

Biuro Inżynierii Drogowej w Sanoku s.c.

38-500 Sanok, ul. Sienkiewicza 1 p.308 tel/fax. (013) 46 38 541

PROJEKT WYKONAWCZY

Inwestor : **Gmina Dukla, ul. Trakt Węgierski 11, 38-450 Dukla**

Nazwa Projektu: **Przebudowa drogi gminnej w m. Równe**

| bid SANOK Biuro Inżynierii Drogowej w Sanoku s.c. 38-500 Sanok, ul. Sienkiewicza 1/308, tel./fax (013) 46 38 541 | | |
|---|---|--------|
| FUNKCJA | IMIĘ I NAZWISKO/UPRAWNIENIA | PODPIS |
| PROJEKTANT | mgr inż. Piotr Tarapacki upr. K-64/01 | |
| OPRACOWAŁ | inż. Bartłomiej Ziemiański upr. PDK/0105/ZHOD/21 | |

Spis zawartości :

- 1.Część opisowa
 - 1.1 Opis techniczny ogólny
 - 1.2 Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania
- 2.Część rysunkowa
 - 2.1 Plan sytuacyjny – skala 1:500
 - 2.2 Przekroje typowe – skala 1:50.....

1. Część opisowa

1.1.1. Opis techniczny ogólny

1.1.2. Przedmiot, podstawa, zakres i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej w m. Równe

Podstawa opracowania:

- plan sytuacyjno – wysokościowy - skala 1:500
- wizja lokalna i pomiary w terenie
- Dz.U. nr 43 z dnia 14.05.1999r - „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym i literatura techniczna

Celem opracowania jest poprawienie warunków dla poruszania się pojazdów i pieszych wzdłuż drogi gminnej w m. Równe.

1.1.3. Lokalizacja i usytuowanie

Przedmiotowa droga znajduje się w województwie podkarpackim, powiecie krośnieńskim w jednostce ewidencyjnej Dukla, obręb: Równe. Początek przebudowywanego odcinka drogi gminnej rozpoczyna się w km 0+004.50 (skrzyżowanie z drogą gminną), a koniec to km 2+430.50 (skrzyżowanie z drogą gminną).

1.1.4. Dane techniczne:

-klasa techniczna drogi D

-szerokość jezdni 5,50m (km 0+004.50 – 0+185)

-szer. jezdni 3,5m (km 0+185 – 2+430.50) – zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,

§14.3 – dopuszcza się stosowanie jednej jezdni o jednym pasie ruchu przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach na drodze klasy D

§14.5 – w przypadku o którym mowa w §14 ust. 3, minimalna szerokość pasa ruchu powinna wynosić 3,5m, przy czym muszą być spełnione wymagania określone w §37 i w §126

-szerokość chodnika 2,0m

-kategoria ruchu KR1

-długość przebudowywanej drogi : 2350 m

-przekrój uliczny (km 0+004.50 – 0+185), przekrój drogowy (km 0+185 – 2+430.50)

-nawierzchnia drogi: beton asfaltowy

-odwodnienie istniejący system rowów otwartych, krytych i przepustów

1.1.5. Stan istniejący :

Droga przebiega przez tereny o zabudowie jednorodzinnej oraz tereny upraw rolniczych i leśnych w m. Równe. Wzdłuż jezdni obserwuje się ruch pieszki o zmiennej częstotliwości. Brak utwardzonych poboczy powoduje utrudnienia w ruchu i zagraża bezpieczeństwu pieszych.

W obecnym stanie droga gminna posiada jezdnię o nawierzchni z betonu asfaltowego. Droga na całej długości posiada wiele nierówności i ubytków, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Odwodnienie jest zapewnione poprzez system rowów otwartych i przepustów drogowych. Rowy są zamulone i wymagają oczyszczenia

1.1.6. Stan projektowany:

Przebudowa polegać będzie na wykonaniu nowych warstw nawierzchni drogi z betonu asfaltowego. Wszystkie parametry techniczne drogi tj. szerokość jezdni i poboczy, łuki pionowe i poziome pozostaną niezmiennymi.

Odwodnienie drogi pozostanie niezmienione. Rowy zostaną oczyszczone i wyprofilowane. Zlikwiduje to zastoiska wody.

Planowana budowa drogowa nie zmieni zasadniczo sposobu odwodnienia terenu. Wykorzystywane będzie naturalne ukształtowanie terenu.

Planowana przebudowa drogi gminnej w m. Równe przebiegać będzie w granicach pasa drogowego.

1.2. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania:

1.2.1. Przekrój poprzeczny:

Zaprojektowano przekrój drogi:

- daszkowy o spadku 2% w kierunku spadku terenu (odcinki proste)
- jednostronny (łuki kołowe)

1.2.2. Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano następujące konstrukcje:

Konstrukcja nawierzchni poszerzenia jezdni:

przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - gr. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - gr. 8cm
- geosyntetyk – siatka wzmacniająca
- profilowanie – śr. gr. 3cm
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 – gr. 20cm
- w-wa odcinająca z pospółki drobnej – gr. 10cm
- geowłóknina

Konstrukcja nawierzchni drogi:

przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - gr. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - gr. 8cm
- geosyntetyk – siatka wzmacniająca
- profilowanie – śr. gr. 3cm
- frezowanie – śr. gr. 2cm

Konstrukcja nawierzchni chodnika:

przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

- kostka betonowa - gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa - gr. 3cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego - gr. 15cm
- w-wa odsączająca z pospółki – gr. 10cm

Konstrukcja nawierzchni zjazdów:

przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - gr. 5cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego - gr. 15cm
- w-wa odsączająca z pospółki – gr. 10cm

1.2.3. Zjazdy

Zjazdy zostaną przebudowane. Przepusty pod zjazdami zostaną wymienione na rury HDPE o śr. 50cm Nawierzchnia na zjazdach zostanie wykonana z betonu asfaltowego.

1.2.4. Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja związana z remontem drogi nie wprowadzi istotnych zmian w dotychczasowym korzystaniu ze środowiska.

Zwiększenie płynności jazdy spowoduje zmniejszenie emisji spalin do atmosfery oraz zmniejszenie hałasu i drgań.

1.2.5. Uwagi końcowe

Wszelkie prace należy prowadzić zgodnie z przepisami BHP. Przed przystąpieniem do robót należy opracować i zatwierdzić projekt organizacji ruchu na czas wykonywania remontu.

Składowanie materiału z rozbiórki należy uzgodnić z Zarządcą drogi.