

OPIS TECHNICZNY

do projektu zagospodarowania działek

1. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane – (Dz. U. z 2016 r. poz. 290 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012r. poz. 462 ze zm.),
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r. poz. 778 ze zm.)
- aktualna mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- wizja lokalna i pomiary uzupełniające w terenie,
- uzgodnienia z Inwestorem dotyczących technologii i zakresu prac.

2. Przedmiot przedsięwzięcia

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej w miejscowości Gostkowo, gm. Szulborze Wielkie w lokalizacji 0+000 – 0+395,24 odcinek I oraz w lokalizacji 0+000 – 0+111,33 odcinek II. Projekt przedstawia rozwiązania sytuacyjno - wysokościowe, przekroje poprzeczne i normalne, sposób odwodnienia korpusu drogowego i najbliższego terenu w zakresie niezbędnym do załatwienia spraw formalno – prawnych zezwalających na wykonanie robót.

W ramach przedsięwzięcia planuje się wykonanie robót polegających na:

- przebudowie istniejącej nawierzchni żwirowej,
- przebudowie nawierzchni poboczy żwirowych,
- przebudowa istniejących zjazdów indywidualnych,
- przebudowie istniejących rowów przydrożnych i istniejących przepustów,
- uzupełnienie oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

3. Lokalizacja zadania.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie administracyjnym powiatu ostrowskiego, gminy Szulborze Wielkie.

Jednostka ewidencyjna – Szulborze Wielkie - 141609_2

obręb Gostkowo – 0004

– 296/3, 375/1, 258, 244/1, 253/1, 254/1, 255/1, 256/3, 257/2, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267/2, 268, 269/1.

4. Inwestor:

Gmina Szulborze Wielkie
ul. Romantyczna 2, 07-324 Szulborze Wielkie

5. Charakterystyka istniejącego stan zagospodarowania działki lub terenu z opisem projektowanych zmian, w tym rozbiórek obiektów i obiektów przeznaczonych do dalszego użytkowania

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w miejscowości Gostkowo, gm. Szulborze Wielkie i obejmuje istniejącą drogę żwirową, częściowo utwardzoną wybudowaną w latach siedemdziesiątych.

Do celów projektowych i czytelności opisaną istniejącą drogę podzielono na dwa odcinki o lokalizacji km 0+000 – 0+395,24 odcinek I, oraz w km 0+000 – 0+111,33 odcinek II. Odcinek I swój początek bierze na skrzyżowaniu z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej w km 0+000, koniec zaś w km 0+395,24 za zjazdem do ostatniej posesji położonej przy drodze. Odcinek II swój początek bierze w ciągu odcinka I w km 0+127,86 na skrzyżowaniu gdzie przyjęto jego lokalizację w km 0+000, zaś koniec w km 0+111,33 za zjazdem do ostatniej posesji położonej przy drodze. Łączna długość 506,60 mb. Odcinki istniejącej drogi gminnej pełnią funkcje dojazdowe. Stanowią od lat połączenie przyległych domostw z drogą główną gminną o nawierzchni bitumicznej przebiegającą przez miejscowości Gostkowo i Helenowo.

Otoczenie dróg stanowią grunty rolne i zabudowa zagrodowa wsi Gostkowo. Rzeźba terenu, przez który przebiegają drogi jest mało urozmaicona, którą charakteryzuje dominująca płaska forma, wyniesiona do wysokości 120,00 – 126,55 m n.p.m. Szerokość geodezyjna pasów drogowych jest zróżnicowana i wynosi od 5,80 do 10,0 m. W pasie tym istnieje jezdnia żwirowa o szerokości 3,5 do 4,5 m i gr. od 5,0 do 15 cm. Po obu stronach jezdni istnieją żwirowe i gruntowe pobocza w części porośnięte trawą o zmiennej szerokości od 0,5 do 1,3 m. Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu oraz rowami przydrożnymi. Do przyległych działek siedliskowych istnieją zjazdy indywidualne o różnych szerokościach od 3,0 do 5,5 m i nawierzchniach żwirowych oraz gruntowych. W obrębie pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiegają napowietrzne sieci energetyczne, wodociąg oraz linia telefoniczna.

Inwestycja ma na celu odtworzenie stanu pierwotnego istniejącej drogi przy zastosowaniu w części wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym oraz przy zachowaniu dotychczasowej funkcji i kategorii dróg. Elementy drogi jak rowy przydrożne, nawierzchnia jezdni i pobocza w części przebiegają poza geodezyjnie wydzielonym pasem drogowym, przy czym taki stan użytkowania istnieje od lat siedemdziesiątych. Grunty te z mocy art. 73. 1 ustawy z dnia 13 października 1998 r. - Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz.U.1998.133.872) stają się z mocy prawa własnością jednostki samorządu terytorialnego – Gminy Szulborze Wielkie.

5.1. Roboty rozbiórkowe

Należy dokonać odtworzenia - remontu n/w elementów nie nadających się do dalszego użytkowania w tym elementy istniejących przepustów pod koroną drogi w km 0+123,0 i km 0+377,90 oraz istniejących przepustów na zjazdach przewidzianych do remontu.

6. Projektowane zagospodarowanie

Zakres robót polega na przebudowie istniejącej drogi żwirowej zachowując jej dotychczasowy przebieg. Przewiduje się wykonanie nawierzchni bitumicznej i nawierzchni z kruszywa naturalnego łamanego jezdni, poboczy żwirowych i zjazdów o nawierzchniach z kruszywa naturalnego łamanego, a także usprawnieniu odwodnienia oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Na odcinku I w km 0+000 – 0+317,19 oraz na całym odcinku II w km 0+000 – 0+111,33 projektuje się drogę o przekroju szlakurowym z jezdnią o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,5 m i obustronnymi poboczami żwirowymi gr. 8 cm o szerokościach po 1,0 m. Na odcinku I w km 0+317,19 - 0+395,24 przewiduje się odtworzenie nawierzchni jezdni z kruszywa naturalnego łamanego gr. 25 cm i szerokości 5,5 m. W obrębie skrzyżowania w km 127,86 projektuje się po stronie lewej mijankę o długości 25,0 m. Wjazd na mijankę z łuku skrzyżowania, wyjazd ze skosem wyjazdowym 1:2. Szerokość jezdni drogi i mijanki 5,5 m. Spadek poprzeczny drogi daszkowy 2%, na mijance zgodnie ze spadkiem jezdni 2%.

Wysokościowo droga nawiązana będzie do istniejącego ukształtowania terenu, a niweleta drogi poddana będzie jedynie nieznacznej korekcie w celu uzyskania normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych. W ramach inwestycji przewiduje się wycinkę zadrzewienia i zakrzaczenia kolidującego z planowanymi robotami i zagrażającego bezpieczeństwu ruchu wg. załączonej tabeli drzew do usunięcia.

Parametry projektowanej drogi przyjęto w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124). Rozporządzenia w §14 określa liczbę jezdni i liczbę pasów ruchu na jezdni, które powinny być ustalane przy uwzględnieniu miarodajnego natężenia ruchu i klasy drogi, z zastrzeżeniem, że dopuszcza się stosowanie jednej jezdni o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach na drodze klasy D. Ponadto §15 określa szerokość pasów ruchu dla poszczególnych klas dróg przy czym w pkt. 2 określa że w przypadkach, o których mowa w § 14 ust. 3, minimalna szerokość pasa ruchu powinna wynosić 3,50 m i muszą być spełnione wymagania określone w § 37 i w § 126. Co ma zastosowanie w niniejszym projekcie. Przyjęte parametry w tym szerokość pobocza 1,0 m spełnia wymagania §37, natomiast § 126 pkt. 1 określa wymaganie, że na jednojezdniowej, jednopasowej drodze dwukierunkowej powinny być stosowane mijanki. Mijankę zaprojektowano na skrzyżowaniu w km 0+127,86. Długość mijanki bez skosów przyjęto 25,0 m, a całkowitą szerokość jezdni w obrębie mijanki 5,5 m. Skosy wyjazdowy 1 : 2. Szczegóły przedstawiono na projekcie zagospodarowania w skali 1:500. Droga po przebudowie nie zmieni swojej funkcji i kategorii.

7. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działek.

Bilans powierzchni:

- powierzchnia terenu objętego inwestycją - 5781,15 m²
- powierzchnia jezdni bitumicznej - 1 592,63 m²
- powierzchnia jezdni z kruszywa naturalnego - 429,60 m²
- powierzchnia poboczy - 655,54 m²
- powierzchnia zjazdów - 470,58 m²
- powierzchnia biologicznie czynna (trawniki rowy) - 2 733,60 m²

8. Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;

Teren, na którym zlokalizowana jest przedmiotowa droga nie jest położony w obszarze objętym jakąkolwiek prawną formą ochrony przyrody ani też ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej.

9. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego;

Nie dotyczy.

10. Informację i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi

W ramach inwestycji przewiduje się wycinkę zadrzewienia i zakrzaczenia kolidującego z planowanymi robotami i zagrażającego bezpieczeństwu ruchu. Ewentualna zniszczona robotami zieleń - trawniki w granicach pasa drogowego zostanie odtworzona poprzez humusowanie i obsianie nasionami traw. Przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na stan środowiska naturalnego i nie niesie za sobą zagrożeń dla higieny i zdrowia użytkowników.

Zgodnie z §3 Rozporządzenia RM z dnia 9 listopada 2010 r. (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71) w sprawie przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko planowane przedsięwzięcie w swoim zakresie nie jest zaliczone do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Obszar oddziaływania obiektu (zgodnie z art. 3 pkt. 20 Ustawy Prawo Budowlane)

Planowane przedsięwzięcie zmienia, (odtworza stan pierwotny), w nieznaczny sposób istniejące obecnie zagospodarowanie pasa drogowego i terenów zajętych na cele komunikacyjne bez zmiany funkcji terenu. Zmiana polega na przebudowie drogi przy dostosowaniu jej parametrów technicznych wynikających z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016r. poz. 124) dla ustalonej przez Zarządcę klasy drogi. Ze wspomnianego rozporządzenia wynika teren objęty inwestycją i obszar oddziaływania, który określony jest istniejącymi granicami pasa drogowego pokazanymi na rysunku projektu zagospodarowania terenu oraz istniejącym stanem jaki zajmuje droga na gruncie. Obszar ten na projekcie zagospodarowania oznaczono linią niebieską kropkowaną i obejmuje on działki:

Jednostka ewidencyjna – Szulborze Wielkie - 141609_2

obręb Gostkowo – 0004

dz. nr – 296/3, 375/1, 258, 244/1, 253/1, 254/1, 255/1, 256/3, 257/2, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267/2, 268, 269/1.

W obszarze oddziaływania planowanej inwestycji nie występują obiekty kubaturowe. Przedsięwzięcie nie powoduje ograniczeń w korzystaniu zarówno z drogi jak i terenów sąsiadujących.

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego

11. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane – (Dz. U. z 2016 r. poz. 290 ze zm.),
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r. poz. 469 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 63 poz. 735 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012 r. poz. 462 ze zm.),
- aktualna mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- wizja lokalna i pomiary uzupełniające w terenie,
- uzgodnienia z Inwestorem dotyczących technologii i zakresu prac.

12. Opis przyjętych rozwiązań budowlanych i techniczno-instalacyjnych,

12.1. Planowany zakres inwestycji

Zakres robót polega na przebudowie istniejącej drogi zachowując jej dotychczasowy przebieg. Przewiduje się wykonanie nawierzchni bitumicznej i nawierzchni z kruszywa naturalnego łamanego jezdni, poboczy żwirowych i zjazdów o nawierzchniach z kruszywa naturalnego łamanego, a także usprawnieniu odwodnienia oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Do celów projektowych przyjęto podział projektowanej drogi na dwa odcinki zgodnie z załączonym projektem zagospodarowania terenu w skali 1:500. Na odcinku I w km 0+000 – 0+317,19 oraz na całym odcinku II w km 0+000 – 0+111,33 projektuje się drogę o przekroju szlakowym z jezdnią o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,5 m i obustronnymi poboczami żwirowymi gr. 8 cm o szerokościach po 1,0 m. Na odcinku I w km 0+317,19 - 0+395,24 przewiduje się odtworzenie nawierzchni jezdni z kruszywa naturalnego łamanego gr. 25 cm i szerokości 5,5 m. W obrębie skrzyżowania w km 127,86 projektuje się po stronie lewej mijankę o długości 25,0 m. Wjazd na mijankę z łuku skrzyżowania, wyjazd ze skosem wyjazdowym 1:2. Szerokość jezdni drogi i mijanki 5,5 m. Spadek poprzeczny drogi daszkowy 2%, na mijance zgodnie ze spadkiem jezdni 2%.

Wysokościowo droga nawiązana będzie do istniejącego ukształtowania terenu, a niweleta drogi poddana będzie jedynie nieznacznej korekcie w celu uzyskania normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych. W ramach inwestycji przewiduje się wycinkę zadrzewienia i zakrzaczenia kolidującego z planowanymi robotami i zagrażającego bezpieczeństwu ruchu wg. załączonej tabeli drzew do usunięcia. Szczegóły przedstawiono na projekcie zagospodarowania w skali 1:500. Droga po przebudowie nie zmieni swojej funkcji i kategorii.

Podstawowe parametry techniczno – eksploatacyjne drogi

- klasa techniczna drogi (D)
- prędkość projektowa 40 km/h
- długość proj. odcinka I – 395,24 mb
- długość proj. odcinka II – 111,33 mb
- długość całkowita – 506,60 mb
- ruch KR1

- przekrój szlakowy
- szerokość korony drogi 5,5 m
- szerokość jezdni bitumicznej 3,5 m
- szerokość jezdni z kruszywa naturalnego – 5,5 m
- pobocza szerokości 1,0 m ze spadkiem jednostronnym 6 %
- spadek poprzeczny jezdni bitumicznej daszkowy 2%,
- spadek poprzeczny jezdni z kruszywa naturalnego daszkowy 4%,
- nachylenie skarp 1:1,5
- rowy o przekroju trapezowym z dnem o szerokości 0,4 m i skarpami o nachyleniu 1:1,5 i 1:1.

12.2. Przebieg trasy

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w miejscowości Gostkowo, gm. Szulborze Wielkie i obejmuje dwa odcinki dróg w lokalizacji km 0+000 – 0+395,24 odcinek I, oraz w km 0+000 – 0+111,33 odcinek II. Podział na odcinki zastosowano do celów projektowych i czytelności opisanego obiektu. Początki i końce projektowanych odcinków przyjęto wg. wskazań Inwestora.

Projektowany odcinek I swój początek bierze na skrzyżowaniu z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej w km 0+000, koniec zaś w km 0+395,24 za zjazdem do ostatniej posesji położonej przy drodze. Odcinek II swój początek bierze w ciągu odcinka I w km 0+127,86 na skrzyżowaniu gdzie przyjęto jego lokalizację w km 0+000, zaś koniec w km 0+111,33 za zjazdem do ostatniej posesji położonej przy drodze. Przedsięwzięcie obejmuje drogi o łącznej długości 506,60 mb.

W celu wytyczenia osi projektowanej trasy na początku i na końcu trasy oraz na załamaniach poziomych należy wyznaczyć punkty główne. Punkty te powinny zostać wyznaczone w oparciu o współrzędne punktów charakterystycznych załączone do projektu. Wysokościowe rozwiązanie należy wykonać w dowiązaniu do reperów państwowych. Rzędne reperów roboczych należy sprawdzać z dokładnością do 0,5 cm. Rzędne punktów osi należy wyznaczyć z dokładności do 1 cm w stosunku do rzędnych określonych w projekcie.

12.3. Niweleta podłużna drogi

W zakresie niwelety, przewidziano jej nieznaczną korektę związaną z wykonaniem warstw nawierzchni i uzyskaniem normatywnych spadków. Pionowe załamania trasy wyokrąglono łukami pionowymi.

12.4. Przekroje poprzeczne i normalne

12.4.1. Jezdnia

Projektuje się drogę o przekroju szlakowym z jezdnią o szerokości 3,5 m i obustronnymi poboczami o szerokościach po 1,0 m na odcinku I w km 0+000 – 0+317,19 oraz na całym odcinku II w km 0+000 – 0+111,33. Korona drogi 5,5 m. Spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%. Na odcinku I w km 0+317,19 – 0+395,24 projektuje się jezdnię o nawierzchni z kruszywa łamanego szerokości 5,5 m. Spadek poprzeczny jezdni na tym odcinku daszkowy 4%.

Projektowany pas nawierzchni bitumicznej dopasowano w możliwie maksymalnym stopniu do przebiegu istniejącej nawierzchni wykorzystując ją częściowo jako podbudowę.

12.4.2. Pobocza

Projektuje się pobocza żwirowe o szerokości po 1,0 m, gr. 8 cm. Spadki poprzeczne poboczy jednostronne 6%.

12.5. Zjazdy gospodarcze

Istniejące zjazdy indywidualne na przyległe nieruchomości zaprojektowano w dostosowaniu do istniejącego zagospodarowania o szerokości 5,0 m. Nawierzchnia zjazdów wykonana będzie z kruszywa łamanego gr. 25 cm. Na włączeniu do drogi krawędzie zjazdów przewidziano wyokrąglić łukami o promieniach 3,0 m.

12.6. Konstrukcje nawierzchni

Projektuje się wykonać konstrukcję nawierzchni jak dla ruchu KR1 na podłożu G1 o module sprężystości nie mniejszym niż 100 MPa – zgodnie z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. W oparciu o Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Pólsztynowych wyd, przez Katedrę Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej na zlecenie GDDKiA przyjmuje się następująco:

a/ konstrukcja nawierzchnia jezdni w km 0+000 – 0+317,19 odc. I i km 0+000 – 0+111,33 odc. II:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm (AC11S50/70) wg. PN-EN 13108-1
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4 cm (AC16W50/70) wg. PN-EN 13108-1
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{50/30}; 0-31,5 mm stabilizowanej mechanicznie gr. 22 cm wg. PN-EN-13285

b/ konstrukcja nawierzchni jezdni w km 0+317,19 – 0+395,24 odcinek II:

- Nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{50/30}; 0-31,5 mm stabilizowanej mechanicznie gr. 25 cm wg. PN-EN-13285

c/ konstrukcja nawierzchni istniejących zjazdów indywidualnych:

- nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{50/30}; 0-31,5 mm stabilizowanej mechanicznie gr 25 cm wg. PN-EN-13285

d/ konstrukcja nawierzchni poboczy żwirowych:

- nawierzchnia żwirowa gr. 8 cm przy nawierzchni bitumicznej zjazdów

Przed przystąpieniem do wykonania nowej nawierzchni jezdni należy podbudowę skropić emulsją kationową średniorozpadową w ilości miń. 0,5 kg/m². Warstwę wiążącą przed ułożeniem warstwy ścieralnej należy skropić kationową emulsją szybkorozpadową lub upłynnionym asfaltem szybkozparowalnym w ilości 0,5 kg/m²

13. Roboty ziemne

Roboty ziemne wynikają głównie z konieczności ukształtowania niwelety i elementów korony drogi.

Z bilansu robót ziemnych wynika:

- roboty podłużne wynoszą – 112,96+65,67 = 178,60 m³
- roboty poprzeczne wynoszą – 65,77+45,93 = 111,70 m³
- nadmiar nasypów wynosi – 20,23+15,12 = 35,40 m³
- nasypy kruszywem z dowozu – 290,0+6,34 = 296,30 m³
- zdjęcie warstwy humusu – 1893,58+623,91 = 2517,50 m³

Do wykonania nasypów, należy dowieźć grunt niewysadzinowy o CBR>35%. Nasypy zagęścić warstwami do uzyskania wskaźników zgodnie z normą PN-S-02205.

14. Skrzyżowania.

Projektowane odcinki dróg zachowują istniejące powiązania komunikacyjne. W ramach inwestycji projektuje się przebudowę istniejących zjazdów na przyległe do nieruchomości.

15. Uzbrojenie inżynieryjne drogi.

W części pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiega wodociąg, linia telefoniczna oraz napowietrzna kablowa linia energetyczna NN.

W celu zabezpieczenie linii telefonicznej przebiegającej pod nawierzchniami przewidzianymi do utwardzenia projektuje się osłonowe rury dwudzielne HDPEp 110/6. Istniejące zasowy wodociągowe w koronie drogi należy wyregulować wysokościowo.

16. Odwodnienie

Projektuje się odwodnienie systemem powierzchniowego spływu wód. W ciągu dróg projektuje się remont – odtworzenie istniejących rowów chłonnych w lokalizacjach:

Lokalizacja rowu	Strona drogi	Długość rowu [mb]	Przekrój poprzeczny	pochylenie skarp	Spadki podłużne	Szer. dna	
Odcinek I					Zgodnie z pochyleniem niwelety drogi – wg. rysunku profilu podłużnego		
0+127,86 – 0+395,24 odcinek I	Lewa	267,40	trapezowy	1:1,5		0,4 m	trawiasty
0+000,00 – 0+111,33 odcinek II	prawa	111,33	trapezowy	1:1,5		0,4 m	trawiasty

Odprowadzenie wód z rowów przydrożnych w sposób dotychczasowy nastąpi do istniejącego cieków wodnego i na nieutwardzone grunty pasa drogowego.

W ciągu rowów przydrożnych pod zjazdami projektuje się remont istniejących przepustów z rur karbowanych HDPE śr. 40 cm. Wlot i wylot przepustów pod zjazdami należy obrukować kamieniem narzutowym na podsypce cementowo – piaskowej gr. 10 cm, a spoiny zalać zaprawą cementową. Końce rur na zjazdach przy rowach nieumocnionych należy ściąć pod kątem 45*.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się remont istniejących przepustów pod koroną dróg w lokalizacjach:

Lp.	Lokalizacja [KM]	Rzędna dna w osi drogi	Średnica przepustu [CM]	Długość przepustu [M]	Konstrukcja	Rodzaj robót
1	0+123,00 odcinek I	123,00	60	12	Rury HDPE, ścianki czołowe żelbetowe	remont
2	0+377,90 odcinek I	119,20	60	10	Rury HDPE, ścianki czołowe żelbetowe	remont

Istniejący przepust w km 0+009,85 adaptuje się w dotychczasowym stanie.

17. Organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu jest integralną częścią dokumentacji projektowej w odrębnym opracowaniu.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania zgodnie Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 ze zm.).

18. Technologia robót

Wszystkie roboty należy wykonać przy odpowiednim ich oznakowaniu zgodnie z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy z zachowaniem zasad podanych w Polskich Normach i Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Do wykonania robót należy stosować materiały dopuszczone do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

19. Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;

Teren, na którym zlokalizowana jest przedmiotowa droga nie jest położony w obszarze objętym jakąkolwiek prawną formą ochrony przyrody ani też ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej.

20. Zielen

Projekt przewiduje usunięcie kolidujących z projektowanymi robotami drzew, karp i krzaków zgodnie z załączoną tabelą. Po zakończeniu robót budowlanych zielen w granicach pasa drogowego zostanie odtworzona poprzez humusowanie i obsianie nasionami traw.

21. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego;

Nie dotyczy.

22. Warunki ochrony przeciwpożarowej określone w odrębnych przepisach.

Nie dotyczy.

23. Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:

23.1. Ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków

Wody opadowe odprowadzone będą powierzchniowo na nieutwardzone powierzchnie pasa drogowego za pomocą przepustów, ścieku prefabrykowanego i rowów chłonnych przydrożnych. Zgodnie z § 21. 1. Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U z 2014 r poz. 1800) nie wymaga się w tym przypadku oczyszczania odprowadzanych wód.

23.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych

Nie dotyczy

23.3. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów

W trakcie robót przewiduje się wystąpienie odpadów powstałych z rozbiórki elementów konstrukcji drogowych. Powstałe elementy i materiały rozbiórkowe nie nadające się do powtórnego zużycia powinny być wywiezione na wysypisko bądź w miejsce wskazane przez Inwestora do recyklingu. W trakcie eksploatacji nie będą wytwarzane odpady.

23.4. Emisja hałasu i wibracji

Podczas prac budowlanych wystąpi hałas i wibracje na skutek prowadzenia robot z użyciem maszyn oraz ciężkiego sprzętu przeznaczonego do rozbiórek, zagęszczania gruntu, rozścielania mieszanki bitumicznej, betonowania, transportu, i innych.

W trakcie eksploatacji nie będzie występował hałas i wibracje obiektu.

23.5. Wpływ obiektu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi

Po wykonaniu planowanych robót należy uporządkować i przywrócić pierwotne funkcje terenom sąsiednim naruszonym w czasie budowy.

23.6. Wpływ na zdrowie ludzi

Proponowane rozwiązania projektowe nie mają negatywnego wpływu na zdrowie ludzi. Inwestycja w znacznym stopniu zmniejszy poziom zapylenia, hałasu oraz wibracji. Zdecydowanie poprawie ulegnie komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu pieszego jak i mechanicznego.

Opracował:

WARUNKI GEOTECHNICZNE POSADOWIENIA OBIEKTU

Grupę nośności podłoża oceniono zgodnie z załącznikiem nr 4 , rozporządzenia MTiGM z 2 marca 1999r. (Dz.U. Nr 43, poz. 430). Określono warunki wodne jako dobre i przeciętne oraz grupę nośności podłoża G1. Zgodnie z Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych nie jest konieczne wykonanie dokumentacji geologiczno – inżynierskiej w rozumieniu ustawy Prawo geologiczne i górnicze, ponieważ stwierdzone warunki są proste, a obiekt zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.