

Dokumentacja projektowa uproszczona  
Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej nr ewid. 480,1032, 1033/5, 1027/2, 1028/2  
1065, 1039 w km 0+037 – 0+808 wraz z przebudową skrzyżowania z drogą gminną nr  
113313R w km 0+161 nr ewid. dz. 980 w m-ci Trzcinica oraz skrzyżowania z drogą  
wewnętrzną nr ewid. 1075/1 w miejscowości Trzcinica

0+037 – 0+808

Investor: Gmina Jasło, 38-200 Jasło, ul. Słowackiego 4

Projektant: mgr inż. Péter Eröss  
uprawniony do projek-  
towania dróg oraz ty-  
powych mostów i prze-  
pustów w spec. konstr.-  
inżynierskiej

upr. Nr GT-8341/40/77



#### Spis zawartości

|   |         |         |
|---|---------|---------|
| 1. Strona tytułowa                                  |         | str. 1  |
| 2. Opis techniczny                                  |         | 2-4     |
| 3. Część rysunkowa                                  |         | rys. nr |
| - mapa przeglądowa                                  | 1: 1000 | R-0     |
| - mapa sytuacyjna                                   | 1:1000  | R-1     |
| - przekroje typowe                                  | 1:50    | R-2     |
| - przekroje poprzeczne                              | 1:100   | R-3     |
| - rysunek konstrukcyjny przepust 0+161              | 1:50    | R-4     |
| - rysunek konstrukcyjny przepust kołowo łukowy 1:50 |         | R-5     |

Data: czerwiec-lipiec 2019

Opis stanu istniejącego km 0+037-0+808

Droga gminna wewnętrzna o nr ewid. 480, 1032, 1033/5, 1027/2, 1028/2, 1065, 1039 oraz droga nr 113313R nr ewid. 980 i droga nr ewid. 1075/1 znajdują się w Trzcinicy na terenie Gminy Jasło.

Nawierzchnia jest asfaltowa, szerokość jezdni jest zmienna od 3,80 m do 5,1 m. Początek drogi to km 0+037 pod DL w Trzcinicy. Wzdłuż prawej krawędzi jezdni od km 0+037 do km 0+057 zlokalizowano barierę energochłonną. Za barierami po prawej stronie jest również wiata przystankowa w km 0+061 oraz tablica informacyjna przedstawiająca mapę miejscowości Trzcinicy. W km 0+052 po stronie lewej jest zjazd (szer. 3,5m) o nawierzchni żwirowej. Od wiaty przystankowej po prawej stronie na długość ok. 15 m brak rowu przydrożnego, jest tylko zagłębienie terenu. Prawy rów przydrożny zaczyna się w km 0+075 i biegnie aż do km 0+178. Kończy się wlotem do przepustu, najprawdopodobniej w formie studni. W km 0+097 na terenie przeciwskarp rowu jest studzienka, a w km 0+156 na dnie rowu również zlokalizowano studzienkę w odległości 2,20 m od jezdni.

Po lewej stronie drogi w km 0+110 jest zjazd (szer. 4 m), a w km 0+115 w odległości 1,0 m od krawędzi jezdni A-owy słup energetyczny. W km 0+132 jest zjazd (6 m) po lewej stronie wraz z przepustem pod nim Ø 30 cm bez ścianek czołowych. Przedmiotowa droga w km 0+154 skrzyżuje się z drogą publiczną nr 113313R. Skrzyżowanie wraz z przepustem Ø 40 cm zostanie przebudowane. W km 0+178 znajduje się wylot przepustu Ø 400, ścianka betonowa (dł. 3 m). Od powyższego przepustu po prawej stronie znajduje się rów i stare ogrodzenie z siatek, słupki stalowe. Na długości ok. 50 m należy je rozebrać, ponieważ ogrodzenie to zlokalizowano w pasie drogowym. W km 0+193 po lewej stronie jest zjazd wraz z przepustem Ø 50 cm (dł. 6 m), z wlotem i wylotem skośnym, przepust jest zamulony. W km 0+204 po lewej stronie rowu jest tzw. wąż gazowy. W km 0+223 po przeciwskarpie rowu jest wlot do przepustu Ø 60 cm bez ścianki czołowej. Zjazd po lewej stronie w km 0+256 (szer. 5,5m) bez przepustu, rów po tej stronie kończy się w km 0+253. W km 0+265 poręcz stalową należy rozebrać, jest to dalszy bieg rowu lewego. W km 0+286 jest zjazd (3m) wraz z przepustem Ø 40 cm dł. 3 m.

W km 0+298 znajduje się przepust Ø 60 cm po drogą wraz z ściankami betonowymi. Przepust ten należy rozebrać, przebudować, dł. ok. 8 m. Po stronie wlotu do przepustu dopływa z prawej strony ciek wodny. Km 0+308 po prawej stronie to wjazd do sklepu. Nawierzchnia zjazdu z kostki brukowej opartej o krawężniki ułożone na „plecach”, dł. 11 m oraz przepust Ø 50 cm (dł. 11m). W km 0+327 po prawej stronie za przeciwskarpą znajduje się krzyż. Przeciwskarpa jest zabezpieczona płytami betonowymi, odległość 2,40 m od jezdni. W km 0+347 jest zjazd po prawej stronie wraz z przepustem Ø 40 cm (dł. 9 m) bez ścianek, przepust jest zamulony. W km 0+377 koniec rowu prawego. W km 0+385 jest droga w lewo przez potok. Przepust w km 0+397 Ø 60 cm dł. 8 m jest do rozbiórki i do przebudowy. Jego wlot to studnia.

Km 0+402 strona prawa to zjazd o nawierzchni asfaltowej. W km od 0+399 do 0+409 znajduje się plac asfaltowy o wym. 10x2,5 m, poza pasem drogowym. Km 0+429 to dalszy początek rowu prawego. Km 0+503 to zjazd po prawej stronie wraz z przepustem Ø 50 cm (dł. 5 m) i ściankami czołowymi. Km 0+526 zjazd prawy wraz z przepustem Ø 40 cm (dł. 5m) bez ścian czołowych. Po lewej stronie w km 0+528 jest wejście (nawierzchnia z kostki czerwonej) na kładkę dla pieszych.

Km 0+533 to przepust pod drogą Ø 400 mm, wlot (1,3 m od jezdni) jest skośny. Km 0+563 słup energetyczny po lewej stronie, 1,6 m od jezdni. Km 0+574 zjazd po prawej stronie, przepust Ø 200 mm z rury PCV, dł. 4,5 m oraz studzienka sanitarna. Na odcinku km 0+577-0+593 prawy rów przydrożny zanika. W km 0+584 po lewej stronie znajdują się dwa drzewa Topole Ø 50 cm w odległości 1,1 od jezdni. W km 0+600 zjazd prawy, krawężniki położone na „plecach”, dł. 5,5 m. W km 0+616 znajduje się przepust pod drogą Ø 50 cm, wlot skośny 1,5 m od jezdni, wylot zamulony, brak ścianki czołowej. Na odcinku km 0+616-0+624 zanik rowu lewego.

W km 0+652 jest zjazd po prawej stronie, przepust Ø 300 mm, dł. 8 m. Zjazd ma szerokość 3,5 m. Przepust ten zostanie, ponieważ odprowadza wody z terenu powyżej położonej działki. W km 0+660-0+694 pas wzdłuż jezdni utwardzony żwirem i bryłami kamienia. W km 0+678 znajduje się wiata przystankowa w odległości 1,50 od jezdni.

Km 0+694 to początek rowu prawego. W km 0+695 znajduje się skrzyżowanie z drogą po lewej stronie. W km 0+703 jest słup energetyczny po lewej stronie, w odległości 1,7 m od jezdni.

Wzdłuż ogrodzenia domu nr 200 po lewej stronie najprawdopodobniej zachodzi konieczność zaprojektowania murka oporowego od km 0+705-740 (0+745 ?).

Zjazd po prawej stronie w km 0+707-0+719 utwardzony jest płytkami chodnikowymi. Pod płytkami jest rurociąg Ø 300 mm, dł. 12 m. Km 0+719 zjazd po lewej stronie, szer. 4,5 m.

W km 0+735 znajduje się przepust Ø 60 cm bez ścianek czołowych. Należy je rozebrać i przebudować na przepust z blachy karbowanej, dł. 10 m. W km 0+742 jest zjazd po prawej stronie wraz z przepustem Ø 150 mm, dł. 3,5 m. W km 0+744 jest słup energetyczny po lewej stronie w odległości 1,4 m od jezdni. Jest to również początek placu po lewej stronie. W km 0+754-0+761 rów po prawej stronie jest zarurowany rurami Ø 20 cm, dł. 7m. W km 0+767 po lewej stronie jest wejście do sklepu. Nawierzchnia jest asfaltowa. W km 0+789 znajduje się po lewej stronie słup energetyczny w odległości 1,1 m od jezdni. Km 0+801 to zjazd po lewej stronie, szer. 5 m. Km 0+808 to początek zjazdu, a równocześnie koniec odcinka drogi o projektowanej szerokości jezdni 5,0 m.

Opis rozwiązań projektowych:

Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej nr ewid. 480,1032, 1033/5, 1027/2, 1028/2 w km 0+037 – 0+808 wraz z przebudową skrzyżowania z droga gminną nr 113313R w km 0+161 oraz skrzyżowania z droga wewnętrzną nr ewid. 1075/1 polegać będzie przede wszystkim na jej poszerzeniu tak, aby w ostatecznym kształcie szerokość jezdni wynosiła 5,0 m (obecna szerokość średnio to 4,30 m). Przebudowę drogi należy rozpoczynać od km 0+037, tj. na wysokości Dł w Trzcinicy i kończyć w km 0+808 na skrzyżowaniu z drogą o nr ewid. 1075/1. Prace związane z przebudową podzielono na trzy etapy.

**Etap pierwszy:**

W pierwszej kolejności należy wykonać koryto pod poszerzeniem jezdni. Szerokość wykopu to 0,5 m, głębokość 0,4 m. Poszerzenie znajduje się zamiennie albo po prawej stronie, albo po lewej stronie jezdni.

Konstrukcja poszerzenia jest następująca:

- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego (pospółka), gr. w-wy 30 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie, gr. w-wy 20 cm
- podbudowa zasadnicza z masy min.-bitum. w-wa dolna, gr. 2 cm
- skropienie nawierzchni zasadniczej, w-wy dolnej emulsją asfaltową
- ułożenie siatki wzmacniającej (geowłóknina 80/100 kN)
- podbudowa zasadnicza z masy min.-bitum. w-wa górna, gr. 3 cm

Przed ułożeniem siatki wzmacniającej istniejącą nawierzchnię bitumiczną należy frezować o szerokości 0,5 m i głębokości 3 cm. Po frezowaniu skropić frezowaną nawierzchnię emulsją asfaltową. Po ułożeniu siatki wzmacniającej wykonać podbudowę zasadniczą, w-wę górną z masy min.-bitum., gr 3 cm.

W ramach pierwszego etapu należy przebudować istniejące przepusty w km 0+161 na  $\varnothing$  400 mm. Km 0+161 jest równocześnie początkiem skrzyżowania z drogą nr 113313R.

Dalsze przepusty to w km 0+300, 0+397, 0+615, gdzie po ich przebudowie średnica wynosić będzie  $\varnothing$  600 mm. Rurociągi przepustów należy wykonać z rury karbowanej.

Natomiast przepust w km 0+735 należy przebudować z rury spiralnie karbowanej jak HelCor HCPA-S3 o gr. blachy 2 mm, światło poziome 1,03 m, pionowe 0,74 m, wg rysunku R-5.

Zaznacza się, że nad przebudowanymi przepustami pod jezdnią drogi należy tak samo ułożyć siatkę wzmacniającą (geowłóknina 80/100 kN) jak na poszerzeniach jezdni. Szczegółowy zakres robót zawiera Przedmiar robót.

**Etap drugi:**

Na odcinku km 0+722 – 0+736 teren i rów przydrożny po lewej stronie drogi jest obniżony i to obniżenie zwiększa się idąc w kierunku przepustu w km 0+735. Celem zabezpieczenia stateczności korpusu drogi, na tym odcinku należy wykonać mur opory z betonu B-15. W km 0+722 wysokość muru wynosi 1,0 m, natomiast w km 0+736 2,50 m. Mur jest zagłębiony w gruncie rodzimym min. 0,5 m, wystająca część na początku to ok. 0,5 m, która zwiększa się w kierunku km 0+736 do ok. 1,0 m w stosunku do terenu działki nr ewid. 1031/1. Mur oporowy jest zbrojony z prętów żebrowanych St3-SXb  $\varnothing$  8 mm w formie siatek w odstawie od siebie 30x30 cm. Po wykonaniu muru przestrzeń między murem a ogrodzeniem posesji zostanie zasypała pospółką.

**Etap trzeci:**

W etapie drugim należy wykonać właściwą nawierzchnię z masy min.-bitum.

- mechaniczne oczyszczenie istn. nawierzchni bitumicznej
- skropienie nawierzchni bitumicznej emulsją asfaltową
- warstwa wiążąca z masy min.-bitum. gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z masy min.-bitum 4 cm

Należy pamiętać, że zjazdy też zostaną przebudowane. Część zjazdów posiada przepusty z rur betonowych  $\varnothing$  40 cm, lub  $\varnothing$  30 cm, część zjazdów przepustu nie posiada. Zjazdy zostaną rozebrane, przepusty przebudowane z rur karbowanych  $\varnothing$  400 mm lub  $\varnothing$  300 mm wraz z ściankami czołowymi z betonu B-15. Szczegółowy zakres robót ujęto w Przedmiarze robót.

Konstrukcja zjazdów jw. jest następująca:

- podbudowa z kruszywa naturalnego ( pospólka ), w-wa dolna gr. 20 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego, w-wa górna gr. 10 cm
- nawierzchnia – warstwa ścieralna z masy min.-bitum. gr. 4 cm

**Organizacja ruchu:**

Zmiana organizacji ruchu polegać będzie na postawieniu słupa stalowego 50 mm w km 0+783 po lewej stronie drogi i zamontowaniu znaku B-18 ( 3,5t ).