

**PROJEKT WYKONAWCZY**

**DOTYCZY PROJEKTU: Przebudowa drogi powiatowej nr 1303R Łabuzie-  
Południk-Kamieniec w km 8+040-12+848**

**ADRES INWESTYCJI:** 180304\_2 Dębica gmina Obręb 0003 dz. nr ew.319/2, 26/1,  
216, 293 w m. Globikowa  
180304\_2 Dębica gmina Obręb 0001 dz. nr ew. 1546, 1624,  
1626 w m. Braciejowa

**INWESTOR:** Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy

**BRANŻA** **DROGOWA**

**OPRACOWAŁ:** mgr inż. Bogusław Czarnik  
upr. proj. 120/99

czerwiec 2019

## Zawartość opracowania

### I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	5
2. PROJEKT OPRACOWANO NA PODSTAWIE.....	5
2.1. Dokumenty formalne:.....	5
2.2. Normy.....	5
2.3. Wytyczne.....	5
3. ZAKRES OPRACOWANIA.....	5
4. CEL OPRACOWANIA.....	5
5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	6
5.1. Nawierzchnia.....	7
5.2. Odwodnienie.....	7
5.3. Pobocza.....	6
5.4. Obiekty inżynierskie.....	7
5.5. Skrzyżowania.....	7
5.6. Zjazdy.....	7
5.7. Przepusty pod koroną drogi.....	7
6. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.....	7
6.1. Funkcja drogi.....	7
6.2. Charakterystyczne parametry techniczne.....	7
6.3. Zakres przebudowy drogi.....	8
6.4. Rozwiązanie sytuacyjne.....	8
6.5. Rozwiązania wysokościowe-profil podłużny, profil poprzeczny.....	8
6.6. Konstrukcja nawierzchni jezdni.....	8
6.7. Chodnik z kostki brukowej betonowej.....	9
6.8. Zatoka postojowa.....	10
6.9. Odwodnienie drogi.....	10
6.10. Remontowany przepust z rur pod drogą.....	10
6.11. Pobocza.....	11
6.12. Zjazdy.....	11

6.13.	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu (BRD) .....	12
8.	OCHRONA REJESTREM ZABYTKÓW .....	12
7.	INFORMACJE O PRZEWIDYWANYCH ZAGROZENIACH DLA ŚRODOWISKA.....	14
9.	WPLYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ .....	13
10.	ORGANIZACJA RUCHU .....	13
11.	WARUNKI TECHNICZNE I UZGODNIENIA .....	13
12.	PODSTAWOWE INFORMACJE O SPOSOBIE REALIZACJI PRZEBUDOWY .....	13
12.1.	Etapowanie robót .....	13
12.2.	Zapewnienie ciągłości ruchu.....	13
12.3.	Metody realizacji .....	14
12.4.	Ochrona punktów geodezyjnych.....	14
12.5.	Technologia wykonania robót, wymagania i odbiory.....	14
12.6.	Informacje do Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia .....	14
12.7.	Urządzenia sygnalizacyjne i zabezpieczające oraz przepisy BHP.....	14
12.8.	Uwagi końcowe .....	14

### III. DOKUMENTY FORMALNO PRAWNE

#### 1. Uzgodnienia

- 1.1 Uzgodnienie znak: PSGJA.ZMSM.763B.136.1.19 z dnia 12.08.2019r. Polska Spółka Gazowa sp. z o.o. Oddział w Jaśle
- 1.2 Uzgodnienie znak: TD/OTR/OMD/2019-07-11/0000001 z dnia 11.07.2019r. TAURON Dystrybucja
- 1.3 Uzgodnienie znak: WA2702019/PO999 z dnia 27.06.2019r SSPW
- 1.4 Uzgodnienie w formie wpisu na mapie sytuacyjnej-Zakład Komunalny w Dębicy
- 1.5 Uzgodnienie w formie wpisu na mapie sytuacyjnej- MMPSA oddział Dębica

#### 2. Uprawnienia

#### 3. Wpis do POIIB

## **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

## OPIS TECHNICZNY

### 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa odcinka publicznej drogi powiatowej 1303R Łabuzie-Południk-Kamieniec w km 8+040-12+848. Inwestycja w całości zlokalizowana jest na obszarze województwa podkarpackiego, w powiecie dębickim, na terenie gminy Dębica na działkach nr ewid.: 319/2, 26/1, 216, 293 w m. Głobikowa i 1546, 1624, 1626 w m. Braciejowa. Przebudowywany odcinek drogi zlokalizowana jest w terenie o charakterze pagórkowatym. Obszar, po którym przebiega droga to tereny z zabudową zagrodową, w miejscowościach Braciejowa i Głobikowa.

### 2. PROJEKT OPRACOWANO NA PODSTAWIE

#### 2.1. Dokumenty formalne:

- mapa zasadnicza w skali 1:1000,
- Ustawa z dnia 07 lipca 1994r. „Prawo Budowlane” (Dz.U. z 2013r poz. 1409 z późniejszymi zmianami).

#### 2.2. Normy

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.) [1]
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 58 z dnia 26 czerwca 1999 r.) [2]
- „Komentarz do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”. Transprojekt–Warszawa Sp. z o.o., Warszawa 2000 [3]
- „Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych”. IBDiM Warszawa, Warszawa 2001 [4]
- „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”. IBDiM Warszawa, Warszawa 1997 [5]
- „Wytyczne Projektowania Dróg VI i VII klasy technicznej WPD-3”. TRANSPROJEKT–WARSZAWA, Warszawa 1995 [6]
- „Katalog powtarzalnych elementów drogowych”. TRANSPROJEKT–WARSZAWA, Warszawa 1979 i 1982 [7]Rzeszów 2009

#### 2.3. Wytyczne

- inwentaryzacja istniejącego zagospodarowania terenu pasa drogowego,
- uzupełniających pomiarów sytuacyjnych
- ustaleń uzyskanych od Zamawiającego w zakresie technologii przebudowy istniejącej nawierzchni i zakresu jej przebudowy

### 3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje przebudowę drogi powiatowej 1303R Łabuzie-Południk-Kamieniec zlokalizowanej w miejscowościach: Głobikowa i Braciejowa, stanowiących pas drogowy znajdujący się w administrowaniu Zarządu Dróg Powiatowych w Dębicy. Dokładną jego lokalizację pokazano na rysunku nr 1 – Plan Orientacyjny.

### 4. CEL OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja techniczna przebudowy odcinka drogi powiatowej 1303R Łabuzie-Południk-Kamieniec w km 8+040-12+848, zlokalizowanej w

miejsowościach Braciejowa i Głobikowa, na terenie gminy Dębica; w zakresie pozwalającym na dokonanie zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę, której celem jest określenie szczegółowego sposobu i zakresu wykonania przebudowy drogi przez:

- ustalenie przebiegu projektowanej jezdni bitumicznej i poboczy z kruszywa w planie sytuacyjnym ( projekt zagospodarowania terenu pasa drogowego )
- ustalenie technologii przebudowy nawierzchni drogi (ustalenie konstrukcji nawierzchni jezdni po przebudowie),
- ustalenie sposobu odwodnienia korpusu drogowego,
- ustalenie sposobu i zakresu przebudowy korony drogi
- budowę chodnika
- budowę zatoki postojowej
- określenie ilości robót do wykonania ( sporządzenie przedmiaru robót i kosztorysu inwestorskiego).

Przebudowa drogi nie wymaga zmiany granic pasa drogowego. Dotyczy to przede wszystkim zaprojektowania przebudowy korony drogi oraz budowy chodnika i zatoki postojowej. Na całej długości przedmiotowym odcinku oś drogi przewidziano poprowadzić po istniejącej osi z myślą o wykorzystaniu istniejącej nawierzchni i korpusu drogowego, w związku z tym przebudowa nie wymaga zmiany granic pasa drogowego

## 5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Droga na omawianym odcinku posiada następujące parametry:

- droga publiczna klasy - L
- nośność drogi-<80 kN/oś,
- nawierzchnia bitumiczna,
- droga posiada na całym odcinku przekrój szlakowy (jezdni z poboczami gruntowymi),
- szerokość jezdni – 5,0-5,50 m
- pobocze gruntowe 2x po 0,75-1,0 m,
- odwodnienie powierzchniowe na odcinku szlakowym do rowów otwartych,
- korona drogi ma szerokość 15,50 m – 18,2 m.

### 5.1. Nawierzchnia

Droga gminna na przebudowanym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną złym stanie technicznym posiadającą liczne spękania i ubytki, łaty po naprawach miejscowych, stanowiące znaczne utrudnienia w ruchu kołowym. Nawierzchnia wykazuje lokalnie utratę nośności objawiającą się przełomami oraz nie ma właściwego profilu poprzecznego i podłużnego, co utrudnia odwodnienie korony drogi. Przebieg jezdni jest nieuporządkowany i wymaga wyznaczenia odcinków prostych i wpisania w ich załamanie łuków kołowych.

### 5.2. Odwodnienie

Odwodnienie drogi na odcinku o przekroju szlakowym następuje przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych jezdni do przydrożnych rowów ziemnych. Istniejące rowy przydrożne o szczytkowym zarysie są zamulone i miejscami poprzedzielane zjazdami bez przepustów lub z zamulonymi przepustami, co powoduje zastoje wody w rowach.

### 5.3. Pobocza

Omawiana droga ma mało wyraźne nieutwardzone pobocza z nawierzchni gruntowej o mocno zdeformowanej powierzchni, posiadające liczne zaniżenia, jak i zawyżenia, które uniemożliwiają odprowadzenie wód opadowych do rowów przydrożnych.

#### 5.4. Obiekty inżynierskie

Obiekty inżynierskie-brak

#### 5.5. Skrzyżowania

Na przedmiotowym odcinku znajdują się skrzyżowania z drogami powiatowymi i gminnymi w złym stanie technicznym.

#### 5.6. Zjazdy

W zakresie opracowania występują zjazdy indywidualne i publiczne do posesji oraz na pola o zróżnicowanej nawierzchni w złym stanie technicznym.

#### 5.7. Przepusty pod koroną drogi

- Km 8+657,40,
- Km 9+552,00
- Km 9+985,00
- Km 10+336,00
- Km 11+893,00
- Km 12+820,00

Przepusty pod koroną drogi na przedmiotowym odcinku to obiekty o konstrukcji betonowej (prefabrykowane kręgi betonowe) znajdują się w złym stanie technicznym na skutek długotrwałej eksploatacji, kręgi betonowe uległy rozszczelnieniu styków między prefabrykatami oraz ich wzajemne przemieszczenie względem siebie (spowodowane niestarannym montażem) powodują przesiąkanie wody z gruntu nasypu korpusu drogowego, skutkującą ubytkami betonu i korozją zbrojenia prefabrykatów rurowych przepustu, również wyniku rozstąpienia się elementów rurowych następuje systematyczne zapadanie się nasypu nad przepustami, co powoduje zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania drogi i utrzymania ciągłości ruchu na tej drodze. Ścianki czołowe znajdują się w złym stanie technicznym lub uległy częściowemu zniszczeniu co powoduje obrywy korpusu korony w obrębie przepustów. Zachodzi więc konieczność wykonania remontu całego obiektu.

### 6. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

#### 6.1. Funkcja drogi

Przebudowywany odcinek drogi pełni funkcje drogi ogólnodostępnej dla położonych wzdłuż jej trasy miejscowości. Przebudowywany obiekt to droga powiatowa. Funkcja drogi polega na obsłudze komunikacyjnej leżących wzdłuż drogi miejscowości oraz doprowadzenia ruchu lokalnego do drogi krajowej E94 z dróg powiatowych: nr 1302R relacji Braciejowa-Południk, nr 2424R Połomia - Gębiczyna – Południk, nr 1316R Głobikowa- Siedliska Bogusz, nr 1296R Wielopole - gr. powiatu - Dębica

#### 6.2. Charakterystyczne parametry techniczne

Parametry odcinek drogi zaprojektowano w oparciu o następujące parametry techniczne:

- |   |                        |
|---|------------------------|
| • klasa techniczna                            | - L                    |
| • nośność                                     | -80kN,                 |
| • prędkość projektowa (poza terenem zabudowy) | - $V_p=90\text{km/h}$  |
| • prędkość projektowa (w terenie zabudowy)    | - $V_p=50\text{km/h}$  |
| • zdolność do przeniesienia ruchu             | -KR3,                  |
| • grupa nośności podłoża przyjęto             | -G1-G2                 |
| • szerokość pasa drogowego                    | -12,3-18,6m            |
| • korona drogi (przy chodniku)                | -0,75+5,75+2,23=8,73m, |
| • korona drogi (poza chodnikiem)              | -0,75+5,50+0,75=7,00m, |
| • szerokość pasa ruchu (przy chodniku)        | -3,0m                  |

- szerokość pasa ruchu -2,75m
- jezdnia bitumiczna o szerokości -5,5 m
- jezdnia bitumiczna o szerokości (przy chodniku) -5,75 m
- liczba jezdni -1
- liczba pasów ruchu -2
- pobocza z mieszanki kruszywa o szerokości -0,75 m
- pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe na prostych,
- pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne na łukach poziomych,
- pochylenie poprzeczne na poboczach jednostronne -6%
- chodnik z kostki brukowej bet. szerokości  $-0,15+2,0+0,08=2,23\text{m}$
- zatoka postojowa z kostki brukowej bet. szer. -5,00m
- przekrój poprzeczny jezdni -szlakowy z jezdnią
- długość przebudowanego odcinka konstrukcji jezdni-4300m
- długość budowanego chodnika -2410m
- długość budowanej zatoki postojowej -106m

### 6.3. Zakres przebudowy drogi

Technologia robót obejmuje:

- przebudowę konstrukcji jezdni
- korektę przekroju poprzecznego na prostej i łukach,
- odmulenie ,konserwację rowów przydrożnych i odpływowych od przepustów,
- przebudowę i utwardzenie poboczy kruszywem,
- przebudowę konstrukcji jezdni zjazdów i udrożnienie przepustów pod zjazdami,
- remont przepustu pod koroną drogi,
- wykonanie drenaży w miejscach przełomów nawierzchni,
- wykonanie urządzeń BRD-barier drogowych energochłonnych,
- wykonanie wpustów ulicznych z przykanalikami,
- budowę odcinkowych chodników
- budowę zatoki postojowej

### 6.4. . Rozwiązanie sytuacyjne

Odcinek drogi objętej przebudową mieści się w obszarze wyznaczonym przez granice pasa drogowego. W rozwiązaniu sytuacyjnym przebudowanego odcinka utrzymano dotychczasowy przebieg z lokalną korektą osi trasy i łuków poziomych. Odcinek trasy posiada liczne załomy w przedziale od  $3^\circ$  do  $40^\circ$  z łukami poziomymi o wartości promienia  $R=100-500\text{m}$ . Szczegółowe rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na Planie sytuacyjnym rys 1

### 6.5. Rozwiązania wysokościowe-profil podłużny, profil poprzeczny

Przebieg wysokościowy na przebudowywanym odcinku drogi bezpośrednio wynika z konieczności dowiązania się do istniejącego przebiegu i ukształtowania terenu. W rozwiązaniu wysokościowym drodze nadano normatywne spadki podłużne i łuki pionowe lokalne o wartościach granicznych przyjętej klasy drogi i prędkości projektowej. Na długości objętej robotami przewiduje się podniesienie niwelety spowodowane wykonaniem podbudowy zasadniczej i pakietu warstw konstrukcji jezdni tj. 22 cm. Szczegółowe rozwiązania wysokościowe w przekroju poprzecznym przedstawiono na rysunkach nr 2 Przekroje poprzeczne

### 6.6. Konstrukcja nawierzchni jezdni

W oparciu o RMTGIM z dnia 23 grudnia 2015 r oraz przyjętą grupę nośności podłoża na przebudowywanym odcinku i obliczeń opartych na informacji od Inwestora o istniejącym i przewidywanym ruchu ciężkich pojazdów na przebudowywanym odcinku, konstrukcję nawierzchni



obliczono w oparciu o mechanistyczne metody projektowania zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

- konstrukcja nawierzchni jezdni G1

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Mieszanka mineralno bitumiczna AC11S	Ścieralna	4,0
Mieszanka mineralno bitumiczna AC16W	Wiążąca	6,0
Mieszanka kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	Podbudowa zasadnicza	12,0
Recykling. istniejącej nawierzchni z drogowym spoiwem hydraulicznym $R_m=5,0\text{MPa}$ z miejscowym doziarnieniem	Podbudowa pomocnicza	35,0
Razem		57,0

- konstrukcja nawierzchni jezdni G2

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Mieszanka mineralno bitumiczna AC11S	Ścieralna	4,0
Mieszanka mineralno bitumiczna AC16W	Wiążąca	6,0
Mieszanka kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	Podbudowa zasadnicza	12,0
Mieszanka kruszywa 0/63,0mm (z dowozu)stabil. hydraulicznym spoiwem- $R_m$ min. 5,0MPa	Podbudowa pomocnicza	35,0
Mieszanka kruszywa o CBR min. 35% k/10 min. 8m/dobę	odsączająca	15,0
Razem		72,0

#### 6.7. Chodnik z kostki brukowej betonowej

Przebieg chodnika w planie pokazano na rysunku nr 1.1-1.13– Plan sytuacyjny. Chodnik przy krawędzi jezdni obramowany krawężnikiem drogowym 15x30x100 na ławie betonowej z oporem. Od strony zieleni obramowany obrzeżem betonowym 8x30x100 na podsypce cementowo-piaskowej. Odwodnienie chodnika poprzez spadki podłużne i poprzeczne, w stronę jezdni do projektowanych wpustów ulicznych. Zaprojektowano chodnik o szerokości jezdni 2,0m z lokalnymi zawężeniami do 1,5m

Szczegółowe rozwiązania wysokościowe w przekroju poprzecznym przedstawiono na rysunkach nr 2 Przekroje poprzeczne

- Projektowana konstrukcja nawierzchni chodnika

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Kostka brukowa betonowa	Ścieralna	6,0
Podsypka grys płukany 2/8mm	wyrównawcza	3,0
Podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5mm	podbudowa	15,0
W-wa z mieszanki kruszywa naturalnego 0/63mm	odcinająca	15,0
Razem		39,0cm

- Projektowana konstrukcja krawężnika

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Krawężnik betonowy 15x30x100cm	-	30,0
Podsypka cementowo piaskowa 1:4	wyrównawcza	4,0

Ława betonowa z betonu C 12/15	podbudowa	15,0
Razem		49,0cm

- Projektowana konstrukcja obrzeża

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Obrzeże betonowe 8x30x100cm	-	30,0
Podsypka cementowo piaskowa 1:4	wyrównawcza	4,0
Razem		34,0cm

#### 6.8. Zatoka postojowa

Przebieg zatoki postojowej w planie pokazano na rysunku nr 1.8– Plan sytuacyjny. Zatoka postojową o nawierzchni z betonowej kostki brukowej usytuowano wzdłuż jezdni, przy krawędzi jezdni obramowano ściekiem liniowym z betonowej kostki brukowej. Od strony zieleni krawężnikiem drogowym 15x30x100 na ławie betonowej z oporem. Zatoka postojowa składa się z trzech części (15 stanowisk postojowych o wym. 2,5x5,0m; 12 stanowisk postojowych o wym. 2,5x5,0m; 6 stanowisk postojowych o wym. 2,5x5,0m) oddzielone od siebie miejscowymi wyłącznikami z parkowania wjazdami do posesji. Skrajne stanowisko postojowe zatoki o wym. 3,6x5,0 m projektuje się dla osoby niepełnosprawnej.. Odwodnienie zatoki postojowe poprzez spadki podłużne i poprzeczne, w stronę jezdni.

Szczegółowe rozwiązania wysokościowe w przekroju poprzecznym przedstawiono na rysunkach nr 2 Przekroje poprzeczne

- Projektowana konstrukcja nawierzchni zatoki postojowej

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Kostka brukowa betonowa	Ścieralna	8,0
Podsypka cementowo piaskowa	wyrównawcza	3,0
Podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5mm	podbudowa	15,0
Podbudowa z mieszanki (kruszywa naturalnego z 0/31,5mm) związanej spoiwem hydraulicznym C/1,5/2<4,0MPa	podbudowa	20,0
W-wa z mieszanki kruszywa naturalnego 0/63mm	odcinająca	15,0
Razem		61,0cm

#### 6.9. Odwodnienie drogi

W celu zapewnienia właściwego odwodnienia na odcinku objętym przebudową przewiduje się konserwację, odmulenie istniejących rowów przydrożnych:

Odwodnienie powierzchniowe drogi w przekroju szlakurowym z jezdnią zapewnione jest poprzez zaprojektowane spadki podłużne i poprzeczne jezdni i poboczy do obustronnych rowów.

Odwodnienie powierzchniowe drogi w przekroju pół ulicznym zapewnione jest poprzez zaprojektowane spadki podłużne i poprzeczne jezdni i chodnika poprzez kratki wpadowe (wpusty uliczne i przykanaliki) do rowów przydrożnych.

#### 6.10. Remontowany przepust z rur pod drogą

Przepust pod koroną drogi w km:8+657,40, 9+552,00, 9+985,00,10+336,00,11+893,00,12+820,00 znajdujące się w obrębie przebudowanego odcinka są w złym stanie technicznym

Przewiduje się ich remont polegający na:

- wymianie uszkodzonych kręgów żelbetowych połączenie elementów poprzez wykonanie opasek z zapraw cementowo-polimerowych,

- oczyszczeniu zamulonej części przelotowej

Przewiduje się również remont (odtworzenie) obudowy wlotów i wylotów przepustów podlegający na

- miejscowym uzupełnieniu brakujących elementów,
- reprofilacji ubytków w konstrukcji betonowej za pomocą zapraw cementowo-polimerowych,

#### 6.11. Pobocza

Lokalizację poboczy w planie pokazano na rysunku nr arkusza 1,1- 1.13– Plan sytuacyjny Na długości przebudowywanego odcinka drogi zaprojektowano wykonanie umocnionych poboczy na szerokościach po 75 cm od krawędzi jezdni, na pozostałej szerokości poboczy w granicach korony (opaska) 25-50 cm przewidziano, plantowanie i formowanie (uzupełnienie) gruntem

- konstrukcja nawierzchni poboczy

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Kruszywo łamane frakcji 5/31,5mm (kliniec) stabilizowanego mechanicznie powierzchniowo zamknięte emulsją i grysem frakcji 2/5mm	nawierzchnia	10,0
Mieszanka kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31mm	podbudowa	12,0
Razem		21,0

#### 6.12. Zjazdy

W celu zapewnienia obsługi bezpośredniego otoczenia drogi zaprojektowano przebudowę istniejących zjazdów lokalizację pokazano na rysunku arkusze nr 1.1-1.13-Plan Sytuacyjny :

W celu uzyskania parametrów technicznych i użytkowych roboty na zjazdach indywidualnych i publicznych polegały będą na dowiązania poziomu nawierzchni zjazdu do projektowanego poziomu na drodze oraz na nadaniu normatywnych parametrów:

##### ➤ Zjazdy indywidualne:

- szerokość 4,5 m, w tym jezdnię o szerokości 3,0 m
- przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu 3 m
- pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane do jej ukształtowania
- na długości nie mniejszej niż 5,0 m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku - nie większe niż 15%

##### ➤ Zjazdy publiczne:

- szerokość 5,0 m, w tym jezdnię o szerokości 3,5 m szerokość jezdni na drodze
- przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu 5 m
- pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane do jej ukształtowania
- na długości nie mniejszej niż 7,0 m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku - nie większe niż 12%

- Projektowana konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Mieszanka mineralno bitumiczna AC11S	Ścieralna	4,0

Mieszanka mineralno bitumiczna AC16W	wiążąca	6,0
Podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5mm	podbudowa	15,0
Podbudowa z mieszanki (kruszywa naturalnego z 0/31,5mm) związanej spoiwem hydraulicznym C/1,5/2<4,0MPa	podbudowa	20,0
W-wa z mieszanki kruszywa naturalnego 0/63mm	odcinająca	15,0
Razem		60,0cm

- Projektowana konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych

Rodzaj materiału	warstwa	Grubość [cm]
Mieszanka kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	Ścieralna	10,0
Podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5mm	podbudowa	15,0
Podbudowa z mieszanki (kruszywa naturalnego z 0/31,5mm) związanej spoiwem hydraulicznym C/1,5/2<4,0MPa	podbudowa	20,0
W-wa z mieszanki kruszywa naturalnego 0/63mm	odcinająca	15,0
Razem		60,0cm

- Projektowana konstrukcja nawierzchni zjazdów w ciągu chodnika

Rodzaj materiału	warstwa	Grubość [cm]
Kostka brukowa betonowa	Ścieralna	8,0
Podsypka cementowo piaskowa	wyrównawcza	3,0
Podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5mm	podbudowa	15,0
Podbudowa z mieszanki (kruszywa naturalnego z 0/31,5mm) związanej spoiwem hydraulicznym C/1,5/2<4,0MPa	podbudowa	20,0
W-wa z mieszanki kruszywa naturalnego 0/63mm	odcinająca	15,0
Razem		61,0cm

### 6.13. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu (BRD)

W celu poprawy bezpieczeństwa na przebudowywanym odcinku w miejscach gdzie wysokość nasypu przekracza 3.50m i nachylenie skarpy jest większe 1:3 i w obrębie przepustów pod koroną drogi zaprojektowano bariery drogowe energochłonne U14a o parametrach H1,W5(SP-05/4. Mając na uwadze bezpieczeństwo pieszych w miejscach wysokich skarp przy chodniku zaprojektowano balustrady segmentowe U-12a z pochwytem. Lokalizację urządzeń przedstawiono na rysunku arkusze nr 1.1-1.13-Plan Sytuacyjny

## 7. INFORMACJE O PRZEWIDYWANYCH ZAGROZENIACH DLA ŚRODOWISKA

Informacje zostały zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Wójta Gminy Dębica dla przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1303R Łabuzie-Południk-Kamieniec w km 8+040-12+848.

## 8. OCHRONA REJESTREM ZABYTKÓW I PLANEM PRZESTRZENNYM ZAGOSPODAROWANIA

Teren, na którym projektuje się przedmiotową inwestycję nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Na terenie planowanego przedsięwzięcia oraz w jego otoczeniu nie występują zabytki kultury i pomniki przyrody będące pod prawną ochroną konserwatorską.

## 9. WPLYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Na przedmiotowe działki i teren inwestycji nie wpływa eksploatacja górnicza – teren zamierzenia budowlanego znajduje się poza granicami terenu górniczego.

## 10. ORGANIZACJA RUCHU

- Projekt organizacji ruchu na czas robot – opracować przed przystąpieniem do robót i zatwierdzić we właściwym organie zarządzającym ruchem,
- Projekt stałej organizacji ruchu bez zmian –nie zachodzi potrzeba opracowywania.

## 11. WARUNKI TECHNICZNE I UZGODNIENIA

Na przedmiotowym odcinku drogi, zarówno w pasie, jak i poza pasem drogowym występują urządzenia uzbrojenia terenu, takie jak:

- linie napowietrzne i kablowe teletechniczne,
- linie napowietrzne kablowe energetyczne,
- sieć gazowa,
- sieci kanalizacji sanitarnej,
- sieć wodociągowa,

Urządzenia te pokazane są na planie sytuacyjnym, jako treść zaewidencjonowanej mapy .

Przy wykonywaniu robót ziemnych w obrębie pasa pomiędzy krawędzią jezdni i granica pasa drogowego należy zwrócić uwagę na przebiegające sieci uzbrojenia technicznego. W przypadku odslonięcia sieci uzbrojenia technicznego lub wątpliwości co do ich stanu lub zabezpieczenia należy skontaktować się z ich właścicielem w celu ustalenia sposobu zabezpieczenia.

Miejsca zbliżeń urządzeń technicznych na przebudowywanym odcinku drogi uzgodniono z właścicielami (zarządcami) poszczególnych sieci, w odniesieniu do istniejących linii napowietrznych teletechnicznych, energetycznych sieci gazowych, wodociągowych i sanitarnych.

Warunki TAURON Dystrybucja zawarte w piśmie znak: TD/OTR/OMD/2019-07-11/0000001 z dnia 11.07.2019r. w odniesieniu do istniejących linii napowietrznych i kabli energetycznych są dotrzymane.

Warunki Polska Spółka Gazowa sp. z o.o. Oddział w Jaśle zawarte w piśmie znak: PSGJA.ZMSM.763B.136.1.19 z dnia 12.08.2019r. w odniesieniu sieci gazowej są dotrzymane.

Na przedmiotowym odcinku nie znajduje się sieć teletechniczna która jest własnością Orange Polska S.A natomiast zarządcą istniejącej sieci teletechnicznej jest MMPSA nominalna odległość od przewodów teletechnicznych MMPSA jest zachowana.

Warunki ORSS w Poznaniu zawarte w piśmie znak: WA2702019/PO999 z dnia 27.06.2019r są dotrzymane, MMPSA nominalna odległość od przewodów teletechnicznych SSPW jest zachowana.

Warunki ZK w Dębicy w odniesieniu do istniejących sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej są dotrzymane.

Roboty w obrębie zbliżeń z infrastrukturą medialną będą prowadzone przez uprawnione osoby z zachowaniem norm branżowych, zgodnie z ustalonymi uzgodnieniami.

## 12. PODSTAWOWE INFORMACJE O SPOSOBIE REALIZACJI PRZEBUDOWY

### 12.1. Etapowanie robót

Przewiduje się jednoetapowe wykonanie przebudowy na odcinku objętym inwestycją. Roboty należy wykonywać z zapewnieniem dostępu do przyległych posesji.

### 12.2. Zapewnienie ciągłości ruchu

Na czas realizacji przebudowy należy zapewnić ciągłość ruchu na podstawie opracowanego i zatwierdzonego przez odpowiednie organy projektu organizacji ruchu na czas robót.

#### 12.3. Metody realizacji.

- Przebudowa urządzeń obcych

W ramach inwestycji nie występuje przebudowa urządzeń obcych

- Roboty ziemne

- zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej humusu grubości 10cm (na poboczach) i jej magazynowanie w celu późniejszego wbudowania,
- wykonanie wykopów odmulenie, konserwacja rowów,
- wykopy przy remoncie przepustów,
- wykonanie nasypów z gruntu niewysadzinowego uzupełnienie pod chodnik i pobocza,

- Roboty nawierzchniowe

Roboty nawierzchniowe należy wykonywać w okresie sprzyjających warunków atmosferycznych przy użyciu odpowiedniego sprzętu dostosowanego do przyjętej technologii

#### 12.4. Ochrona punktów geodezyjnych.

Wszystkie punkty geodezyjne, znajdujące się w rejonie inwestycji podlegają ochronie prawnej stosownie do przepisów ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U. z 2000 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 120, poz. 1268) oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 kwietnia 1999 r. a także rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 24 stycznia 2001 r. w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych (Dz.U. z 2001 r. Nr 11, poz. 89). Punkty te należy chronić a w przypadku konieczności ich likwidacji należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego ich przeniesienie.

#### 12.5. Technologia wykonania robót, wymagania i odbiory

Wymagania techniczne przy wykonywaniu robót i ich odbiorach wg obowiązujących norm i przepisów oraz Specyfikacji Technicznych.

#### 12.6. Informacje do Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

Do sporządzenia lub zapewnienia sporządzenia Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia podczas wykonywania robót zobowiązany jest kierownik robót zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26. 06. 2003 r. ( Dz. U. z 10 .07. 2003 r.)

Projektowana przebudowa nie stwarza szczególnego zagrożenia dla pracowników wykonawcy i osób postronnych przy przestrzeganiu zasad ujętych w obowiązujących przepisach bhp przy wykonywaniu robót budowlanych.

#### 12.7. Urządzenia sygnalizacyjne i zabezpieczające oraz przepisy BHP.

Na czas prowadzenia robót należy oznakować i zabezpieczyć teren budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami drogowymi w tej sprawie. Organizacja robót – praca ludzi, sprzętu i rozładunek materiałów musi zapewnić wykonywanie robót bez zbędnego zajmowania jezdni drogi. Robotnicy pracujący na budowie winni posiadać przeszkolenie ogólne w zakresie BHP oraz szczegółowe przeszkolenie na stanowisku roboczym.

#### 12.8. Uwagi końcowe.

Wszelkie roboty opisane w niniejszym opisie technicznym należy wykonać ściśle wg technologii podanych w odpowiednich Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych. Zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, wszelkie odstępstwa od rozwiązań przedstawionych w niniejszym projekcie wymagają zgody projektanta.

Opracował:

## **II. CZĘŚĆ GRAFICZNA**

### **III. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE**