

**PROJEKT TECHNICZNY**  
**remont drogi wewnętrznej klasy D**  
**„ZA AGRONOMÓWKĄ” km 0+000 do 0+235**  
**w Kosinie**

**Na działce gruntowej nr ew; 3504/4, 3200**

**Inwestor: Gmina Łańcut**

**Projekt zawiera:**

- 1. Stronę tytułową**
- 2. Opis techniczny**
- 3. Plan sytuacyjny rys. 1**
- 4. Przekroje normalne rys. 2**
- 5. Profil podłużny**
- 6. Przekroje poprzeczne rys. 4**

**Projektował: Władysław Rosół**  
**up. D-68/77**

**wrzesień 2011 roku**

## **Opis techniczny**

### **do projektu technicznego na remont drogi wewnętrznej „ZA AGRONOMÓWKĄ” km 0+000 do 0+235 w Kosinie.**

#### **1. Podstawa opracowania:**

Projekt opracowano na zlecenie Inwestora w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dziennik Ustaw nr. 43 z dnia 14 maja 1999 roku, mapę zasadniczą oraz pomiary uzupełniające w terenie.

#### **2. Stan istniejący:**

Odcinek drogi objęty remontem przebiega przez teren zabudowany i służy jako jedyny dojazd do zabudowań usytuowanych w tej części Kosiny oraz pól uprawnych. Początek drogi km 0+000 znajduje się na krawędzi istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi gminnej dojazdowej do przedszkola, natomiast koniec km 0+235 na końcu zabudowań (zachodnie lico budynku mieszkalnego Marszałów).

Droga na całej długości ma nawierzchnię utwardzoną materiałami kamiennymi. W planie obecna nawierzchnia spełnia wymogi drogi dojazdowej klasy D. Występują dwa łuki poziome o normatywnych promieniach oraz załom osi w prawo pod kątem 3 stopni.

W profilu podłużnym i w przekroju poprzecznym jezdnia jest częściowo zdeformowana i wyboista. Nośność nawierzchni na odcinku z tłucznia kamiennego od km 0+000 do 0+148 zbliżona jest do około 40 kN, na dalszym odcinku nie posiada żadnej nośności zwłaszcza w okresie roztopów i intensywnych opadów. W celu osiągnięcia normatywnej nośności 80 kN nawierzchnia wymaga wzmocnienia. Pobocza gruntowe mają różną szerokość wynoszącą od 0,50 do 1,0 m. Spadek podłużny niwelety istniejącej drogi jest normatywny i mieści się w granicach od 0,9 do 4,6% . Droga krzyżuje się z drogami gruntowymi dojazdowymi do pól i gospodarstw, które służą jako mijanki. Stan techniczny drogi pozwala na bezpieczną jazdę przy prędkości 10 km/godz.

Droga nie posiada uregulowanego odwodnienia. Wody opadowe spływają na przyległy teren i następnie do potoku.

#### **3. Stan projektowany:**

**Dane wyjściowe techniczne do projektowania przyjęto jak dla drogi klasy D (dojazdowej)**

- kategoria ruch KR1

- szybkość projektowa 30 km/godz
- obciążenie na oś pojazdu 80 kN
- szerokość jezdni 3,50 m i 4,00 m
- szerokość poboczy 0,75 m (w tym ściek betonowy w miejscach gdzie pas drogowy jest zawężony)

Planowany remont drogi mieści się w obecnym pasie drogowym. Jej istniejąca nawierzchnia tłuczniowa wymaga wzmocnienia. Nowa nawierzchnia bitumiczna będzie trwała, odporna na wody opadowe. W planie jezdni drogi przebiega w prostych i dwóch łukach poziomych. Jezdnia ma szerokość zmienną i wynosi na odcinku od km 0+000 do 0+072 i na łuku W2 4,0 m, na pozostałym 3,50 m. Szerokości istniejącego pasa drogowego dyktuje wielkość projektowanych promieni łuków poziomych i szerokości jezdni. W profilu podłużnym niweletę prowadzi się równoległe do istniejącej, odpowiednio podnosząc o grubość podbudowy i nawierzchni, za wyjątkiem odcinka 0+148,5 do 0+235 gdzie niweleta wymaga gruntownej zmiany (pełna konstrukcja nawierzchni).

W przekroju poprzecznym na łukach poziomych i prostych przejściowych projektuje się spadki jednostronne o wielkości zależnej od promienia łuku, ich wielkość podano na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym rys nr1 i 3. Na odcinkach prostych projektuje się przekrój daszkowy o spadkach 2% w km 0+000 do 0+072, na odcinku od km 0+148,5 do 0+235 jednostronny w lewo 2%. Spadek poprzeczny pobocza na łuku od strony wewnętrznej projektuje się jak na prostych 6%, po stronie zewnętrznej spadek równy jest spadkowi jezdni. Przejście z przekroju daszkowego na jednostronny na łukach poziomych zaprojektowano na prostych przejściowych o długości 30,15 i 8,50 m (profil podłużny rys 3). Przekrój jednostronny na prostej podyktowany jest warunkami terenowymi i poprawnym odwodnieniem drogi. Wody opadowe z drogi zbiera się ściekami przydrożnymi z prefabrykowanych elementów betonowych 50x50x14 cm ułożonych na podsypce cementowo-piaskowej, następnie odprowadza poprzez studnie ściekowe kanałami z rur PVC jak dotychczas ropotoku.

### **Projektowana konstrukcja nawierzchni:**

#### **km 0+000 do 0+148,50**

- nawierzchnia grubości 6 cm z betonu asfaltowego grysowo-żwirowego o uziarnieniu 0/12,8 mm dla ruchu KR1
- górna warstwa podbudowy grubości 12 cm z kruszywa łamanego
- dolna warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa łamanego (na poszerzeniach)
- warstwa odcinająca grubości 15 cm z piasku ( na poszerzeniach)

#### **km 0+148,5 do 0+235**

- nawierzchnia grubości 6 cm z betonu asfaltowego grysowo-żwirowego o uziarnieniu 0/12,8 mm dla ruchu KR1
- górna warstwa podbudowy grubości 12 cm z kruszywa łamanego
- dolna warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa łamanego
- warstwa odcinająca grubości 15 cm z piasku

Górną warstwę podbudowy przedłuża się do km 0+240 w celu łagodnego połączenia nowej nawierzchni z istniejącą gruntową

Studnie rewizyjne kanalizacji sanitarnej i zasuwy wodociągu wymagają regulacji do poziomu nowej nawierzchni.

#### **4.Ochrona środowiska:**

Poprzez wykonany remont drogi zostanie podniesione bezpieczeństwo i komfort użytkowników drogi jak i estetyka środowiska.

Wykonanie robót budowlanych związanych z remontem drogi nie spowoduje wzrostu emisji, wzrostu zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii powyżej 20%.

Przedmiotowe roboty nie będą wykonywane w obszarze wymagającym specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, a także siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym w obszarze sieci Natura 2000 oraz nie będą oddziaływać na ten obszar wyznaczony w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz.U. Nr. 92 poz. 880).

Roboty związane z przebudową nie stwarzają zagrożenia dla otoczenia i ludzi.

#### **5.Warunki ogólne:**

Roboty ziemne w miejscach skrzyżowań i zbliżeń do urządzeń podziemnych należy wykonać ręcznie i pod nadzorem ich właściciela.

Przedsięwzięcie nie ma negatywnego oddziaływania na środowisko.

Teren objęty projektem, nie podlega ochronie konserwatora zabytków, nie jest objęty pracami górniczymi. W związku z projektowanymi robotami nie zachodzi potrzeba wycinki drzew. Zastosowane materiały nie są szkodliwe dla ludzi i środowiska.

Przed przystąpieniem do realizacji projektowanego zadania, zachodzi konieczność opracowania przez wykonawcę robót, projektu organizacji ruchu na czas budowy. Poza tym nie występują roboty kwalifikujące się do robót, których charakter i ich organizacja stwarza wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi.