:100

2.5. Przekroje nawierzchni dojazdów do przepustu skala 1:50 1:20

III. Informacja BIOZ

**O P I S T E C H N I C Z N Y**

przebudowa istniejącej kładki przez rz. Jacynka polegająca na wykonaniu przepustu wraz z odcinkami dojazdowymi do przepustu w miejscowości Kaczórki

I . PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę sporządzenia niniejszego opracowania stanowią następujące materiały wyjściowe:

* Mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1:1000
* Własne pomiary uzupełniające wykonane przez zespół projektujący
* Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Krasnobród
* Operat hydrotechniczny
* 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. Nr 43 z dnia 14 maja 1999r. Poz.430)
* Wytyczne , normatywy i przepisy budowlane

II. STAN ISTNIEJĄCY

 Obecnie komunikację przez rz. Jacynka umożliwia drewniana kładka wykonana na dwóch belkach stalowych wys. 10cm opartych na blokach betonowych. Kładka posiada długość 9m i szer. 1,3m , z poręczą drewnianą po jednej stronie i usytuowana jest na wysokości około 90cm na lustrem wody. Kładka umożliwia jedynie komunikację pieszą, co stanowi istotne utrudnienie w komunikacji kołowej i dostępnie mieszkańców do istniejących dróg publicznych. Koryto rzeki posiada nieuregulowany, naturalny przebieg.

III. OPIS PROJEKTOWANEJ PRZEBUDOWY

**3.1. Plan sytuacyjny**

Opracowaniem objęto przebudowę istniejącej kładki przez rzekę Jacynka w celu usprawnienia i poprawy bezpieczeństwa komunikacji pomiędzy obszarami zabudowanymi po obu stronach rzeki. Przebudowa polega na wykonaniu przepustu z blachy falistej (karbowanej) o przekroju łukowo kołowym 2,10x1,55m i długości 12,0m (dołem) skosy wlotu i wylotu 1:1. Przepust został usytuowany symetrycznie w stosunku do istniejącej kładki i dostosowany do koryta rzeki. Oś przepustu przecina się z osią projektowanego ciągu pieszo jezdnego nad przepustem pod kątem 70˚. Projektowany odcinek ciągu pieszo jezdnego posiada szerokość nawierzchni 4,50m i pobocza o szerokości 1,25m. Nawierzchnię ciągu pieszo jezdnego, z kruszywa naturalnego, zaprojektowano na odcinku o długości 35m.

W obrębie przecięcia z ciekiem wodnym projektowane są obustronne bariero-poręcze o długości 8,0m oraz na zakończeniach bariery SP-06 o długości 4,0m.

**3.2. Technologia wykonania przepustu**

Projektuje się rozebranie istniejącej kładki i betonowych bloków na których oparte są belki stalowe. Następnie wykonanie tymczasowego rowu umożliwiającego przepływ wody poza strefą robót związanych z budową przepustu. W celu zabezpieczenia powierzchni robót przed napływem wody należy w istniejącym korycie cieku usypać wał z gruntu miejscowego. Podłoże pod przepust należy oczyścić z namułu , korzeni i innych części organicznych. Przy wlocie i wylocie przepustu zostały zaprojektowane betonowe oporniki stanowiące zabezpieczenie przed rozmywaniem wzmocnionego podłoża pod przepustem oraz podwalinę pod umocnienia. Podbudowę pod przepust będzie stanowić warstwa pospółki o grub. 30cm przygotowana i zagęszczona ręcznie. Konstrukcję stalową przepustu Wykonawca powinien zamówić ok. 1 mies. przed planowanym wbudowaniem. Zakłada się przygotowanie konstrukcji w dwóch segmentach i dostarczenie na budowę gdzie zostanie skręcona złączką .

Obsypkę przepustu należy wykonać z gruntu piaszczystego zgodnie z wytycznymi i zleceniami producenta oraz SST. Przyjęto wykonanie osypki ręcznie i zagęszczenie ubijakami (zagęszczarkami) mechanicznymi. Projektowana minimalna grubość naziomu nad przepustem wynosi 0,50m. Po wykonaniu korpusu ziemnego nad przepustem, umocnieniu wlotu i wylotu oraz umocnień koryta cieku w obrębie przepustu należy odtworzyć pierwotny naturalny stan kryta i zlikwidować tymczasowy rów (bypas).

Dojazdy do przepustu zostaną ukształtowane częściowo z gruntu miejscowego oraz z gruntu dowiezionego . Zaleca się wykonanie korpusu ziemnego ciągu pieszo jezdnego z gruntu piaszczystego o uziarnieniu umożliwiającym zagęszczenie o Is=0,97.

**3.3. Profil podłużny dojazdów do przepustu**

 Profil podłużny dojazdów do przepustu stanowiących odcinek ciągu pieszo jezdnego o długości 35m dostosowano do wymagań technicznych dla ruchu pieszego. Spadki podłużne nie przekraczają 5%. W obrębie przepustu zastosowano łuk pionowy wypukły o R=250. Połączenie z istniejącym terenem należy uformować z gruntu miejscowego w postaci łuków wklęsłych R=150 i R=200.

**3.4. Przekroje nawierzchni**

 Szerokość korpusu ziemnego odcinków dojazdowych i przejazdu przez przepust zaprojektowano szer. 7,0m :

- szerokość nawierzchni utwardzonej 4,50m z kruszywa kamiennego na podbudowie z gruntu stabilizowanego cementem

- pobocza gruntowe o szer. 1,50m

Konstrukcja nawierzchni została zaprojektowana dla ruchu kategorii KR1 i umożliwia przejazd przez rz. Jacynkę dla samochodów osobowych, pojazdów rolniczych oraz pojazdów komunalnych i w razie potrzeby pojazdów uprzywilejowanych. W dalszym etapie zalecane jest utwardzenie istniejącej drogi gruntowej (ciągu pieszo jezdnego) i połączenie z istniejącymi drogami publicznymi.