

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlano-wykonawczego na przebudowę drogi gminnej
w miejscowości Wielkie Łunawy

1. Podstawa opracowania

1. Umowa z Urzędem Gminy w Chełmnie
2. Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500
3. Pomiary uzupełniające wykonane w terenie
4. Rozpoznanie podłoża gruntowego
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku, poz.430.

2. Zakres i lokalizacja opracowania

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi gminnej w miejscowości Wielkie Łunawy na długości 0,095 km od km 0+000 do km 0+095. Początek i koniec drogi gminnej zlokalizowano na istniejących zjazdach bitumicznych na drogę powiatową nr 1622C Chełmno-Sztynwag. Roboty związane przebudową drogi zlokalizowano w pasie drogowym szerokości od 6 do 15 m.

Projektowany odcinek stanowi drogę dojazdową do posesji znajdujących się przy drodze.
Stan prawny: działka nr 221.

3. Stan istniejący

Droga posiada nawierzchnię utwardzoną żużlem i lokalnie tłuczniem kamiennym. Grubość istniejącej nawierzchni - średnio 7 cm. Szerokość – od 3,5 do 4 m.

Pobocza gruntowe szerokości od 0,7 do 1,0 m.

Odprowadzenie wód opadowych – powierzchniowo w pas drogowy.

4. Warunki gruntowo – wodne

W podłożu występują w większości grunty niewysadzinowe w grupie nośności G1, G2 – gliny piaszczyste. Do głębokości 2 m woda gruntowa nie występuje.

5. Rozwiązania projektowe

Wszystkie projektowane elementy są zgodne ustaleniami wynikającymi z rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – D.U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku poz. 430.

Dla projektowanej przebudowy drogi przyjęto następujące parametry projektowe:

- klasa drogi - L
- kategoria ruchu - KR1
- prędkość projektowa - 30 km/godz.

5.1. Rozwiązania projektowe w planie sytuacyjnym

Oś jezdni stanowią odcinki proste i dwa łuki poziome o promieniach $R = 15$ i 10 m.

Szerokości

- jezdni- $5,0$ m
- poboczy - $0,75$ m

Spadek poprzeczny nawierzchni jezdni: od 1 do 2% jednostkowy.

Spadki poboczy gruntowych - 2 i 4% .

Na projektowanym odcinku zaprojektowano 2 zjazdy do posesji w km $0+037$ i $0+068$.

5.2. Rozwiązania projektowe w profilu podłużnym

W profilu podłużnym po korytowaniu i wyprofilowaniu istniejącej nawierzchni projektowane rzędne zostały zwiększone o grubość projektowanej konstrukcji nawierzchni – 34 cm.

5.3. Konstrukcje nawierzchni:

5.3.1. Nawierzchnia jezdni:

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- skropienie emulsją asfaltową
- 4 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- skropienie emulsją asfaltową
- 8 cm górna warstwa podbudowy z MNSM o frakcji $0/31,5$ mm
- 12 cm dolna warstwa podbudowy z MNSM o frakcji $0/31,5$ mm
- 10 cm warstwa odsączająca z piasku

5.3.2. Nawierzchnia zjazdów:

- konstrukcja nawierzchni taka jak na jezdni

Projektowane konstrukcje nawierzchni wraz z gruntami w podłożu spełniają warunek mrozoodporności.

5.4. Odwodnienie

Nie zmienia się istniejących warunków odwodnienia - odprowadzenie wód opadowych odbywać się będzie powierzchniowo w pas drogowy.

6. Roboty ziemne

Roboty ziemne polegać będą na:

- korytowaniu, profilowaniu i zagęszczeniu podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
- ścinie istniejących poboczy i uformowanie wraz z plantowaniem nowych poboczy gruntowych.

7. Wpływ inwestycji – przebudowy drogi na środowisko

Dokonując oceny rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia, wielkości zajmowanego terenu, wykorzystania zasobów naturalnych, stosowane technologie, brak odpadów, brak wzrostu emisji i substancji uciążliwych należy stwierdzić że przebudowa drogi nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska i nie wpłynie negatywnie na zdrowie ludzi.

Nie występuje więc konieczność określania uwarunkowań środowiskowych dla realizacji przedsięwzięcia.

8. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Projektowana przebudowa drogi wymusza potrzebę opracowania projektu organizacji ruchu w czasie prowadzenia robót.

Dla poprawienia bezpieczeństwa i organizacji ruchu na projektowanym odcinku należy ustawić trzy znaki pionowe - A-7; B-2 i D-3.

Ilość i rodzaj znaków określą projekty które nie są objęte niniejszym opracowaniem.

Wszystkie znaki muszą posiadać wymiary zgodne z grupą znaków – średnie, lica znaków – odblaskowe.

Odległości ustawienia znaków - zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych ustalonymi w załącznikach do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku (Dz.U. nr 220, poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

9. Urządzenia obce i uzgodnienia

Powierzchniowy charakter robót nie powoduje występowanie kolizji z podziemnymi urządzeniami obcymi wymagającymi uzgodnień.

10. Uwagi końcowe

1. W przypadku stwierdzenia urządzeń niezainwentaryzowanych należy roboty przerwać a ich kontynuację rozpocząć po dokonaniu uzgodnień z właścicielem danego urządzenia.
2. Wykonawca robót powinien opracować plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie –Plan BIOZ w przypadku gdy rzeczywista ilość osobodni niezbędna do wykonania całości robót będzie większa od 500 osobodni.
3. Wszystkie roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami technicznymi i sztuką budowlaną, specyfikacjami technicznymi oraz ustaleniami wynikającymi z uzgodnień.

Opracował: Janusz Brzezicki