

SĄDECZANKA



Informacje o projekcie pochodzą z [GDDKiA](#) Kraków

Dodatkowe ciekawostki oraz opinie znajdziesz na [profilu Facebook](#) popularyzującym wariant przebiegu z tunelem pod Justem, czy też na lokalnych stronach internetowych takich jak [twojsacz](#) lub [informatorbzreski](#)



[O projekcie](#) | [Spotkania](#) | [Harmonogram](#) | [Mapy](#) | [Linki](#) | [Prezentacja - Studium Korytarzowe](#)



O projekcie

Początek odcinka nawiązywać będzie do 2 etapu drogi łącznikowej tworzącej południowo – zachodnią obwodnicę Brzeska zgodnie ze skorygowanym przebiegiem wyznaczonym w

Studium Korytarzowym opracowanym w 2010 roku przez KBPDiM Transprojekt Sp. z o.o. Koniec projektowanego odcinka przewiduje się w rejonie ronda na DK 28 – skrzyżowanie obwodnicy Północnej Nowego Sącza i ul. Tarnowskiej.

Założono budowę i przebudowę drogi Krajowej nr 75 na odcinku Brzesko – Nowy Sącz o następujących parametrach:

kategoria drogi: krajowa

klasa techniczna: GP

prędkość projektowa: 80 km/h (70 km/h i 60 km/h)

dostępność do DK 75 realizowana poprzez węzły i skrzyżowania z jednoczesnym wskazaniem do całkowitego wyeliminowania zjazdów

przekrój poprzeczny: 2×2 na całej długości trasy

dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś

Kategoria ruchu: KR5

Adres planowanej inwestycji:

województwo małopolskie

powiat brzeski, nowosądecki i bocheński

gminy: Brzesko, Chełmiec, Czchów, Gnojnik, Iwkowa, Lipnica Murowana, **Łososina Dolna** i Nowy Sącz.

Planowany wstępnie zakres rzeczowy zadania inwestycyjnego:

budowę i przebudowę ok. 50 km odcinka drogi Krajowej nr 75 po nowym lub/i istniejącym śladzie,

ewentualną budowę tunelu drogowego pod górą Just,

budowę i przebudowę węzłów drogowych, skrzyżowań i przejazdów drogowych (dobór typu skrzyżowań przeprowadzić zgodnie z Zarządzeniem nr 10 GDDP z dnia 12.06.2001r. ws. wprowadzania zasad technicznych w zakresie projektowania skrzyżowań drogowych),

budowę i przebudowę obiektów inżynierskich,

budowę dróg serwisowych do obsługi terenów przyległych do DK75 na rozpatrywanym odcinku (parametry techniczne (szerokość, nośność, Vp) należy przyjąć na podstawie prognozowanego ruchu i struktury rodzajowej oraz uzgodnień z właściwymi zarządcami dróg),

budowę systemu odwodnienia projektowanego układu komunikacyjnego,

budowę urządzeń ochrony środowiska i wyposażenia drogi, ITS, kanałów technologicznych,

budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym Systemu Zarządzania Ruchem, budowę oświetlenia drogowego,

przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej,

ewentualną likwidację przejazdów kolejowych w poziomie szyn spowodowaną budową drogi oraz budowę połączeń komunikacyjnych spowodowanych likwidacją przejazdów,

rozwiązanie powiązań komunikacji publicznej, transportu intermodalnego, a także ciągów pieszych, rowerowych i turystycznych

Preferowana wstępnie konstrukcja nawierzchni drogowej DK 75

warstwa ścieralna z SMA 8 z asfaltem modyfikowanym;

warstwa wiążąca z AC WMS 16 z asfaltem modyfikowanym PMB 25/50-60

warstwa podbudowy z AC WMS 16 z asfaltem modyfikowanym PMB 25/50-60

Wymagania dla konstrukcji nawierzchni na obiektach mostowych:

warstwa ścieralna z SMA 8 z asfaltem modyfikowanym;

warstwa wiążąca z asfaltu lanego MA z asfaltem modyfikowanym PMB 25/55-60;

<? //Treść podstrony ?>