

OPIS TECHNICZNY

„Przebudowa drogi wewnętrznej (dz. nr 1634/2) w miejscowości Płazów”

KM 0+000-0+564

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

1.2 Plan sytuacyjny skala 1 : 1000

1.3 Warunki techniczne

1.4 Pomiary w terenie

2. LOKALIZACJA

Przewidziana do przebudowy droga znajduje się na terenie gminy Narol, powiat lubaczowski, województwo podkarpackie, droga stanowi dojazd do gruntów rolnych.

Administratorem drogi jest Gmina Narol. Lokalizację przebudowywanego odcinka przyjęto zgodnie z zakresem robót do wykonania i zawartymi porozumieniami pomiędzy Inwestorem a autorem opracowania. Zakres przebudowy przyjęto do opracowania wg poniższej lokalizacji:

- PPO km 0+000 – dr. wojewódzka nawierzchnia bitumiczna
- KPO km 0+564 - dr. gminna gruntowa

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1 Jezdnia

Droga podlegająca opracowaniu usytuowana jest na działce nr 1634/2 obręb Płazów. Posiada nawierzchnię nieutwardzoną. Stan nawierzchni bardzo zły. Na w/w odcinku drogi warstwa jezdni została zniszczona, powstały liczne wyboje i koleiny.

3.2 Odwodnienie

Na projektowanej drodze istnieje odwodnienie powierzchniowe.

3.3 Nawierzchnia

Istniejący odcinek drogi posiada niejednorodną podbudowę z niesortu kamiennego.

Istniejąca jezdnia posiada nienormatywne spadki. Stan techniczny nawierzchni ogólnie jest zły, droga jest przejezdna.

3.4 Pobocza

Na omawianych odcinkach znajdują się pobocza ziemne o szerokości ok. 1.00m. Pobocza są nieregularne i zawyżone.

3.8 Oznakowanie pionowe

brak

4. OPIS PRAC PROJEKTOWYCH

4.1 Charakterystyka techniczna

- klasa techniczna kategoria D
- $V_p = 30\text{km/h}$, kategoria ruchu KR 1
- teren płaski
- przekrój poprzeczny szlakowy 4,5 m w km 0+000-0+100, oraz 3,5 w km 0+150 – 0+564,
- szerokość pobocza z kruszywa na całym proj. odcinku str prawa i lewa 0,75 m
- projektowana nawierzchnia drogi z kruszywa
- odwodnienie drogi spadki podłużne i poprzeczne,
- charakter ruchu lokalny

4.2 Trasa

Zakres przebudowy drogi przyjęto do projektu wg poniższej lokalizacji:

- PPO km 0+000 – dr. wojewódzka nawierzchnia bitumiczna
- KPO km 0+564 - dr. gminna gruntowa

Projektowana przebudowa znajduje się w całości w granicach pasa drogowego drogi gminnej stanowiącej własność Gminy Narol.

4.3 Przekrój podłużny

Na całym odcinku niweletę projektowanej drogi dostosowano do istniejącej nawierzchni. Spadki podłużne i poprzeczne projektowanej niwelety uwarunkowano przebiegiem istniejącej drogi.

4.4 Przekrój normalny

Spadek poprzeczny poboczy ziemnych 6% w kierunku terenu, spadek jezdni daszkowy na prostej 2%.

Projektowana nawierzchnia km 0+000-0+564

- 10 cm warstwa z kruszywa łamanego 0-31,5
- 20 cm warstwa stabilizacji $R_m = 2,5 \text{ MPa}$

4.5 Odwodnienie.

Powierzchniowe spadki poprzeczne i podłużne.

Projektuje się uzupełnienie poboczy tłucznem (uformowanie)

5. UWAGI KOŃCOWE

- nie zachodzi potrzeba wykonywania jakichkolwiek wyburzeń
- materiały stosowane do wykonania robót powinny posiadać niezbędne atesty i być dopuszczone do obrotu w krajach UE
- na czas wykonywania robót należy zabezpieczyć plac budowy oraz wykonać niezbędny plan oznakowania robót i ich zabezpieczenia
- **uwaga w/w opracowanie służy jedynie jako materiał do przetargu**
- **uwaga! przed wykonaniem robót należy wyznaczyć granice pasa drogowego.**

INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Planowane przedsięwzięcie poprawi bezpieczeństwo ruchu na drodze oraz komfort jazdy. Wpływ na środowisko nie ulegnie pogorszeniu. Realizacja inwestycji nie będzie powodowała wprowadzania do środowiska żadnych substancji i energii. Przeprowadzenie inwestycji będzie korzystne dla środowiska gdyż inwestycja nie spowoduje wzrostu oddziaływania na żaden z jego komponentów, można natomiast spodziewać się zmniejszenia oddziaływania (w nawiązaniu do istniejącego) dzięki zastosowaniu nowych rozwiązań technologicznych, doprowadzeniu drogi do warunków normatywnych. W czasie trwania prac budowlanych nastąpi zwiększenie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, wód i gleby spowodowane pracą ciężkiego sprzętu. Oddziaływania te będą miały jednak charakter krótkotrwały, lokalny i odwracalny. Podczas realizacji inwestycji wystąpi krótkotrwały zwiększony poziom hałasu, ale już po zakończeniu robót ulegnie on zmniejszeniu (w porównaniu do obecnego poziomu) gdyż przejazd będzie odbywał się płynnie po równej nawierzchni. Poprawienie parametrów technicznych analizowanego odcinka drogi, przełoży się na zmniejszenie poziomu emisji hałasu do środowiska w nawiązaniu do stanu istniejącego. Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady należy segregować a ewentualne odpady niebezpieczne gromadzić w pojemnikach odpornych na działanie odpadów niebezpiecznych. Z odpadami należy postępować zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. z 2010r. nr 185 z późniejszymi zmianami).

W pasie zamierzonej inwestycji nie występują stanowiska archeologiczne oraz obiekty zabytkowe.