

O P I S T E C H N I C Z N Y

PRZEBUDOWA DROGI

*o nr ewidencyjnym 196 w m. Ł O M I A
w km 0+000 do 0+880*

I. PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTACJI

- Umowa **Gmina Lipowiec Kościelny woj. mazowieckie**
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000 wg stanu aktualnego,
- Pomiary techniczne przeprowadzone w terenie przez projektanta
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych
- Normatyw Techniczny projektowania dróg VI i VII klasy technicznej
- Instrukcja o znakach drogowych pionowych
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczanie planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym
- Prawo Budowlane znowelizowane 27 marca 2003r.(Dz.U.Nr.89 z 1994 r. poz.414 z późniejszymi zmianami - Dz.U.2003 r. Nr 80 poz.718) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. Nr 120 z 2003 r.p.1133
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. nr 120 poz. 1126)
- Wytyczne wzmacniania podłoża gruntowego w budownictwie drogowym GDDP z 2002 r.

- Normy:
PN-EN 13043 Kruszywa

- Specyfikacje Techniczne GDDP.
- Techniczne badania podłoża gruntowego
- Uzgodnienia techniczne z inwestorem.

II. STAN ISTNIEJĄCY

Stan istniejący drogi o nr ewidencyjnym 196 w obrębie wsi Łomia to istniejąca droga o nawierzchni gruntowej szerokości zmiennej do 3,5 m w km 0+000 (droga gminna) do km 0+880 , przebiega w obszarze niezabudowanym, w obrębie pól i łąk.

Ma przekrój jednojezdniowy, dwukierunkowy szerokości jezdni do 3,5 m nieregularnej szerokości części jezdni, z dużymi ubytkami nawierzchni, o dużej nierówności w przekroju poprzecznym i profilu podłużnym , o dużych zastoiskach wody opadowej szerokość pasa drogowego do 4,0 m. Istniejąca droga o nawierzchni gruntowej wymaga przebudowy i nowej warstwy nawierzchni. Istniejąca droga jest zdeformowana , brak spadków poprzecznych i profilu podłużnego co powoduje powstawanie zastoisk wody po opadach deszczowych. Pobocza drogowe na całym odcinku drogi są zaniżone lub zawyżone co stwarza niebezpieczeństwo przy wyprzedzaniu pojazdów .

Na analizowanym odcinku drogi stan nawierzchni należy uznać jako bardzo zły i nie spełniający warunków technicznych, głównie ze względu na liczne uszkodzenia i deformacje, powodujące poważne utrudnienia w ruchu. Nawierzchnia wykazuje bardzo wysoki stopień zużycia.

W pasie drogowym objętym przebudową drogi nie występuje uzbrojenie podziemne.

Spadki poprzeczne istniejącej nawierzchni od 1,2% do 4%.

Istniejąca droga ma wydzielony pas drogowy rozgraniczający teren przeznaczony do ruchu publicznego. Szerokość pasa drogowego do 4,0 m.

Po istniejącej nawierzchni odbywa się ruch drogowy w postaci : samochody dostawcze, osobowe , droga służy dla ruchu lokalno-mieszkaniowego i jednocześnie spełnia jako droga p. pożarowa i pogotowia ratunkowego.

Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, ruchu pieszego i nośność nawierzchni drogowej należy poprawić parametry drogi po przez przebudowę istniejącej drogi.

III. STAN PROJEKTOWANY

ZAŁOŻENIA TECHNICZNE:

Kategoria drogi - dojazdowa do pól i łąk

Przekrój poprzeczny - daszkowy

Prędkość projektowa Vp20 km/h

Kategoria ruchu - lokalny do łąk i pól

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 4 %

Szerokość jezdni (nawierzchni z kruszywa naturalnego 4,0 m.

Planowanie przedsięwzięcie drogowe na wykonanie „Przebudowa drogi o nr ewidencyjnym 196 w m. Łomia realizowane będzie na terenie gminy Lipowiec Kościelny i polegało będzie na wykonaniu przebudowy istniejącej drogi z nawierzchni gruntowej na nawierzchnię ulepszoną z kruszywa naturalnego.

Szczegółowy przebieg drogi, z parametrami jezdni pokazano na planie sytuacyjno-wysokościowym w skali 1:1000

Inwestycja obejmować będzie na wykonaniu :

Odcinek od 0+000 do km 0+880

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem o małej skali i zajmuje powierzchnię w granicach pasa drogowego. Zasadniczo przedsięwzięcie obejmuje istniejącą jezdnię o nawierzchni gruntowej, oraz pobocze drogi . Należy wykorzystać w maksymalnym stopniu istniejący pas drogowy ,dostosować ukształtowanie drogi i przekroju podłużnego do istniejącej drogi i istniejących zabudowań, ogrodzeń i wjazdów.

Biorąc pod uwagę warunki ekonomiczne należy dostosować parametry techniczne drogi do przewidywanego ruchu.

Warunki wodne ustalono jako dobre . Głębokość wody gruntowej (h) od spodu konstrukcji nawierzchni wynosi > jak 2 m.

Wśród gruntów rodzimych dominują grunty piaszczysto – żwirowe o uziarnieniu zróżnicowanym Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono , że podłoże gruntowe wzdłuż trasy projektowanej drogi jest nośności G -1.

UWAGA !

W miejscach gdzie wyjeżdżona droga wychodzi poza pas drogowy należy sprostować i wykonać w właściwym pasie drogowym.

Przed przystąpieniem do realizacji zadania należy wznowić granice działek

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Projektuje się konstrukcję nawierzchni na ruch KR -1, wg Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych który stanowi załącznik do zarządzenia Nr.6 GDDP z dnia 24 kwiecień 1997 r.

Odcinek drogi 0+00 do km 0+880

Wykonanie koryta drogi - zebranie darniny wykonanie nawierzchni z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grubości 24 cm wg normy PN-EN 13043 Kruszywa (*patrz przekrój normalny i szczegóły przekroju*).

Wynikiem prac związanych z przebudową drogi gminnej będzie poprawa warunków bezpieczeństwa drogowego i usprawnienie ruchu mechanicznego i pieszego.

Konsekwencją robót nie będzie zwiększenia natężenia ruchu w tym obszarze, co wiązałoby się ze wzrostem odczuwanych dziś przez mieszkańców oddziaływań na otoczenie.

Nowa nawierzchnia znacznie zmniejszy oddziaływanie hałasowe związane z toceniem się kół pojazdów mechanicznych po aktualnie nierównej i zdeformowanej jezdni gruntowej.

Należy założyć, że w związku z poprawą równości nawierzchni przebudowanej drogi oraz uporządkowanie ścieków deszczowych - oddziaływanie na środowisko będzie znacznie mniej odczuwalne, czystości powietrza, poziomu hałasu czy zagrażałby czystości wodom powierzchniowym.

Realizacja inwestycji nie spowoduje degradacji terenów zielonych, ponieważ w miejscu realizacji nie przewiduje się wycinki drzew przydrożnych. Inwestycja uporządkuje zagadnienie odwodnienia tj. wody opadowe i roztopowe będą odprowadzone metodą powierzchniowego spływu wód poprzez wykonanie nawierzchni żwirowej.

Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich.

Zamierzona przebudowa drogi będzie stosunkowo niewielką inwestycją jedynie o oddziaływaniach ograniczonych do najbliższego otoczenia. Przebudowa nie zmieni wielkości ani struktury ruchu na omawianych odcinkach dróg, poprawi jednak bezpieczeństwo ruchu pojazdów i jego płynność.

Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienia nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów.

Reasumując realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, które powstają ze spalania paliw w silnikach. Ponadto nie zmienia stosunków międzyludzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, nie spowoduje zmian w stosunkach wodnych ani wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych, wpływu na świat roślinny i zwierzęcy, naruszenie i

zanieczyszczenie powierzchni gleby, zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych

IV. ODWODNIENIE

Odwodnienie na całym projektowanym odcinku drogi zaprojektowano w nawiązaniu o warunki terenowe za pomocą odwodnienia powierzchniowego spływu wód po nadaniu odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych jezdni .

W km 0+187 należy dołożyć do istniejącego przepustu drogowego rury betonowe o średnicy 500 mm szt. 6 x 1m plus ścianki czołowe szt. 2

V. ŁUKI POZIOME

Na projektowanym odcinku drogi nie przewidziano łuków poziomych.

VI . REPERY

Projekt drogi sytuacyjno-wysokościowy został dowiązany do wysokości istniejących w terenie zachowując rzędne zgodnie z układem państwowym z dowiązaniem do istniejących rzędnych w terenie.

VII. OZNAKOWANIE

Oznakowanie drogi pozostaje bez zmian.

VIII. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne w postaci wykonania koryta pod jezdnię nawierzchni.

IX. URZĄDZENIA OBCE

Projekt przebudowy drogi nie przewiduje kolizji z innymi urządzeniami.

X. TECHNOLOGIA ROBÓT

Roboty należy wykonać zgodnie z Ogólnymi Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót z uwzględnieniem Ogólnych specyfikacji technicznych.