Opis przedmiotu zamówienia **Załącznik nr 1**

Przedmiotem zamówienia jest przebudowa drogi gminnej Nr 109218B Stawiszcze-Połowce, Gmina Czeremcha

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

- Podkład geodezyjny w skali 1 : 1000 aktualny na dzień 18. 05.2005 r.
- 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, poz. 430 /.
- Pomiary uzupełniające w terenie.

2. Stan prawny.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie działek nr : 558, 259, 41/7, 260, stanowiących drogę gminną .

Nie przewiduje się prowadzenie inwestycji na terenie działek będących własnością osób fizycznych, instytucji oraz na pasach drogowym innych zarządców dróg.

3. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej Stawiszcze Połowce, polegająca na wykonaniu nawierzchni bitumicznej szerokści 5 m i grubości 5 cm na istniejącej podbudowie żwirowej i brukowcowej. Na odcinku 0+000 – 0+126 / działki Nr 260, 47/1/ przewiduje się wykonanie podbudowy żwirowej gr. 25 cm i nawierzchni bitumicznej szerokości 3,50 m jako ciąg pieszo – jezdny.

4. Stan istniejący.

Projektowana do przebudowy droga przebiega przez tereny rolne oraz obszar zabudowy wsi Połowce. W stanie istniejącym przebudowywana droga posada nawierzchnię żwirową i brukowcową oraz na odcinku 0+000 – 0+126 występuje nawierzchnia gruntowa nieulepszona. Szerokość pasa drogowego jest zmienna wynosi 15 – 20 m (działki nr 558, 259) oraz 4,50 –16,0 m. (działka geod. Nr. 260).

W pasie drogowym projektowanych ulic znajdują się uzbrojenia podziemne i nadziemne:

- linia wodociągowa.
- kabel telefoniczny
- linia energetyczna napowietrzna
- linia telefoniczna napowietrzna

Powyższe urządzenia nie kolidują z projektowaną przebudową drogi.

5. Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

5.1 Projektowana droga w planie.

Początek trasy przyjęto na początku pasa drogowego drogi gminnej za skrzyżowaniem we wsi Stawiszcze / km 0+000. /Koniec trasy znajduje się na końcu wsi Połowce w kilometrze 1+798. Poczatek ciągu pieszo- jezdnego o szerokości 3,50 m i długości 126 m projektuje się na krawędzi łuku poziomego w km 1+783,46 na końcu wsi Połowce. Łączny zakres opracowania wynosi 1924 m.

5.2 Niweleta drogi.

Niweletę drogi zaprojektowano w aspekcie maksymalnego wykorzystania istniejącej nawierzchni żwirowej jak podbudowy oraz nadania spadków rzędu 0,1% - 4,84%. Niweletę opracowano w państwowym układzie wysokściowym.

5.3 Przekrój normalny

Zaprojektowano przekroje normalne o parametrach:

A/ na obszarze zabudowanym i poza obszarem zabudowanym km 0+000 – 1+798 :

- szerokość jezdni : – 5,0 m
- szerokość korony – 8 m
- szerokość poboczy – 1,50 m
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy – 2%
- spadek poboczy – 6 %
- pochylenie skarp – 1:1,50

B/ w obszarze zabudowanym km 0+000 0+126 na działce o nr geod.260 ze względu na wąski pas drogowy :

- szerokość jezdni : – 3,50
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy – 2%

5.4. Konstrukcja nawierzchnia jezdni.

Na istniejącej podbudowie żwirowej i brukowej km 0+000 – 1+ 798 przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni dla ruchu KR-1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla KR-1 gr. 5,0 cm i szerokości 5 cm. (*docelowo w miarę posiadanych środków należy wykonać drugą warstwę ścieralna grubości 4 cm*).
- istniejąca nawierzchnia żwirowa gr. 10-20 m poszerzona do 5,50 m
- warstwa wyrównawcza i wzmacniająca z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o grubości wg obliczeń z poszerzeniami o grubości z wyrównaniem - 25cm.

Na nawierzchni gruntowej km 0+000 – 0+126 przyjęto:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5,0 cm dla KR-1 gr 5 cm.
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 25 cm.

6. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej trasy będzie się odbywać metoda powierzchniowego spływu wód opadowych do istniejących rowów przydrożnych.

Projektuje się oczyszczenie istniejących przepustów, odkrzaczenie i odmulenie istniejących rowów oraz wykonanie zjazdów gospodarczych w wykopach z przepustami rurowymi oraz zjazdy w nasypach z nawierzchniami żwirowymi na zjazdach.

7. Wycinka istniejących drzew.

Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki istniejącego drzewostanu.

8. Charakterystyka wpływu inwestycji na środowisko.

Na etapie realizacji inwestycji negatywne oddziaływanie na środowisko należy eliminować poprzez właściwe prowadzenie prac i stosowne nowoczesne technologie budowlane.

W trakcie prowadzonych prac mogą wystąpić awarie sprzętu budowlanego a w związku z tym ryzyko wycieku paliw i olejów. W czasie układania warstw bitumicznych wystąpią czasowe oddziaływanie związków aromatycznych.

Ewentualne oddziaływanie negatywne będzie miało charakter krótkotrwały i ustąpi po wykonaniu inwestycji.

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystane zostaną surowce typowe do budowy dróg: kruszywo, mieszanka mineralno – bitumiczna.

Nadmiary gruntu i materiały z rozbiórki zagospodarowane zostaną zgodnie z ustawą o odpadach.

Przebudowa drogi nie będzie miała ujemnego na środowisko, ani na zmianę stosunków wodnych. Poprawa parametrów technicznych u związana z wykonaniem nowej nawierzchni twardej zwiększy komfort jazdy, bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego oraz obniży poziom zapylenia i hałasu.