

**Projekt remontu drogi gminnej Nr 113356R Niepla – Bierówka koło szkoły (dz. nr ewid. 885, 227) w km 1+523 – 2+345 wraz ze skrzyżowaniem lewostronnym drogi gminnej 113353R Bierówka w kierunku Szebni (dz. nr ewid. 921/3) w km 2+202 w m. Bierówka**

**Inwestor: Gmina Jasło  
ul. Słowackiego, 38-200 Jasło**

**Opracował: mgr inż. Jan Bugala**

**mgr inż. Jan Bugala**  
Upr. do projektowania, nadzoru, nadzoru i kontroli budowy, nadzoru i kontroli budowy oraz kontroli budowy specyficznych i innych rodzajów budowlanych  
Upr. 2-8346-106/87 Upr. ANR/V 7342-51/93  
38-200 Jasło, ul. Floriańska 215  
tel. 13 4455035, tel. kom. 601165666  
e-mail: bugala-jan@wp.pl

Jasło, lipiec 2020 r.

## **Opis techniczny**

do projektu remontu drogi gminnej Nr 113356R Niepla – Bierówka koło szkoły (dz. nr ewid. 885, 227) w km 1+523 – 2+345 wraz ze skrzyżowaniem lewostronnym drogi gminnej Nr 113353R Bierówka w kierunku Szebni (dz. nr ewid. 921/3) w km 2+202 w m. Bierówka

### **1. Podstawa opracowania:**

- Zlecenie Gminy Jasło
- uzgodnienia z Inwestorem dotyczące zakresu remontu drogi
- oględziny i pomiary inwentaryzacyjne drogi
- obowiązujące normy i literatura techniczna

### **2. Opis istniejącego stanu drogi**

Przewidziana do remontu droga gminna Nr 113356R Niepla – Bierówka koło szkoły (dz. nr ewid. 885, 227) w km 1+523 – 2+345 wraz ze skrzyżowaniem lewostronnym drogi gminnej 113353R Bierówka w kierunku Szebni (dz. nr ewid. 921/3) w km 2+202 w m. Bierówka posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej, z obustronnymi pobocznymi ziemnymi, przerośniętymi niską roślinnością trawiastą. Droga na w/w przebiegu posiada zmienną szerokość jezdni (pasa ruchu). W początkowym, I-szym odcinku usytuowanym w km 1+523 – 2+219, szerokość jezdni wynosi 4,00 m, zaś w dalszym jej przebiegu, tj. II-m odcinku w km 2+219 – 2+345 szerokość ta zmniejszona jest do 3,50 m. Obiekt wykazuje znaczny stopień zużycia technicznego i użytkowego. Nawierzchnia bitumiczna jest połamana, z widocznymi miejscowymi przełomami, wybojami, koleinami i wysadzinami. Poprzeczny, betonowy przepust rurowy o średnicy  $\Phi_i = 800$  mm, usytuowany w km 1+864 (I odcinek) jest załamany i niedrożny. Kolejny przepust poprzeczny wykonany z rur betonowych o średnicy 1200 mm i usytuowany w km 2+294 (II odcinek) nie posiada lewostronnej ścianki czołowej. Zamontowana stalowa poręcz mostowa na prawostronnej obudowie wylotu przepustu nie spełnia wymaganych parametrów techniczno – użytkowych. Istniejące przydrożne rowy odwadniające pas drogowy, ze względu na znaczne ich zamulenie, nie zapewniają sprawnego odprowadzania wód opadowych z pasa drogowego.

### 3. Opis projektowanego remontu drogi

Projektowany remont drogi obejmuje wykonanie robót inżyniersko – drogowych związanych z przywróceniem obiektu do należytego stanu technicznego i poprawą warunków bezpieczeństwa dla jego użytkowników. Całość projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego, ze względu na szerokość pasa ruchu, pod względem wykonawczym, podzielona została na dwie części, tj. obejmującego remont I-go odcinka w/w drogi w km 1+523 – 2+219 z jezdnią o szerokości 4,00 m oraz remont II-go odcinka w km 2+219 – 2+345, z jezdnią o szerokości 3,50 m. Prace należy rozpocząć od obustronnego, mechanicznego ścięcia poboczy o szerokości 0,50 m i średniej grubości 10 cm, z odwiezieniem ścinki na odległość do 1 km. Oczyszczenia z namułu oraz wyprofilowania dna i skarp wymaga odcinek rowu prawostronnego w km 1+523 – 2+345 oraz odcinek rowu lewostronnego w km 2+150 – 2+188. Zniszczony i niedrożny przepust poprzeczny  $F_i = 800$  mm należy rozebrać i wykonać nowy z zastosowaniem rury PRAGMA PP SN8, DN/ID 800 mm. Wlot i wylot przepustu o długości 9,00 m obudowany zostanie betonowymi ściankami czołowymi. Na przepuscie poprzecznym  $F_i = 1200$  mm, usytuowanym w km 2+294 przewidziano wykonanie lewostronnej, żelbetowej ścianki czołowej. Na obustronnych obudowach przepustu należy zamontować właściwe, zgodne z obowiązującymi przepisami stalowe balustrady mostowe o wysokości 110 cm. Ze względu na ukształtowanie terenu w obrębie lokalizacji przedmiotowego przepustu, zapewnienie właściwych warunków bezpieczeństwa użytkownikom drogi, wymaga zamontowania czterech, 6-cio metrowych odcinków stalowych, energochłonnych barier drogowych. Bariery należy zamontować na przedłużeniu wszystkich skrajnych odcinków poręczy mostowych. Nowa nawierzchnia bitumiczna zaprojektowana została jako dwuwarstwowa, z masy mineralno- asfaltowej, grysowo-żwirowej, Standard II; warstwa profilowa (wiążąca) o grubości 4 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm po zagęszczeniu. Nawierzchnię jezdni należy wyprofilować z 2% spadkiem poprzecznym w kierunku rowów odwadniających. W miejscach styku projektowanej nawierzchni jezdni z innymi, istniejącymi nawierzchniami bitumicznymi występujących ciągów jezdnych, dla zapewnienia właściwych ich połączeń, niezbędne jest wykonanie mechanicznego frezowania nawierzchni asfaltowej na zimno, z wywozem ścinki na odległość do 1 km. Głębokość frezowania 6 cm. Przed przystąpieniem do układania nowej nawierzchni bitumicznej, istniejące podłoże (jezdni drogowa) podlegać będzie dokładnemu oczyszczeniu przy użyciu sprzętu mechanicznego, a następnie skropieniu asfaltem w ilości równej  $0,5 \text{ kg/m}^2$  powierzchni. Po wykonaniu nawierzchni bitumicznej obustronne pobocza drogowe o szerokości 75 cm należy wyrównać, wyprofilować i utwardzić mieszanką tłuczniovą o grubości warstwy 8 cm po zagęszczeniu.

Podstawowe parametry techniczne drogi po wykonanym remoncie:

- klasa drogi - L
- kategoria ruchu - KR 2
- dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię jezdni - 50 kN/oś pojazdu

Wszystkie roboty związane z remontem drogi projektowane są w obrębie istniejącego pasa drogowego. Planowane roboty nie zmieniają statusu drogi, nie spowodują pogorszenia stanu technicznego istniejących obiektów budowlanych, jak również nie prowadzą do powstania nowych, dotychczas nie istniejących. Przeprowadzony remont drogi zachowuje istniejącą organizację ruchu. Nie zmieni się również istniejący system zagospodarowania wód opadowych spływających z pasa drogowego. Po wykonaniu remontu przedmiotowego obiektu, na całości jezdni drogowej nastąpi wyraźna poprawa jej parametrów technicznych i eksploatacyjnych, bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo użytkowników drogi, a udrożnienie elementów i urządzeń odwadniających, przy ukształtowanym 2% spadku poprzecznym jezdni w kierunku rowów przydrożnych, zapewni sprawne odprowadzanie wód deszczowych z całej powierzchni pasa drogowego.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczególnych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z 2004 r. ze zm.), przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zaliczane do mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Na terenie, którym położony jest przedmiotowy obiekt nie występują przedmioty, które należy chronić z racji przynależności do dziedzictwa kulturowego, wpisane do rejestru zabytków, czy objęte ochroną z racji przynależności do dóbr kultury współczesnej.

Roboty związane z remontem drogi należy wykonać zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, SST i przepisami BHP. W obrębie wykonywanych robót droga obustronnie musi być prawidłowo oznakowana i odpowiednio zabezpieczona.

*Organizacja i zabezpieczenie robót winno spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu I Gospodarki Morskiej z dnia 10*

października 2000 r. w sprawie zarządzania ruchem na drogach (Dz.U. z 1999 r. Nr 90, poz. 1006)

Opis wykonał: *Jan Bugała*

*mgr inż. Jan Bugała*  
upr. do projektowania, kierowania, nadzorowania oraz  
kontrolowania budów o specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
Upr. A-643/94/83  
Upr. UAT-2-8346/106/87 Upr. ANB.V.1342/51/93  
38-700 Jasto, ul. Floriańska 2.35  
tel. 13 4455085, tel. kom. 601856569  
e-mail: bugala-jan@wp.pl