

UPROSZCZONY PROJEKT TECHNICZNY
przebudowa drogi gminnej wewnętrznej klasy D
„Poręba” w Cierpiszu km 0+340 do 0+840

Na działce gruntowej nr ew. 243

Inwestor: Gmina Łańcut

Projekt zawiera:

- 1. Stronę tytułową**
- 2. Opis techniczny**
- 3. Plan sytuacyjny rys. 1**
- 4. Przekroje normalne rys. 2**
- 5. Uprawnienia projektowe i zaświadczenie POIIB**

Projektował:

Władysław Rosół u.p. D-68/77

marzec 2012 roku

Opis techniczny

przebudowa drogi gminnej wewnętrznej „Poręba” w Cierpiszu km 0+340 do 0+840

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 w skali 1:1000 oraz pomiary geodezyjne w terenie.

2. Stan istniejący:

Początek objętego projektem drogi km 0+340 znajduje się na krawędzi nawierzchni bitumicznej wykonanej w pierwszym etapie w roku 2010.

Droga wewnętrzna ma pas drogowy o szerokości około 8 m, w tym nawierzchnię gruntową wzmocnioną materiałami kamiennymi o zmiennej szerokości 3,5 do 4,5 m. Droga służy jako jedyny dojazd do budynków mieszkalnych usytuowanych w tym rejonie wioski. W okresie opadów i roztopów wiosennych nawierzchnia staje się błotnista. W planie droga posiada trzy łuki poziome o normatywnych promieniach wymagające wykonania jednostronnej przechyłki o spadku 3% w kierunku środka Łukówki spełnia wymogi drogi dojazdowej klasy D.. Obecna nawierzchnia posiada różną nośność i na odcinku od km 0+340 do 0+540 wynoszącą około 60 kN na dalszym od 10 do 50kN. W profilu podłużnym i w przekroju poprzecznym nawierzchnia jest zdeformowana. W celu osiągnięcia normatywnej nośności 80 kN oraz szybkości 40km/godz nawierzchnia wymaga przebudowy polegającej na wzmocnieniu i wyprofilowaniu. Pobocza gruntowe mają różną szerokość wynoszącą około 1,0 m. Spadek podłużny niwelety istniejącej drogi jest normatywny i mieści się w granicach od 15 do 6%.

Stan techniczny drogi pozwala na bezpieczną jazdę przy prędkości 10 km/godz, Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo na przyległy teren i do lewego rowu przydrożnego. Rów wymaga odmulenia, a uzyskany grunt można wykorzystać do uzupełnienia poboczy.

3. Stan projektowany:

Dane wyjściowe techniczne do projektowania przyjęto jak dla drogi klasy D

- kategoria ruch KR1
- szybkość projektowa 40 km/godz
- obciążenie na oś pojazdu 80 kN
- szerokość jezdni 4,50 m
- szerokość poboczy gruntowych 0,75 m
- grunty wysadzinowe na odcinku od km 0+540 do 0+800

Planowana przebudowa drogi mieści się w obecnym pasie drogowym. Projektowana nawierzchnia bitumiczna w planie przebiega istniejącym śladem, będzie trwała odporna na wody opadowe oraz ułatwi dojazd mieszkańcom.

W profilu podłużnym niweletę prowadzi się równolegle do istniejącej, odpowiednio podnosząc o grubość podbudowy i nawierzchni.

W przekroju poprzecznym na odcinkach prostych -projektuje się przekrój daszkowy o spadkach nawierzchni 2%, poboczy 6%, na łukach poziomych spadek jezdni jednostronny 3%, poboczy po stronie zewnętrznej 3% jak jezdni, wewnętrzny 6% jak na prostych.

konstrukcja nawierzchni:

km 0+340 do 0+540

- nawierzchnia grubości 6 cm z betonu asfaltowego grysowo-żwirowego o uziarnieniu 0/12,8 mm dla ruchu KR1
- górna warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego śr. grubości 4 cm

km 0+540 do 0+840

- nawierzchnia grubości 4 cm z betonu asfaltowego grysowo-żwirowego o uziarnieniu 0/12,8 mm dla ruchu KR1
- warstwa wyrównawcza z mieszanki mineralno asfaltowej III standard w ilości 50 kg/m²
- podbudowa z istniejącej nawierzchni gruntowej wzmocnionej kruszywem kamiennym za stabilizowanej cementem w ilości 35 kg/m² i doziarnionej piaskiem i pospółką, grubość warstwy po zagęszczeniu 35 cm

Wody opadowe powierzchniowo odprowadza się na przyległy grunt, oraz do lewego rowy przydrożnego tak jak dotychczas.

4.Ochrona środowiska:

Poprzez wykonaną przebudowę 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 oddziałuje 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 górnictwami. 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.