

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej Nr1 16376R w miejscowościach Małkowice i Walawa w km 0+525- do km 1+515

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

1.1 Uzgodnienia pomiędzy Inwestorem i Wykonawcą

1.2 Plan sytuacyjny skala 1 : 1000

1.3 Warunki techniczne

1.4 Pomiary w terenie

2. LOKALIZACJA

Przewidziana przebudowa drogi na działkach nr 81/4, 317/3, 318, 316,317/1 obręb Walawa i nr 786/3, 799 obręb Małkowice gmina Orły , znajduje się na terenie powiat przemyski, gmina Orły . Administratorem drogi jest Gmina Orły. Lokalizację projektowanego odcinka przyjęto zgodnie z porozumieniami zawartymi pomiędzy Gminą Orły a autorem opracowania .

Projektowana droga stanowi połączenie z drogą powiatową nr 2110 R Orły - Małkowice - Walawa wg poniższej lokalizacji:

- PPO KM 0 + 525 droga (gminna
- KPO KM 1+515- droga gminna

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1 Parametry techniczne stanu istniejącego

- administratorem drogi jest Gmina Orły
 - prędkość projektowa 30 km/h
 - km 0+525 – 0+540 dywanik zniszczony na całej długości
 - km 0+540-1+515 tłuczniowa zniszczona
 - teren przebiegu trasy równinny
 - charakter ruchu obsługa wsi
 - skrzyżowania z drogami gminnymi o nawierzchni bitumicznej
 - dwustronne pobocza ziemne szer. ok. 1,00 m
 - odwodnienie poprzez dwustronne rowy odwadniające, otwarte .
- Droga gminna objęta przebudową jest drogą lokalną (kategoria - D) i stanowi połączenie pomiędzy miejscowościami Małkowice i Walawa. Droga jednocześnie obsługuje tereny przyległe i stanowi dojazd do istniejących zabudowań. Przy drodze zlokalizowane są budynki jednorodzinne.
- Drogą odbywa się ruch pojazdów ciężarowych ale nie ma komunikacji zbiorowej. Droga obecnie posiada następujące parametry:
- Odcinek o długości 990 mb:** , szerokość pasa drogowego zmienna około 6-10 m.

Droga nie posiada chodników oraz kanalizacji deszczowej. Nawierzchnia drogi jest w złym stanie technicznym. Odcinkami jest ona z asfaltobetonu, pozostałą część stanowi kruszywo łamane. Jezdnia bitumiczna jest spękana i posiada liczne ubytki. Deformacje poprzeczne nawierzchni z kruszywa utrudniają spływ wód opadowych. Istniejąca konstrukcja nie odpowiada wymaganiom ruchu drogowego oraz nie spełnia warunków normatywnych. *Jezdnia wymaga wzmocnienia konstrukcji oraz odnowy nawierzchni.*

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Planowane zadanie inwestycyjne obejmuje przebudowę istniejącej drogi
Teren realizacji inwestycji mieści się w dotychczasowej szerokości pasa drogowego w liniach rozgraniczających. Projektuje się przebudowę drogi na całej długości 0+525-1+515 m.

Szerokość projektowanej jezdni bitumicznej wynosi:

- na odcinku od km 0+525 do km 1+515 - 3,0 m

Zaprojektowano połączenie z istniejącą nawierzchnią bitumiczną poprzez poprzeczne zacięcie krawędzi na szer. 0,50 m. Odwodnienie drogi poprzez spadki poprzeczne i podłużne jezdni i poboczy oraz istniejące, dwustronne rowy odwadniające.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Po przebudowie powierzchnia utwardzona będzie obejmować:

- jezdni o nawierzchni bitumicznej 2970 m²

- zjazdu do posesji z asfaltobetonu 125 m²

-pobocza utwardzone z kruszywa łamanego około 1485m²

Mijanka - m² -32

Łączna powierzchnia utwardzona będzie wynosić m² 4612

Pozostała część pasa drogowego pozostanie biologicznie czynna - jako tereny zielone skarp drogowych

6. INFORMACJA O OCHRONIE.

Na terenie objętym inwestycją nie występują ograniczenia z tytułu ochrony konserwatorskiej.

7. ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO.

Projektowana droga stanowi połączenie komunikacyjne dla przyległych działek z drogą powiatową. Przebudowa ww. drogi o długości 0.990 km poprawi bezpieczeństwo ruchu i nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko. Wody opadowe z projektowanego pasa drogowego zostaną odprowadzone do istniejących rowów otwartych przy drodze gminnej.

Inwestycja z uwagi na niewielki rozmiar oraz zasięg oddziaływania nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko oraz nie spowoduje wzrostu emisji spalin większego niż 20 .

8. PROJEKTOWA KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Planowana inwestycja obejmuje:

Przebudowę drogi gminnych nr 116376 R na odcinku od km 0+525 do km 1+515 w gm. Orły.

Ciąg drogi posiadać będzie następujące parametry:

kategoria funkcjonalna drogi D

Prędkość projektową 30 km/h kategoria ruchu KR1

długość drogi 990 mb o szerokości jezdni 3,0 m

wykonanie nowej warstwy ścieralnej z asfaltobetonu o gr. 4 cm o szer. 3,0m,
wykonanie nowej warstwy wiążącej z asfaltobetonu gr.5cm szer.3.10m
wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego gr. 20 cm i 15 cm
wykonanie dwustronnego pobocza utwardzonego kruszywem łamanym o szer. 0,75 m
zjazdu indywidualne szer. 4 m z asfaltobetonu gr. 5 cm, utwardzone do granicy działki
Spadek podłużny drogi wynosi 0,3 do 3
Na całym odcinku zaprojektowano spadek poprzeczny dwustronny ,oraz na łukach
poziomych jednostronny .

Przy projektowaniu oparto się na rozporządzeniu z dnia 2 marca 1999 r. Ministra
Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny
odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z 1999 r.), warunkach
wydanych przez Inwestora oraz jednostki opiniujące, Polskie Normy i Wytyczne GDDP [1].
Przyjęto dane do projektowania:
Droga gminna, klasy "D", kategoria **ruchu** KR 1.

Nawierzchnię jezdni zaprojektowano z betonu asfaltowego grysowo- żwirowego gr. 4 cm, o
szerokości 3.0 m, układaną na warstwie wiążącej z asfaltobetonu
gr. 4 i 5 cm. Szerokość w-wy wiążącej zwiększono o 10 cm od w-wy
ścieralnej.

na odcinku od km **0+525 do km 0+540**- szerokość jezdni 3,0 m
4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (KR 1-2)
śr. 2 cm – wyrównanie mieszanką mineralno-asfaltową AC16W (KR 1-2)

na odcinku od km **0+540 do km 1+300**
4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (KR 1-2)
5 cm – warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W (KR 1-2)
śr. 2 cm – wyrównanie mieszanką mineralno-asfaltową AC16W (KR 1-2)
20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie

na odcinku od km **1+300 do km 1+370**
4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (KR 1-2)
5 cm – warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W (KR 1-2)
śr. 2 cm – wyrównanie mieszanką mineralno-asfaltową AC16W (KR 1-2)
20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie
10 cm – warstwa odcinająca z piasku

na odcinku od km **1+370 do km 1+515**
4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (KR 1-2)
5 cm – warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W (KR 1-2)
śr. 2 cm – wyrównanie mieszanką mineralno-asfaltową AC16W (KR 1-2)
15 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie

ZJAZDY i mijanka

Zjazdy gospodarcze i do pól zaprojektowano o długości od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego lub
ogrodzenia.

5 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (KR 1-2)
20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie
10 cm – warstwa odcinająca z pospółki

Zaprojektowano pobocza dwustronne umocnione warstwą o gr. 10 cm z kamienia łamanego 4/32

mm na szerokości 0,75 m

Nawierzchnię istniejących zjazdów do działek należy utwardzić na odcinku od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego warstwą z asfaltobetonu gr. 5 cm.

Skarpy należy umocnić poprzez obsianie trawą, z humusowaniem gr. 5 cm

9. WARUNKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

Z uwagi na małe promienie łuków poziomych należy wprowadzić ograniczenie prędkości na całej ulicy do 30 km/h. Ograniczenie należy ustawić na początku drogi oraz od skrzyżowania z drogą powiatową. Powyższe wynika z parametrów wprowadzonych łuków poziomych.

10. UWAGI KOŃCOWE

- roboty wykonywać pod nadzorem odpowiednich służb
- projektowane obiekty nie stwarzają zagrożenia p - poż.
- nie zachodzi potrzeba wykonywania jakichkolwiek wyburzeń