

**PROJEKT TECHNICZNY**  
**remont drogi wewnętrznej klasy D**  
**„Kraczkowa Działy Wschodnie” km 0+300 do 0+900**  
**w Kraczkowej**

**Na działce gruntowej nr ew: 3556/1**

**Inwestor: Gmina Łańcut**

**Projekt zawiera:**

- 1. Stronę tytułową**
- 2. Opis techniczny**
- 3. Plan sytuacyjny rys. 1**
- 4. Przekroje normalne rys. 2**
- 5. Uprawnienia proj. z zaświadczeniem**

**Projektował: Władysław Rosół**  
**u.p. D-68/77**

**czerwiec 2013 roku**

**Opis techniczny**  
**do projektu technicznego na remont drogi wewnętrznej klasy D**  
**„Kraczkowa Działy Wschodnie” km 0+300 do 0+900**  
**w Kraczkowej**

**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. Opis do projektu zagospodarowania stan istniejący:**

Odcinek drogi objęty remontem przebiega przez teren niezabudowany i łączy wioski Cierpisz z Kraczkową oraz służy jako dojazd do pól uprawnych. Początek remontowanej drogi km 0+300 znajduje się 20 m przed drogą skrzyżowaniem z drogą gruntową, natomiast koniec km 0+900 na wysokości lica budynku mieszkalnego od strony południowej.

Droga na odcinku od km 0+300 do 0+900 ma nawierzchnię gruntową o szerokości 4,5 m, obustronne pobocza gruntowe o szerokości około 70 cm. W planie obecna nawierzchnia spełnia wymogi drogi dojazdowej klasy D. Występujące łuki poziome mają normatywne promienie. W profilu podłużnym i w przekroju poprzecznym jezdnia jest częściowo zdeformowana i wyboista. Występują lokalne zastoiska wody oraz zniszczenia po ulewnych deszczach. Obecnie nawierzchnia nie posiada żadnej nośności, a zwłaszcza po opadach i roztopach wiosennych. W celu osiągnięcia przejezdności o każdej porze roku nawierzchnia wymaga wzmocnienia. Spadek podłużny niwelety istniejącej drogi jest normatywny i mieści się w granicach od 0,5 do 5%. Droga krzyżuje się z drogami gruntowymi dojazdowymi do pól i gospodarstw. Stan techniczny drogi pozwala na bezpieczną jazdę przy prędkości 5 km/godz,

Istniejące rowy przydrożne są częściowo zamulone.

**3. Opis do projektu zagospodarowania stan projektowany:**

**Dane wyjściowe techniczne do projektowania przyjęto jak dla drogi klasy D - dojazdowej.**

- **szybkość projektowa 30 km/godz**
- **obciążenie na oś pojazdu 60 kN**
- **zasadnicza szerokość jezdni 4,50 m**
- **szerokość poboczy 0,75 m**

**- odwodnienie obecnymi rowami przydrożnymi wymagającymi odmulenia.**

Planowany remont drogi ma na celu uregulowanie odwodnienia drogi, poprawienie stanu nawierzchni oraz utrzymanie przejezdności w okresie opadów deszczu i wiosennych roztopów. Nową nawierzchnię w planie prowadzi się obecnym śladem, natomiast jej niweletę podłużną równoległą do istniejącej, odpowiednio podniesioną o warstwę wzmacniającą.

W przekroju poprzecznym projektowana nawierzchnia ma spadek daszkowy o spadkach 3%, na łukach poziomych jednostronny 3%. Pobocza gruntowe o szerokości 0,75m na prostych mają spadek 6 % na łukach poziomych spadek pobocza wewnętrznego jak na prostych 6%, zewnętrznego 3% do środka łuku.

**Projektowana konstrukcja nawierzchni:**

- nawierzchnia tłuczniowa grubości 7 cm
- górna warstwa podbudowy grubości 15cm z kruszywa naturalnego

**4..Odwodnienie:**

Istniejące rowy przydrożne odmulą się, uzyskany grunt wbudowuje się w pobocza i skarpy.

**5.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.

**6.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