

# **OPIS TECHNICZNY**

## **PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH**

### **PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ**

**NR 1553R CEWKÓW – STARY DZIKÓW - OLESZYCE**

**KM 0 + 000 – KM 0 + 365**

## **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 odcinka drogi powiatowej nr 1553R Cewków – Stary Dzików – Oleszyce km 0 + 000 – km 0 + 365 znajduje się na terenie gminy Stary Dzików, powiat lubaczowski, województwo podkarpackie i przebiega przez miejscowość Cewków. Administratorem drogi jest Powiatowy Zarząd Dróg w Lubaczowie. Lokalizację projektowanego odcinka i zakres robót przyjęto zgodnie z porozumieniami zawartymi pomiędzy Inwestorem a autorem opracowania. Zakres przebudowy drogi powiatowej przyjęto do opracowania wg poniższej lokalizacji:

- PPO km 0 + 000 granica powiatu lubaczowskiego
- KPO km 0 + 365 przed istniejącym skrzyżowaniem z drogą gminną str. P

## **3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

### **3.1 Parametry techniczne stanu istniejącego**

- klasa techniczna kategoria Z
- $V_p = 50\text{km/h}$ , kategoria ruchu KR 1-2
- szerokość jezdni km 0 + 000 – km 0 + 365 – 5.00m przy krawężniach jedni występują wykruszenia i ubytki
- szerokość pobocza 1.00m
- nawierzchnia drogi km 0 + 000 – km 0 + 365 bitumiczna, spękania poprzeczne, podłużne
- odwodnienie drogi systemów otwartych, przepustów oraz spadków podłużnych i poprzecznych
- teren przebiegu trasy płaski
- przebieg drogi teren zabudowany
- charakter ruchu ogólnodostępny, gospodarczy i turystyczny

### **3.2 Trasa**

Projektowana droga położona jest w terenie płaskim. Pas drogowy obejmują grunty będące własnością powiatu lubaczowskiego. Zagospodarowanie terenu stanowią tereny zabudowy mieszkalnej i gospodarczej, tereny rolne i leśne miejscowości Cewków. Droga powiatowa przebiega przez miejscowość Cewków. Działki objęte przebudową obręb geodezyjny Cewków działki nr ewidencyjny 2565/4.

### **3.3 Nawierzchnia**

Istniejący odcinek drogi powiatowej posiada nawierzchnię bitumiczną od km 0 + 000 do km 0 + 365. Nawierzchnia drogi jest w złym stanie technicznym posiada liczne wyboje, spękania podłużne, poprzeczne. Istniejąca jezdnia posiada nienormatywne spadki poprzeczne na prostych i łukach. Stan techniczny nawierzchni ogólnie jest zły, droga jest przejezdna.

### **3.4 Pobocza i rowy**

Na omawianych odcinkach znajdują się pobocza ziemne o szerokości 1.00m. Pobocza są nieregularne i zawiżone. Rowy na całym odcinku są zamulone.

### **3.5 Odwodnienie**

Wody powierzchniowe odprowadzane są z nawierzchni za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących rowów przy drodze powiatowej i istniejących cieków wodnych. Rowy są zamulone i wymagają miejscowej odbudowy i odmulenia. Na omawianym odcinku znajdują się następujące przepusty:

- przepust km 0 + 018 fi 80 dł. 9mb z murkami czołowymi do przebudowy

### **3.6 Zjazdy**

Na omawianym odcinku występują zjazdy do posesji, do pól o nawierzchni gruntowej. Zjazdy posiadają części przelotowe z rur fi 40 i fi 60, które wymagają przebudowy. Zjazdy zlokalizowane są po obu stronach drogi. Szczegółowy stan istniejących zjazdów przedstawia „Tabela zjazdów”.

### **3.7 Skrzyżowania**

Na omawianym odcinku występują skrzyżowania z drogami gminnymi, szczegółowe zestawienie skrzyżowań przedstawia „Tabela zjazdów”.

### **3.8 Oznakowanie pionowe**

Odcinek objęty opracowaniem posiada następujące oznakowanie pionowe.

- km 0 + 000 str. P znak A – 3 + tabliczka T - 2 , słupek betonowy
- km 0 + 003 str. L znak A – 11 + A – 18b + tabliczka T - 2 , słupek stalowy
- km 0 + 010 str. P znak D – 42/D – 43 , słupek stalowy

### 3.9 Urządzenia obce

Usytuowanie urządzeń obcych przedstawia na plan sytuacyjny. W terenie mogą znajdować się następujące urządzenia.

- sieć wodociągowa, kanalizacyjna
- linia energetyczna podziemna i naziemna
- linia teletechniczna podziemna i naziemna
- linia gazowa

## 4. OPIS PRAC PROJEKTOWYCH

### 4.1 Charakterystyka techniczna

- klasa techniczna kategorii Z
- $V_p = 50\text{km/h}$ , kategoria ruchu KR 1-2
- szerokość jezdni km 0 + 000 – km 0 + 365 – 5.50m
- teren płaski
- przekrój poprzeczny szlakowy km 0 + 000 – km 0 + 365
- szerokość pobocza ziemnego str. L i P: **Uwaga! min. 1.00m**
- uzupełnienie ubytków nawierzchni km 0 + 000 – km 0 + 365 str. L: 0.30m i str. P: 0.30m
- projektowana nawierzchnia drogi bitumiczna + wzmocnienie
- odwodnienie drogi system rowów otwartych, przepustów oraz spadków podłużnych i poprzecznych
- przebieg drogi teren zabudowany
- charakter ruchu ogólnodostępny, gospodarczy i turystyczny

### 4.2 Trasa

Zakres przebudowy drogi przyjęto do projektu wg poniższej lokalizacji:

- PPO km 0 + 000 granica powiatu lubaczowskiego
- KPO km 0 + 365 przed istniejącym skrzyżowaniem z drogą gminną str. P

Projektowana przebudowa znajduje się w całości w granicach pasa drogowego drogi powiatowej stanowiącej własność Powiatu Lubaczowskiego. Droga powiatowa przebiega przez miejscowość Cewków Działki objęte przebudową obręb geodezyjny Cewków działki nr ewidencyjny 2565/4.

### 4.3 Przekrój podłużny

Na całym odcinku niweletę projektowanej drogi dostosowano do istniejącej nawierzchni uwzględniając profilowanie poprzeczne gr. średnio 3cm z betonu asfaltowego. Następnie projektuje się ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego KR 1-2 gr. 4cm i ścieralnej z betonu asfaltowego KR 1-2 gr. 4cm. Spadki podłużne i poprzeczne projektowanej niwelety uwarunkowano przebiegiem istniejącej drogi.

#### **4.4 Przekrój normalny**

Spadek poprzeczny poboczy ziemnych 6% w kierunku rowu. Spadek jezdni daszkowy na prostej 2%. Na łukach jednostronny (spadki na łukach wg projektu), rowy trapezowe, szerokość dna rowu 0.40m, pochylenie skarp od 1:1 do 1 : 1.5.

##### **Projektowana nawierzchnia km 0 + 000 – km 0 + 365**

- 4cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 4cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 3cm warstwa profilowa z betonu asfaltowego dla KR 1-2

**Uwaga! Przed wykonaniu warstwy profilowej z betonu asfaltowego należy istniejącą nawierzchnię skropić lepiszczem asfaltowym**

##### **Projektowana nawierzchnia zjazdów**

- 5cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR 1 - 2
- 15cm górna warstwa nawierzchni z kruszywa sortowanego 0/63
- 15cm warstwa odsączająca z piasku

##### **Projektowana nawierzchnia uzupełnienia ubytków nawierzchni km 0 + 000 – km 0 + 365 str. L i str. P**

- 20cm górna warstwa nawierzchni z tłucznia kamiennego 31/63
- 20cm warstwa odsączająca z piasku

#### **4.5 Rowy**

W celu poprawy spływu wód opadowych z przyległego terenu projektuje się następujące roboty:

- odbudowa rowu km 0 + 000 – km 0 + 365 str. P: : śr. gł. 30cm – 50cm
- odbudowa rowu km 0 + 000 – km 0 + 040 str. L: : śr. gł. 30cm – 50cm
- odbudowa rowu km 0 + 070 – km 0 + 320 str. L: śr. gł. 30cm – 50cm
- odbudowa rowu km 0 + 040 – km 0 + 070 str. L: gł. 50cm – 70cm
- odbudowa rowu km 0 + 320 – km 0 + 343 str. L: gł. 50cm – 70cm

Wykonując odbudowę istniejącego rowu należy zachować istniejące spadki podłużne. Przed wykonaniem robót należy zniwelować istniejący rów a następnie należy prowadzić roboty w taki sposób aby umożliwić spływ wody do istniejących cieków wodnych. rowy trapezowe. Parametry rowu: szerokość dna rowu 0.40m, pochylenie skarp od 1:1 do 1 : 1.5. Grunt z odmulenia rowów należy wykorzystać przy formowaniu nasypów i poboczy ziemnych str. L i P.

#### 4.6 Zjazdy

Na projektowanym odcinku znajdują się zjazdy do gospodarstw, pól i zjazdy zbiorcze. Lokalizacja i szczegółowe zakresy robót przedstawiono w „Tabeli zjazdów”. W/w zjazdy są istniejące, roboty będą polegać jedynie na przebudowie części przelotowych i nawierzchni zjazdów. Projektuje się ułożenie części przelotowej zjazdu z rur fi 40 i fi 60 PECOR OPTIMA SN6 dwuciennych karbowanych o sztywności obwodowej 6kPa z PEHD lub równoważnych, oraz wykonanie nawierzchni zjazdów i murków czołowych z betonu B - 20. **Uwaga! dopuszcza się ustawienie murków prefabrykowanych na ławie fundamentowej, murki należy wykonać o różnych wymiarach i kształtach, dobór murka do uzgodnienia z inwestorem.**

#### 4.7 Odwodnienie

W celu poprawy odwodnienia projektuje się następujące roboty na istniejących urządzeniach:

##### Wykonanie przebudowy istniejących przepustów:

- przepust km 0 + 018 fi 80 dł. 9mb projektuje się przebudowę części przelotowej i murki czołowe

Projektuje się ułożenie części przelotowej z rur PECOR OPTIMA SN8 dwuciennych karbowanych o sztywności obwodowej 8kPa z PEHD lub równoważnych. Przy przebudowie przepustów należy zachować istniejące rzędne posadowienia wlotu i wylotu przepustu oraz spadki części przelotowej. Murki czołowe należy wykonać betonowe z betonu B - 20. **(Uwaga! Inwestor dopuszcza zastosowanie elementów prefabrykowanych ustawionych na ławie fundamentowej)**

Ustawienie barier stalowych ochronnych jednostronnych rozstaw słupków 2m z zakończeniami (komplet) w obrębie przepustu, wymagania minimalne: poziom powstrzymania N2, szerokość pracująca W4, poziom intensywności zderzenia ASI A, (bariery SP-05/2 lub równoważne). Bariery zgodne z normą PN-EN 1317

- przepust km 0 + 018: str. L 12mb + str. P 12mb

Projektuje się uzupełnienie skarpy gruntem (uformowanie) i umocnienie skarpy płytami chodnikowymi 50 x 50 na podsypce cementowo – piaskowej z wypełnieniem spoin mokrą zaprawą cementowo – piaskową wlot i wylot przepustu.

#### 5. OZNAKOWANIE PIONOWE

Oznakowanie pionowe wg „Projektu stałej organizacji ruchu”. Projektuje się wykonanie wymiany istniejących słupków i tablic znaków. Projektuje się ustawienie słupków do znaków drogowych z rur stalowych fi 50mm ocynkowanych, montowanych, zabetonowanych i zasypaniem. Całkowita dł. słupka 3.5m. Tablice mocowane do słupków, tablice znaków z folii odblaskowej 3M, wielkość średnie.

- km 0 + 002 str. P znak A – 3 + tabliczka T - 2, słupek stalowy

- km 0 + 002 str. L znak A – 18b, słupek stalowy

- km 0 + 010 str. P znak D – 42, słupek stalowy

- km 0 + 010 str. L znak D – 43, słupek stalowy

- km 0 + 330 str. P znak D – 1, słupek stalowy

## **5. KOLIZJE**

Usytuowanie urządzeń obcych przedstawiono na planie sytuacyjnym. W terenie mogą znajdować się następujące urządzenia, oraz inne urządzenia nie ujęte na planie sytuacyjnym.

- sieć wodociągowa, kanalizacyjna
- linia energetyczna podziemna i naziemna
- linia teletechniczna podziemna i naziemna
- linia gazowa

Roboty w obrębie w/w urządzeń wykonywać ręcznie, pod nadzorem odpowiednich służb.

## **6. ZIELEŃ**

Na terenie przedmiotowej inwestycji występuje roślinność trawiasta oraz roślinność w postaci drzew i krzaków, których usytuowanie nie koliduje z przedmiotową inwestycją. Drzewa i krzewy nie podlegające karczowaniu a mogące ulec zniszczeniu podczas robót budowlanych należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniem

## **7. WPŁYW INWESTYCJI A ŚRODOWISKO ORAZ GOSPODARKA ODPADAMI**

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 i uregulowaniu gospodarki wodami deszczowymi. 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).

## **8. UWAGI KOŃCOWE**

- roboty w rejonach kolizji wykonywać szczególnie ostrożnie pod nadzorem właściwych służb eksploatacyjnych
- roboty ziemne w obrębie kolizji wykonywać ręcznie
- 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
- **inwestor ma obowiązek samodzielnie uzgodnić zmiany w przedmiotowym opracowaniu z firmą projektową celem wprowadzenia niezbędnych korekt w projekcie**
- **uwaga! przed wykonaniem robót należy wyznaczyć granice pasa drogowego działki obręb geodezyjny Cewków działka nr ewidencyjny 2565/4**