

OPIS TECHNICZNY

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR G 105070R DZ. NR 2276 W HORYŃCU-ZDROJU W KM 0+000 DO 0+186

OBEJMUJE DZIAŁKĘ NR 2276 , 2228

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.

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. Zakres przebudowy przyjęto do opracowania wg poniższej lokalizacji:

- PPO km 0+000 skrzyżowanie z drogą powiatową (Horyniec-Wólka Horyniecka).
- KPO km 0+186 koniec drogi gminnej.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1 Parametry techniczne stanu istniejącego

- klasa techniczna kategoria Z
- $V_p = 50\text{km/h}$, kategoria ruchu KR 1 – 2
- szerokość jezdni 3.00m przy krawędziach jedni występują koleiny, liczne spękania, wykruszenia i ubytki
- szerokość pobocza ziemnego str. L i P -0,0-0,75m
- nawierzchnia drogi gruntowa lokalnie ulepszona żwirami.
- 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

3.2 Trasa

Projektowana droga położona jest w terenie płaskim. Pas drogowy obejmują grunty będące własnością Gminy Horyniec Zdrój. Zagospodarowanie terenu stanowią tereny zabudowy mieszkalnej i gospodarczej.

Droga gminna przebiega przez miejscowość Horyniec-Zdrój.

3.3 Nawierzchnia

Istniejący odcinek drogi posiada nawierzchnię gruntową.

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

3.4 Pobocza

Na omawianych odcinkach znajdują się pobocza ziemne o szerokości 0-0,75.00m. Pobocza są nieregularne i zawyżone.

3.5 Odwodnienie

Wody powierzchniowe odprowadzane są z nawierzchni za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych

3.6 Zjazdy

Na omawianym odcinku występują str. L i P zjazdy do gospodarstw, pól i lasów o nawierzchni gruntowej i częściach przelotowych z rur żelbetowych fi 40, fi 50. Zjazdy zlokalizowane są po obu stronach drogi. Szczegółowy stan istniejących zjazdów przedstawia „Tabela zjazdów”.

3.7 Skrzyżowania

Na omawianym odcinku występują skrzyżowania z drogami gminnymi, wg planu sytuacyjnego.

3.8 Oznakowanie pionowe

Brak

3.9 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 Z
- $V_p = 50\text{km/h}$, kategoria ruchu KR 1-2
- teren płaski
- przekrój poprzeczny szlakowy na całym odcinku
- projektowana nawierzchnia drogi bitumiczna + wzmocnienie
- odwodnienie drogi przepusty, spadki podłużne i poprzeczne, kratki ściekowe z przykanalikiem
- przebieg drogi teren zabudowany, niezabudowany

- charakter ruchu ogólnodostępny, gospodarczy i turystyczny

4.2 Trasa

Zakres przebudowy drogi przyjęto do projektu wg poniższej lokalizacji:

- PPO km 0+000 skrzyżowanie z drogą powiatową (Horyniec-Wólka Horyniecka).
- KPO km 0+186 koniec drogi gminnej.

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 wykonanie koryta gr 0,35 cm. Następnie projektuje się wykonanie w-wy odsączającej z piasku gr 10 cm podbudowy z kruszywa łamanego 0=63 gr 20 cm i ułożenie warstwy wiążącej gr. 4cm i ścieralnej gr. 4cm 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 chodników 2% w kierunku jezdni. Spadek jezdni daszkowy na prostej 2%. Na łukach jednostronny, spadki na łukach poziomych wg istniejących. Rowy trapezowe, szerokość dna rowu 0.40m, pochylenie skarp od 1:1 do 1 : 1.5.

Projektowana nawierzchnia

- 4cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 4cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 20cm górna warstwa nawierzchni z kruszywa sortowanego 0/63
- 10cm warstwa odsączająca z piasku

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 Odwodnienie, rowy i elementy techniczne

Wody powierzchniowe odprowadzane są z nawierzchni za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących rowów, przepustu i istniejących cieków wodnych.
zgodne z normą PN-EN 1317

4.6 Zjazdy

Na projektowanym odcinku znajdują się zjazdy do gospodarstw, pól i zjazdy zbiorcze. Lokalizacja i szczegółowe zakresy robót przedstawiono w „Tabeli zjazdów”.

4.7 Skrzyżowania

Na omawianym odcinku występują skrzyżowania z drogami gminnymi, szczegółowe zestawienie skrzyżowań przedstawia „Tabela zjazdów”.

4.8 Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe zgodnie z projektem oznakowania(w załączeniu).

Projektuje się wykonanie wymiany istniejących słupków i tablic znaków. Projektuje się ustawienie słupków do znaków drogowych z rur stalowych \varnothing 50mm ocynkowanych, montowanych, zabetonowanych i zasypianiem. Całkowita dł. słupka 3.5m. Tablice mocowane do słupków, tablice znaków z foli odblaskowej 3M, wielkość średnie.

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. WPLYW 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.**