

## **OPIS TECHNICZNY**

### **Przebudowa wewnętrznych dróg osiedlowych wraz z infrastrukturą techniczną drogową na terenie osiedla po byłym PGR w miejscowości Horyniec-Zdrój, gm. Horyniec-Zdrój**

#### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- 1.1 Umowa pomiędzy Inwestorem i Wykonawcą
- 1.2 Plan sytuacyjny skala 1 : 1000
- 1.3 Warunki techniczne
- 1.4 Pomiary w terenie

#### **2. LOKALIZACJA**

Przewidziana do przebudowy droga znajduje się na terenie gminy Horyniec-Zdrój, powiat lubaczowski, województwo podkarpackie, droga stanowi dojazd mieszkańców do swoich posesji na terenie osiedla po byłym PGR. Administratorem drogi jest Urząd Gminy Horyniec-Zdrój. Lokalizację projektowanego odcinka przyjęto zgodnie z zakresem robót do wykonania i zawartymi porozumieniami pomiędzy Inwestorem, a autorem opracowania.

#### **3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

##### **3.1 Parametry techniczne stanu istniejącego**

- klasa techniczna kategoria D
- $V_p = 30\text{km/h}$ , kategoria ruchu KR 1 – 2
- szerokość jezdni 3.00m przy krawężniach jedni występują koleiny i ubytki
- szerokość pobocza ziemnego str. L i P 0,75m
- nawierzchnia drogi na odcinkami utwardzona niesortem, płytami drogowymi i gruntowa
- odwodnienie drogi system rowów otwartych, przepustów oraz spadków podłużnych i poprzecznych
- teren przebiegu trasy płaski
- przebieg drogi teren zabudowany,
- charakter ruchu ogólnodostępny, gospodarczy i turystyczny
- droga gminna przebiega przez miejscowość Horyniec-Zdrój.

Droga posiada liczne wyboje, koleiny i ubytki nawierzchni przy krawężniach na całym odcinku Istniejąca jezdnia posiada nienormatywne spadki poprzeczne na prostych i łukach. Stan techniczny nawierzchni ogólnie jest zły, droga jest przejezdna. Pobocza są nieregularne i zawyżone.

##### **3.2 Odwodnienie**

Wody powierzchniowe odprowadzane są z nawierzchni za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do po istniejącym terenie.

### **3.3 Zjazdy**

Na omawianym odcinku występują str. L i P zjazdy do gospodarstw, o nawierzchni gruntowej i bez części przelotowej. Zjazdy zlokalizowane są po obu stronach drogi.

### **3.4 Skrzyżowania**

Na omawianym odcinku występują skrzyżowania z drogą gminną , wg planu sytuacyjnego.

### **3.5 Oznakowanie pionowe**

Brak

### **3.6 Urządzenia obce**

Usytuowanie urządzeń obcych przedstawiono na planie sytuacyjnym. W terenie mogą znajdować się następujące urządzenia.

- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacyjna
- linia energetyczna podziemna i naziemna
- lina teletechniczna podziemna i naziemna
- linia gazowa

## **4. OPIS PRAC PROJEKTOWYCH**

### **4.1 Charakterystyka techniczna**

- klasa techniczna kategoria D
- $V_p = 30\text{km/h}$ , kategoria ruchu KR 1 – 2
- szerokość jezdni 3,00 - 6,00m
- szerokość pobocza ziemnego str. L i P 1,0m
- nawierzchnia z betonu asfaltowego
- odwodnienie drogi system rowów otwartych, przepustów oraz spadków podłużnych i poprzecznych
- teren przebiegu trasy płaski
- przebieg drogi teren zabudowany,
- charakter ruchu ogólnodostępny, gospodarczy i turystyczny

### **4.2 Trasa**

Projektowana przebudowa znajduje się w całości w granicach pasa drogowego drogi gminnej stanowiącej własność Gminy Horyniec-Zdrój. Droga przebiega przez miejscowość Horyniec Zdrój.

#### **4.3 Przekrój podłużny**

Na całym odcinku niweletę projektowanej drogi dostosowano do istniejącej nawierzchni uwzględniając projektuje się wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego 0-63 gr 20 cm i ułożenie warstwy ścieralnej gr. 6cm z betonu asfaltowego KR 1-2. Spadki podłużne i poprzeczne projektowanej niwelety uwarunkowano przebiegiem istniejącej drogi.

#### **4.4 Przekrój normalny**

Spadek poprzeczny poboczy ziemnych 6% w kierunku terenu. Spadek jezdni jednostronny 2%.

#### **Projektowana nawierzchnia**

##### **Projektowana nawierzchnia**

##### **1 - km 0+000 - 0+087**

- 6cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 20cm górna warstwa nawierzchni z kruszywa sortowanego 0/63

##### **2 - km 0+087 - 0+171, 0+367 - 0+385, 0+489 - 0+548, 0+585 - 0+590**

- 6cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 20cm górna warstwa nawierzchni z kruszywa sortowanego 0/63
- 10cm w-wa odsączająca

##### **3- km 0+385 - 0+489, 0+548 - 0+585**

- 6cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 20cm górna warstwa nawierzchni z kruszywa sortowanego 0/63
- 6cm profil z kruszywa łamanego 0/32

**Uwaga! Po wykonaniu warstwy podbudowy z kruszywa łamanego należy ją skropić lepiszczem asfaltowym**

##### **Projektowana nawierzchnia zjazdów**

- 4cm mieszanka min-bit
- 15cm górna warstwa nawierzchni z tłucznia 0-63
- 10cm warstwa odsączająca z piasku

#### **4.5 Oznakowanie pionowe**

brak

## **5. KOLIZJE**

Usytuowanie urządzeń obcych przedstawiono na planie sytuacyjnym. W terenie mogą znajdować się następujące urządzenia.

- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacyjna
- linia energetyczna podziemna i naziemna
- lina teletechniczna podziemna i naziemna
- linia gazowa

Roboty w obrębie w/w urządzeń wykonywać ręcznie, pod nadzorem odpowiednich służb.

## **6. ZIELEŃ**

Na terenie przedmiotowej inwestycji występuje roślinność trawiasta oraz roślinność w postaci drzew i krzaków, których usytuowanie nie koliduje z przedmiotową inwestycją. Drzewa i krzewy nie podlegające karczowaniu a mogące ulec zniszczeniu podczas robót budowlanych należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniem

## **7. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO ORAZ GOSPODARKA ODPADAMI**

Planowane przedsięwzięcie poprawi bezpieczeństwo ruchu na drodze oraz komfort jazdy. Wpływ na środowisko nie ulegnie pogorszeniu. Realizacja inwestycji nie będzie powodowała wprowadzania do środowiska żadnych substancji i energii. Przeprowadzenie inwestycji będzie korzystne dla środowiska gdyż inwestycja nie spowoduje wzrostu oddziaływania na żaden z jego komponentów, można natomiast spodziewać się zmniejszenia oddziaływania (w nawiązaniu do istniejącego) dzięki zastosowaniu nowych rozwiązań technologicznych, doprowadzeniu drogi do warunków normatywnych i uregulowaniu gospodarki wodami deszczowymi. W czasie trwania prac budowlanych nastąpi zwiększenie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, wód i gleby spowodowane pracą ciężkiego sprzętu. Oddziaływania te będą miały jednak charakter krótkotrwały, lokalny i odwracalny. Podczas realizacji inwestycji wystąpi krótkotrwały zwiększony poziom hałasu, ale już po zakończeniu robót ulegnie on zmniejszeniu (w porównaniu do obecnego poziomu) gdyż przejazd będzie odbywał się płynnie po równej nawierzchni. Poprawienie parametrów technicznych analizowanego odcinka drogi, przełoży się na zmniejszenie poziomu emisji hałasu do środowiska w nawiązaniu do stanu istniejącego. Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady należy segregować a ewentualne odpady niebezpieczne gromadzić w pojemnikach odpornych na działanie odpadów niebezpiecznych. Z odpadami należy postępować zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. z 2010r. nr 185 z późniejszymi zmianami).

## **8. UWAGI KOŃCOWE**

- roboty w rejonach kolizji wykonywać szczególnie ostrożnie pod nadzorem właściwych służb eksploatacyjnych
- roboty ziemne w obrębie kolizji wykonywać ręcznie
- nie zachodzi potrzeba wykonywania jakichkolwiek wyburzeń
- materiały stosowane do wykonania robót powinny posiadać niezbędne atesty i być dopuszczone do obrotu w krajach UE
- na czas wykonywania robót należy zabezpieczyć plac budowy oraz wykonać niezbędny plan oznakowania robót i ich zabezpieczenia
- **uwaga w/w opracowanie służy jedynie jako materiał do przetargu**
- **uwaga! przed wykonaniem robót należy wyznaczyć granice pasa drogowego.**