

Biuro Inżynierii Drogowej w Sanoku s.c.

38-500 Sanok, ul. Sienkiewicza 1 p.308 tel/fax. (013) 46 38 541

PROJEKT WYKONAWCZY

Inwestor : **Gmina Sanok, ul. Kościuszki 23, 38-500 Sanok**

Nazwa Projektu: **Przebudowa drogi gminnej Nr 117371R Zabłotce – Osiedle Tuchorz w m. Zabłotce w km 0+000.00 – 0+584.10.**

Inwestycja położona:
Województwo: podkarpackie,
Powiat: sanocki
Jednostka ewidencyjna: Sanok-G
Obręb: Zabłotce
Działka: 508, 509, 402, 503, 504

bid SANOK Biuro Inżynierii Drogowej w Sanoku s.c. 38-500 Sanok, ul. Sienkiewicza 1/308, tel./fax (013) 46 38 541		
FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO/UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Piotr Tarapacki upr. K-64/01	
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Wojciech Radwański upr. 37/03	
OPRACOWAŁ	inż. Bartłomiej Ziemiański	

Spis zawartości :

1. Część opisowa
 - 1.1. Opis techniczny ogólny
 - 1.2. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania
2. Część rysunkowa
 - 2.1. Plan sytuacyjny - skala 1:500
 - 2.2. Przekroje typowe - skala 1:50
 - 2.3. Profil podłużny – skala 1:50/500
 - 2.4. Przekroje poprzeczne – skala 1:100

1. Część opisowa

1.1.1. Opis techniczny ogólny

1.1.2. Przedmiot, podstawa, zakres i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowa drogi gminnej Nr 117371R Zabłotce – Osiedle Tuchorz w m. Zabłotce w km 0+000.00 – 0+584.10.

Podstawa opracowania:

- plan sytuacyjno – wysokościowy - skala 1:500
- wizja lokalna i pomiary w terenie
- Dz.U. nr 43 z dnia 14.05.1999r - „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym i literatura techniczna

Celem opracowania jest poprawienie warunków dla poruszania się pojazdów i pieszych wzdłuż drogi gminnej w m. Zabłotce.

1.1.3. Lokalizacja i usytuowanie

Przedmiotowa droga znajduje się w województwie podkarpackim, powiecie sanockim w jednostce ewidencyjnej Sanok-G, obręb: Zabłotce. Początek przebudowywanego odcinka drogi gminnej rozpoczyna się w km 0+000 (okolice skrzyżowanie z drogą krajową nr 28), a koniec to km 0+584.10 (okolice istniejącego potoku).

1.1.4. Dane techniczne:

- klasa techniczna drogi L
- szer. jezdni 5m
- kategoria ruchu KR2
- kilometraże odcinków przebudowywanej drogi: 0+000 -0+078.90 , 0+106.28 - 0+584.10,
- długość przebudowywanej drogi : 556,72 m
- przekrój szlakowy
- nawierzchnia drogi: beton asfaltowy
- odwodnienie istniejący system rowów otwartych, kolektora kanalizacji deszczowej i przepustów

1.1.5. Stan istniejący :

Droga przebiega przez tereny o zabudowie jednorodzinnej. Wzdłuż jezdni obserwuje się ruch pieszego o zmiennej częstotliwości. Brak utwardzonych poboczy powoduje utrudnienia w ruchu i zagraża bezpieczeństwu pieszych.

W obecnym stanie droga gminna posiada jezdnię o nawierzchni z betonu asfaltowego z wieloma nierównościami i ubytkami, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego. Istniejące gruntowe pobocza są zdeformowane.

Odwodnienie jest zapewnione poprzez system rowów otwartych i przepustów drogowych. Rowy są zamulone i wymagają oczyszczenia

1.1.6. Stan projektowany:

Przebudowa polegać będzie na rozebraniu istniejącej nawierzchni bitumicznej wzmocnieniu istniejącego podłoża poprzez stabilizację spoiwem i ułożenie nowych warstw podbudowy z kruszywa i nawierzchni bitumicznej.

Odwodnienie drogi pozostanie niezmienione. Rowy zostaną oczyszczone i wyprofilowane. W miejscach zwężonego pasa drogowego przewiduje się wykonanie kolektora $\varnothing 60$.

Planowana budowla drogowa nie zmieni zasadniczo sposobu odwodnienia terenu. Wykorzystywane będzie naturalne ukształtowanie terenu.

Planowana przebudowa drogi gminnej przebiegać będzie w granicach pasa drogowego.

1.2. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania:

1.2.1. Przekrój poprzeczny:

Zaprojektowano przekrój drogi:

- daszkowy o spadku 2% w kierunku spadku terenu (odcinki proste)
- jednostronny (łuki kołowe)

1.2.2. Konstrukcja nawierzchni (0+000 -0+078.90 , 0+106.28 - 0+584.10):

-Jezdnia

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 8cm - podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego
- 20cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 30 cm – mieszanka żwirowo – piaskowa
- geowłóknina

-Pobocze

- 12 cm destruktu pochodzący z rozbiórki nawierzchni
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 30 cm – mieszanka żwirowo – piaskowa
- geowłóknina

- Zjazd (przekrój szlakowy)

- 5 cm beton asfaltowy lub destruktu
- 25 cm kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie
- 20 cm warstwa odcinająca z mieszanki żwirowo piaskowej

1.2.3. Zjazdy

Zjazdy zostaną przebudowane. Przepusty pod zjazdami zostaną wymienione na rury HDPE o śr. 50cm. Nawierzchnia na zjazdach zostanie wykonana z betonu asfaltowego lub destruktu.

1.2.4. Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja związana z remontem drogi nie wprowadzi istotnych zmian w dotychczasowym korzystaniu ze środowiska.

Zwiększenie płynności jazdy spowoduje zmniejszenie emisji spalin do atmosfery oraz zmniejszenie hałasu i drgań.

1.2.5. Uwagi końcowe

Wszelkie prace należy prowadzić zgodnie z przepisami BHP. Przed przystąpieniem do robót należy opracować i zatwierdzić projekt organizacji ruchu na czas wykonywania remontu.

Składowanie materiału z rozbiórki należy uzgodnić z Zarządcą drogi.