

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

Przebudowa drogi gminnej transportu rolnego w miejscowości Kęczewo Nr działki 906 W km 0+000 do 0+750

I. PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTACJI

- Umowa **Gmina LIPOWIEC KOŚCIELNY 213**
- Plan sytuacyjny dostarczony przez inwestora 1:500
- Pomiary techniczne w terenie
- 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 działki 906 w m. KĘCZEWO

to istniejące drogi o nawierzchni gruntowej objętej opracowaniem , przebiega w obszarze nie zabudowanym. Posiada przekrój jedno jezdniowy, dwukierunkowy szerokości jezdni 5,0 m, nieregularnej szerokości części jezdnej, z dużymi ubytkami nawierzchni, o dużej nierówności w przekroju poprzecznym i profilu podłużnym , o dużych zastoiskach wody opadowej szerokość pasa drogowego 5,0 m.

Istniejąca nawierzchnia gruntowa wymaga modernizacji czyli przebudowy i nowej warstwy nawierzchni ulepszonej.

Istniejąca nawierzchnia (droga) jest zdeformowana , brak spadków poprzecznych i profilu podłużnego co powoduje powstawanie zastoisk wody po opadach deszczowych co powoduje niebezpieczeństwo dla ruchu drogowego i ruchu pieszego. Pobocza drogowe na całym odcinku drogi są zaniżone lub zawyżone co stwarza niebezpieczeństwo przy wyprzedzaniu pojazdów .

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 5,0 m. Po istniejącej nawierzchni odbywa się ruch drogowy w postaci : sprzętu rolniczego, samochody dostawcze, osobowe , droga służy dla ruchu lokalno-rolniczego.

Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego i nośność nawierzchni drogowej należy poprawić parametry dróg po przez przebudowę istniejącej nawierzchni drogi co poprawi komfort jazdy i nośność nawierzchni.

III. STAN PROJEKTOWANY

ZAŁOŻENIA TECHNICZNE:

Kategoria drogi – lokalna (gminna)

Prędkość projektowa V_p 10 km/h

Kategoria ruchu - KR -1

*Spadki poprzeczne jezdni – jednostronny w km 0+00 do 0+300 daszkowy
w km 0+300 do 0+750 4%*

Przekrój normalny: nawierzchnia żwirowa szerokość 5,0 m.

Planowanie przedsięwzięcie drogowe realizowane będzie na terenie gminy Lipowiec Kościelny w miejscowości Kęczewo polegało na wykonaniu odcinka drogi o długości 750 mb.

Inwestycja obejmować będzie wykonanie nawierzchni ulepszonej żwirowej o szerokości 5,0 m. Planowane zadanie drogowe ma na celu poprawę bezpieczeństwa komunikacyjnego i płynności ruchu na drodze, stanowiącej połączenie komunikacyjne dla mieszkańców wsi i z gruntami rolnymi poszczególnych rolników.

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem o małej skali i zajmuje powierzchnię w granicach pasa drogowego. Zasadniczo przedsięwzięcie obejmuje istniejącą jezdnię gruntową i pobocze drogi.

Należy wykorzystać w maksymalnym stopniu istniejący pas drogowy, dostosować ukształtowanie drogi przekroju podłużnego do istniejącej drogi. 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 i G-2

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

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

Odcinek drogi w km 0+000 do km 0+750

- Roboty przygotowawcze jak roboty pomiarowe
- Roboty ziemne wykopy i profilowanie i zagęszczenie podłoża
- Wykonanie warstwy dolnej z kruszywa naturalnego grub. 10 cm
- Wykonanie warstwy górnej z kruszywa łamanego 0/31,5 po zagęszczeniu 15 cm
- Roboty wykończeniowe jak plantowanie skarp i dna wykopów zgodnie z przedmiarem robót.

POBOCZA

Z uwagi na wąski pas drogowy pobocze włączono w szerokość nawierzchni żwirowej o tej samej konstrukcji.

Wynikiem prac związanych z przebudową drogi będzie poprawa warunków bezpieczeństwa drogowego i usprawnienie ruchu drogowego. 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 toczeniem się kół pojazdów mechanicznych po aktualnie nierównej i zdeformowanej jezdni.

Należy założyć, że w związku z poprawą równości nawierzchni przebudowanej drogi oraz uporządkowanie ścieków deszczowych - oddziaływanie na środowisko przebudowanej drogi będą znacznie mniej odczuwalne.

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.

Zamierzona przebudowa drogi będzie stosunkowo niewielką inwestycją jedynie o oddziaływaniach ograniczonych do najbliższego otoczenia.

Przebudowa nie zmieni wielkości ani struktury ruchu na omawianym odcinku drogi, poprawi jednak bezpieczeństwo ruchu pojazdów i jego płynność.

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.

IV. ODWODNIENIE

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

V. ŁUKI POZIOME

Na projektowanym odcinku nie wykazano łuków poziomych lecz Punkty Kierunkowe w km PK 0+082, PK 0+260, PK 0+740.

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

Nie ulega zmianie.

VIII. ROBOTY ZIEMNE

Na projektowanym odcinku nie występują roboty ziemne potraktowano jako wykonanie zebranie humusu z wywiezieniem i przeprofilowania równiarką drogi na całej powierzchni projektowanego odcinka.

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.