

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU BUDOWLANEGO

| | |
|----------------------|---|
| INWESTOR: | <i>Gmina Ciasna ul. Nowa 1A, 42-793 Ciasna</i> |
| ADRES BUDOWY: | <i>Molna, Gmina Ciasna, dz. nr 13, 14, 34</i> |
| TEMAT: | <i>Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w Gminie Ciasna sołectwo Molna, stanowiącej przedłużenie ul. Cegielnianej, ul. Wiejskiej i ul. Tylnej</i> |
| BRANŻA: | <i>Drogowa</i> |

Podstawa opracowania:

1. Umowa zawarta z Inwestorem.
2. Uzgodnienie funkcji z Inwestorem.
3. Przepisy techniczno-budowlane.
4. Mapy do celów projektowych w skali 1:500

1. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie ewidencyjnym Molna, gmina Ciasna i obejmuje działki 13, 14, 34, karta mapy 1, 2, 3 dla których właścicielem i użytkownikiem jest Gmina Ciasna ul. Nowa 1a; 42-793 Ciasna.

Molna leży w województwie śląskim, w północnej części powiatu lublinieckiego w Gminie Ciasna. Gmina położona jest przy drodze krajowej 11 Kołobrzeg - Bytom. Obszar planowanego przedsięwzięcia nie jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego. Według studium działki o numerze ewidencyjnym 13, 14, 34 znajdują się na terenach oznaczonych symbolami DG teren adaptowanych i projektowanych dróg Gminnych.

2. Opis stanu istniejącego**2.1. Dane ogólne**

Istniejące parametry techniczne:

- | | |
|--------------------|---|
| – klasa techniczna | D |
| – kategoria ruchu | KR1 |
| – szerokość jezdni | ok. 3.0 ÷ 4,0m |
| – pobocza | brak |
| – odwodnienie | lewo lub prawostronne, rowy w średnim stanie technicznym (wymagają odmulenia) |

Nawierzchnia wykazuje lokalnie utratę nośności objawiającą się przełomami i zagłębieniami nawierzchnia nieulepszona. Jezdnia o szerokości około 3m utrudnia mijanie się pojazdów.

Odwodnienie nawierzchni jezdni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do rowów przydrożnych lub na przylegający do drogi teren.

2.2. Uzbrojenie techniczne

Wzdłuż pasa drogowego omawianego odcinka położona została sieć wodociągowa i elektroenergetyczna.

3. Projektowany zakres remontu drogi.

3.1. Forma architektoniczna i funkcja

W ramach projektowanego przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę drogi gminnej na odcinku od km 0+000 do km 1+776 wraz z przebudową 1 przepustu drogowego fi30 długości 7,93m powierzchnia projektowanej drogi 6385,23m², powierzchnia utwardzonych poboczy 1702,71m², szerokość projektowanej jezdni 3,5m, poszerzenia przy skrzyżowaniach do 4,5m i dwie mijanki o szerokości 5,0m.

Objęty inwestycją odcinek drogi gminnej obecnie posiada nawierzchnię nieulepszoną o szerokości 3,50 – 5,50 m w części nawierzchnia asfaltowa- przy szkole w Molnej. Jezdnia drogi posiada liczne deformacje nawierzchni oraz wyboje. Przekrój drogi szlakowy bez chodników. Droga odwadniana jest powierzchniowo na teren przyległy do pasa drogowego i do istniejącego rowu.

Przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi ma na celu poprawę stanu nawierzchni istniejącej jezdni, poprawę istniejącego odwodnienia powierzchniowego.

Realizacja niniejszego przedsięwzięcia nie wpłynie na zmianę kategorii ruchu (KR-1) ani na wzrost natężenia ruchu, nie zmieni się również dopuszczalne obciążenie na oś.

Przebudowa przepustu drogowego usytuowanego w miejscach występowania rowów melioracji szczegółowej, polegać będzie na wymianie uszkodzonych części przelotowych oraz wykonaniu murków czołowych bez zmiany średnicy wewnętrznej.

Na rozpatrywanym obszarze, teren odwadniany będzie powierzchniowo do istniejących rowów otwartych i na pobocza.

Przedstawiony sposób zagospodarowania wód opadowych nie wpłynie na zmianę dotychczasowego stanu wód na gruntach sąsiednich.

3.2. Roboty rozbiórkowe

- rozbiórka istniejących przepustów $\phi 30$ długości 7,93m.

3.3. Projektowane parametry techniczne

Zakłada się poniższe parametry techniczne:

- klasa techniczna D
- prędkość projektowa $V_p = 30$ km/h
- szerokość jezdni 4,5m
- pobocza 0.5 m (utwardzone)
- poch. poprzeczne jezdni jednostronne i dwustronne 2%
- poch. poboczy 6%
- kategoria ruchu KR1
- odwodnienie powierzchniowe i do przydrożnych rowów

3.4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części i bilans zagospodarowania terenu

| Lp. | Wytyczne | | Jednostki |
|-----|-----------------------|-------------------------------------|------------------------|
| 1. | Powierzchnia działek: | | |
| | 1.1. | dz nr 13 | 0,470 ha |
| | 1.2 | dz nr 14 | 0,671 ha |
| | 1.3 | dz nr 34 | 0,827 ha |
| 2. | Obiekt projektowany: | | |
| | 2.1. | Długość projektowanej drogi | 1776m |
| | 2.3. | Powierzchnia projektowanych poboczy | 1702,71m ² |
| | 2.6. | Powierzchnia jezdni | 6385,23m ² |
| | 2.7. | Całkowita pow. drogi | 8087,94 m ² |

3.5. Układ konstrukcyjny obiektu

Konstrukcję jezdni zaprojektowano zgodnie Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.).

Przyjmując natężenie ruchu KR1 zaprojektowano konstrukcję jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 4,0 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16P 4,0 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 4/63 stabilizowanego mechanicznie 20 cm

3.6. Zjazdy na posesje

Nawierzchnia na zjazdach do posesji:

- | | |
|---|--------|
| ▪ warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S | 4,0 cm |
| ▪ warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16P | 4,0 cm |
| ▪ podbudowa z kruszywa łamanego 4/63 stabilizowanego mechanicznie | 20 cm |

3.7. Pobocza

- | | |
|---|-------|
| ▪ podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie | 15 cm |
|---|-------|

3.8 Przepusty, rowy i odwodnienie

Zaprojektowano przebudowę istniejących przepustów drogowych. Średnica przepustu fi 30, z rur typu WIPRO C40/50. Po każdej stronie zjazdu ścianki czołowe przepustu prefabrykowane.

4. Sposób i warunki korzystania z obiektu.

Głównym zadaniem inwestycji jest polepszenie komunikacji na projektowanej drodze. Transport rolniczy na istniejącej szerokości drogi znacznie utrudnia bezpieczne poruszanie się.

5. Dane techniczne i technologiczne obiektu usługowego, produkcyjnego lub technicznego – nie dotyczy.

6. Rozwiązania budowlane i techniczno-instalacyjne obiektu liniowego – nie dotyczy.

7. Rozwiązania elementów wyposażenia budowlano-instalacyjnego – nie dotyczy.

8. Rozwiązania i sposób funkcjonowania urządzeń instalacji technicznych – nie dotyczy.

9. Charakterystyka energetyczna obiektu – nie dotyczy.

10. Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ na środowisko oraz na zdrowie ludzi.

Przebudowa drogi ma na celu poprawę warunków komunikacyjnych dla pojazdów poruszających się po drodze. Realizacja przedsięwzięcia nie zmieni dotychczasowej funkcji drogi. Projektowane rozwiązania są rozwiązaniami typowymi, z zastosowaniem typowych technologii stosowanych w budownictwie drogowym. Nie przewiduje się wariantowych rozwiązań z uwagi na charakter przedsięwzięcia oraz na ograniczone możliwości terenowe.

Przebudowa drogi dzięki zastosowanym rozwiązaniom w zakresie odprowadzania wód deszczowych nie zmienia warunków wodno– gruntowych oraz dotychczasowego

sposobu użytkowania terenu. Nie przewiduje się również negatywnego wpływu przedsięwzięcia na stan środowiska naturalnego.

W procesie realizacji projektowanego przedsięwzięcia nie wystąpią prace, które mogą mieć negatywny wpływ na zdrowie ludzi.

11. Warunki ochrony przeciwpożarowej określone w odrębnych przepisach – nie dotyczy.

12. Uwagi końcowe

Wszelkie prace należy wykonywać zgodnie z projektem oraz technologią wykonawstwa. Wykonawca jest odpowiedzialny za zabezpieczenie robót zgodnie z przepisami BHP i za bezpieczeństwo użytkowników pasów drogowych, na których odbywają się roboty. Obowiązkiem wykonawcy robót jest zapewnienie właściwej obsługi geodezyjnej, zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym.

Wszelkie roboty prowadzone w pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego należy prowadzić w uzgodnieniu i pod nadzorem instytucji sprawującej zarząd nad danym urządzeniem. W przypadku stwierdzenia występowania w terenie urządzenia niezainwentaryzowanego na planie sytuacyjnym, należy bezwzględnie wstrzymać roboty, powiadomić właściwą instytucję, a dalsze prace kontynuować w sposób przedstawiony wyżej. Organizacja ruchu nie zmienia się.

Opracował:

mgr inż. Przemysław Zawadzki