

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej Załuże – cmentarz wraz z budową chodnika oraz niezbędną infrastrukturą towarzyszącą w km 0+000 - 0+189

Przewidziana przebudowa drogi znajduje się na terenie m. Załuże, gmina Lubaczów, powiat lubaczowski, województwo podkarpackie, droga stanowi dojazd do cmentarza w Załużu, oraz dojazd do pól. Administratorem drogi jest Gmina Lubaczów.

Zakres budowy chodnika przyjęto do opracowania wg poniższej lokalizacji:

- PPO km 0+000 skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1664R Lubaczów - Tymce
- KPO km 0+189 koniec cmentarza

Parametry techniczne stanu istniejącego

- klasa techniczna kategoria L
- $V_p = 50\text{km/h}$, kategoria ruchu KR 1 – 2
- szerokość jezdni 5 m
- szerokość pobocza ziemnego str. L i P 0,75 -1m
- nawierzchnia drogi utwardzona masą mineralno-bitumiczną
- odwodnienie drogi w system rowów otwartych, przepustów oraz spadków podłużnych i poprzecznych
- teren przebiegu odcinka trasy - płaski,
- przebieg drogi teren zabudowany,
- charakter ruchu ogólnodostępny, gospodarczy i turystyczny

Stan techniczny nawierzchni dobry, brak chodnika. Na omawianym odcinku występują zjazdy publiczne, oraz zatoka postojowa po stronie prawej utwardzona tłucznem i częściowo kostką betonową.

Na przedmiotowym odcinku występują skrzyżowania z drogami gminnymi w km 0+103 str. P.

W terenie mogą znajdować się następujące urządzenia.

- sieć wodociągowa
- kanalizacja sanitarna
- linia teletechniczna podziemna

Charakterystyka techniczna stanu projektowanego

- klasa techniczna kategoria L
- $V_p = 50\text{km/h}$, kategoria ruchu KR 1 – 2
- szerokość jezdni asfaltowej - 5m (w celu uspokojenia ruchu)
- odwodnienie drogi - kratki ściekowe w jezdni, przykanaliki z odprowadzeniem do rowu krytego i bezpośrednio do systemu rowów odkrytych, strona prawa system rowów otwartych, przepustów oraz spadków podłużnych i poprzecznych

- chodnik str. Lewa z kostki szerokości 2,0m
- teren przebiegu trasy płaski
- przebieg drogi teren zabudowany,
- charakter ruchu ogólnodostępny, gospodarczy i turystyczny

Na całym odcinku niweletę projektowanego chodnika dostosowano do istniejącej nawierzchni uwzględniając spadki podłużne i poprzeczne. Spadek poprzeczny nawierzchni chodnika 2% w kierunku jezdni.

Projektowana nawierzchnia drogi na poszerzeniach i odcinkach bez nawierzchni z masy

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 5 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- zbrojenie warstw bitumicznych geosiatką 100 x 100 kN *(na połączeniu z poszerzeniami)*
- 10 cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/32
- 15 cm dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63
- 10 cm warstwa odsączająca z piasku

Projektowana nawierzchnia drogi

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 5 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- zbrojenie warstw bitumicznych geosiatką 100 x 100 kN *(na połączeniu z poszerzeniami)*

Projektowana nawierzchnia chodnika

- 6 cm w-wa ścieralna z kostki betonowej wibro-prasowanej kolorowej
- 4 cm podsypka z kruszywa łamanego 0-4 mm
- 10 cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/32
- 10 cm warstwa odsączająca z piasku

Projektowana nawierzchnia zjazdów z masy mineralno bitumicznej

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 5 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego dla KR 1-2
- 10 cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/32
- 15 cm dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63
- 10 cm warstwa odsączająca z piasku

Projektowana nawierzchnia zatoki postojowej

- 8 cm w-wa ścieralna z kostki betonowej wibro-prasowanej szarej
- 4 cm podsypka z kruszywa łamanego 0-4 mm
- 10 cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/32
- 15 cm dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63
- 10 cm warstwa odsączająca z piasku

Na terenie przedmiotowej inwestycji występuje roślinność trawiasta.

WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO ORAZ GOSPODARKA ODPADAMI

Planowane przedsięwzięcie poprawi bezpieczeństwo ruchu na drodze oraz komfort dla pieszych. 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).

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 projekt oznakowania robót i ich zabezpieczenia
- **uwaga w/w opracowanie służy jedynie jako materiał do przetargu**
- **uwaga! przed wykonaniem robót należy wyznaczyć granice pasa drogowego.**