

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

Przebudowa drogi Dojazdowej do gruntów rolnych nr dz.101 w obrębie Wola Kęczewska w km 0+000 do 0+656

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 ewidencyjnym 101 w obrębie Wola Kęczewska to istniejące drogi o nawierzchni gruntowej objętej opracowaniem, przebiega od drogi ulepszonej żwirem o nr ew. 75/1 wokół działek rolnych. Posiada przekrój jedno jezdniowy, dwukierunkowy szerokości jezdni 4,0 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 4,0 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 4,0 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 poprzez przebudowę – modernizację istniejącej nawierzchni drogi co poprawi komfort jazdy i nośność nawierzchni.

III. STAN PROJEKTOWANY

ZAŁOŻENIA TECHNICZNE:

Kategoria drogi – lokalna

Prędkość projektowa V_p 10 km/h

Kategoria ruchu - KR -1

Spadki poprzeczne jezdni – daszkowy 4%

Przekrój normalny: nawierzchnia żwirowa szerokość 5,0 m.

Planowanie przedsięwzięcie drogowe realizowane będzie na terenie gminy Lipowiec Kościelny w miejscowości Wola Kęczewska polegało na wykonaniu odcinaka drogi o długości 656 mb.

Inwestycja obejmować będzie wykonanie nawierzchni ulepszonej żwirowej o szerokości 4,0 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.

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+656

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

POBOCZA

Brak.

Wynikiem prac związanych z przebudową dróg 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.

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 występują roboty ziemne polegające na wykonaniu 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.