

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU BUDOWLANEGO

DLA OBIEKTU:

Przebudowa drogi gminnej w m. Zawiszyn, gm. Rojewo

1. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta z Inwestorem
- Wytyczne Inwestora
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa 1 : 500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430),
- Uzgodnienia branżowe
- Naniesienia i wytyczne gestorów urządzeń infrastruktury podziemnej
- Wizja w terenie

2. Cel, zakres i lokalizacja opracowania:

Przedmiotem opracowania jest wykonanie na zlecenie Wójta gminy Rojewo dokumentacji projektowej dla zadania pn. "Przebudowa drogi gminnej w m. Zawiszyn, gm. Rojewo."

Zakres opracowania obejmuje budowę drogi gminnej o nawierzchni z betonu asfaltowego i szerokości 4m wraz z obustronnymi poboczami utwardzonymi o szerokości 0,75. Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 740,04 m.

3. Stan istniejący:

Droga gminna objęta opracowaniem zlokalizowana jest na działce o numerze ewidencyjnym 118 w miejscowości Zawiszyn, gmina Rojewo. Odcinek objęty niniejszym opracowaniem ma swój początek na wysokości przyległej działki nr 17/4 gdzie kończy się istniejąca nawierzchnia asfaltowa przebudowanego wcześniej odcinka drogowego. Koniec odcinka drogi gminnej objętego opracowaniem wyznacza skrzyżowanie z drogami gminnymi zlokalizowanymi na działkach o numerach 119 i 120. Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 740,04 m. W ciągu drogi występują załamania i łuki poziome.

Pas drogowy posiada zmienną szerokość: 8,40 ÷ 11,50 m. W stanie istniejącym w pasie drogi gminnej znajduje się jezdnia o nawierzchni gruntowo-żużlowej i szerokości 3,5 ÷ 6,3 m.

Przedmiotowa droga zapewnia przede wszystkim dojazd do przylegających posesji: zabudowa zagrodowa oraz pola uprawne. Skomunikowanie z przylegającymi działkami zapewniają zjazdy gruntowe. Ponadto droga gminna krzyżuje się z drogami gruntowymi zlokalizowanymi na działkach 119 i 120.

Odprowadzenie wód opadowych odbywa się na przyległe tereny-brak rowów odwadniających oraz ze względu na charakter nawierzchni poprzez rozsączanie na jezdni.

W pasie drogowym drogi gminnej występują drzewa, krzewy oraz roślinność trawiasta.

W zakresie uzbrojenia terenu w pasie drogowym występuje lokalnie wodociąg w110 przecinając pas drogowy. Dodatkowo, zgodnie z kilometracją przyjętą na potrzeby opracowania, w km 0+589,37 zlokalizowany jest gazociąg. Ponadto lokalnie występuje napowietrzna linia energetyczna której słupy zlokalizowane są poza pasem drogowym.

4. Stan projektowany

Przyjęto następujące parametry projektowe:

- klasa drogi – D
- kategoria ruchu – KR1
- prędkość projektowa – 30 km/h
- szerokość jezdni 4,0 m
- szerokość poboczy – 0,75 m
- spadek porzeczny - daszkowy 2 %

4.1. Droga w planie

Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi w osi wynosi: 740,04 m. Początek trasy w planie przyjęto w końcowym odcinku istniejącej nawierzchni uwzględniając konieczność zastosowania łuku poziomego wyokrąglającego załom powstały na połączeniu projektowanej nawierzchni z nawierzchnią dotychczasową. Koniec trasy wyznaczono za skrzyżowaniem drogi przebudowywanej z drogami gruntowanymi zlokalizowanymi na działkach 119 i 120.

Na potrzeby opracowania przyjęto lokalna kilometrację przebudowywanego odcinka zgodnie z jego początkiem i końcem opisanymi powyżej.

W planie występują załamania oraz łuki poziome. Wykaz punktów głównych trasy oraz projektowane parametry geometrii w planie przedstawiono na rys. nr 2 oraz w opracowaniach „wykaz punktów głównych trasy” i „wykaz elementów trasy”.

W planie drogę trasowano w nawiązaniu do granic pasa drogowego oraz przebiegu istniejącej jezdni z uwzględnieniem konieczności wykonania rowów oraz muld do odwodnienia drogi.

4.2. Droga w profilu podłużnym

Profil podłużny drogi zaprojektowano przy założeniu właściwego odwodnienia planowanej ulicy. Przebieg niwelety przedstawiono rys. 2d.

Trasę w przekroju podłużnym zaprojektowano przy założeniach:

- zapewnienia minimalnych spadków podłużnych
- dostosowania wysokościowo do istniejących zjazdów indywidualnych
- dowiązania wysokościowo do jezdni istniejącej
- w oparciu o dostosowanie do istniejącego ukształtowania terenu,
- uwzględniając przebieg istniejącej jezdni (z odchyleniami w stosunku do stanu istniejącego w celu uzyskania spadków umożliwiających właściwe odwodnienie drogi i płynności przebiegu drogi)

Różnice wysokościowe na końcu odcinka objętego opracowaniem w stosunku do istniejącej nawierzchni należy zniwelować warstwą kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5 na długości min. 7m.

4.3. Droga w przekroju poprzecznym

Szerokość nawierzchni bitumicznej na całej długości przebudowywanego odcinka drogi wynosi 4,0m z obustronnymi poboczami utwardzonymi z kruszywa łamanego o szerokości 0,75m.

Spadek poprzeczny jezdni na całym odcinku projektuje się jako daszkowy 2%. Na odcinkach o wystarczającej szerokości pasa drogowego zaprojektowano wykonanie rowów przydrożnych o gł. 60 cm dwu- lub jedno- stronnych. W przypadku przewężenia pasa drogowego przewidziano lokalnie wykonanie muldy trawiastej szerokości 0,9m. Na pozostałych odcinkach przewidziano spływ wód opadowych na przyległe pasy zieleni.

4.4. Nawierzchnie

4.4.1 Jezdnia

Na całej długości odcinka zaprojektowano wykonanie nawierzchni bitumicznej jezdni o następującej konstrukcji:

- 2 x powierzchniowe utwalenie grysem i emulsją
- 4cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W wg WT-2.
- 25 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5
- istniejąca nawierzchnia gruntowo-żuźlowa (do profilowania)

4.4.2 Zjazdy

Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5 i grubości nawierzchni 25 cm.

4.4.3 Pobocza

Na odcinku drogi gminnej zaprojektowano obustronne pobocza szerokości 0,75m o spadkach poprzecznych 8% utwardzone warstwą kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5 o gr. 25 cm.

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie na całym odcinku drogi gminnej objętym opracowanie powierzchniowe, za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych rowów przydrożnych gł. 60cm ze skarpami o spadkach 1:1,5 oraz muld trawiastych głębokości 30cm (lokalnie 20cm) i szerokości 0,9m (0,6m).

Rowy zaprojektowano:

- po prawej stronie drogi w km: 0+000,00÷0+020,00; 0+152,75÷260,00; 0+300,00÷0+367,30; 0+405,00÷457,00; 0+550,00÷0+575,00; 0+625,00÷0+700,00; 0+725,68÷0+735,33

- po lewej stronie drogi w km: 0+026,06÷0+049,32; 0+062,82÷0+122,78; 0+136,28÷0+305,00; 0+475,00÷0+550,00; 0+577,10÷0+669,85; 0+717,66÷0+740,04.

Muldy trawiaste zaprojektowano:

- po prawej stronie drogi w km: 0+072,12÷0+094,25; 0+130,93÷0+144,25;

- po lewej stronie drogi w km: 0+338,11÷475,00;

Zarówno rowy jak i muldy będą miały charakter bezodpływowy. Na pozostałych odcinkach spływ wód opadowych za pomocą spadków poprzecznych jezdni i poboczy na przyległe pasy zieleni.

4.6. Oznakowanie

Oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono w opracowaniu „Projekt stałej organizacji ruchu” stanowiącym integralną część projektu.

4.7. Wycinka drzew i krzewów

Przed rozpoczęciem prac należy oczyścić pas drogowy z drzew i krzewów zgodnie z wykazem załączonym do projektu. Doły po karczowaniu pni zasypać piaskiem i zagęścić.

4.8. Roboty ziemne:

Roboty ziemne obejmują:

- usunięcie warstwy humusu
- korytowanie pod warstwy konstrukcyjne jedni, skrzyżowań i zjazdów
- profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne
- roboty związane z wykonaniem rowów i muld odwadniających
- uzupełnienie poboczy
- humusowanie z obsianiem

Przed przystąpieniem do robót ziemnych zgłosić zamiar ich rozpoczęcia gestorom urządzeń zgodnie z uzgodnieniami branżowymi oraz zapoznać się z naniesieniami tych urządzeń.

Roboty ziemne w obrębie urządzeń obcych należy wykonywać ręcznie (stosownie do zaleceń właścicieli tych urządzeń).

Roboty ziemne wykonać zgodnie z tabelą robót ziemnych i przekrojami poprzecznymi.

5. Uwagi końcowe

Prace wykonać według obowiązujących norm i przepisów oraz zgodnie z wymaganiami zawartymi w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót.

Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się z warunkami i zastrzeżeniami zawartymi w uzgodnieniach gestorów uzbrojenia podziemnego.

W przypadku natrafienia na nieokreślone uzbrojenie należy powiadomić odpowiednich użytkowników.

W przypadku występowania w terenie urządzeń infrastruktury podziemnej nie widocznych podczas opracowania projektu, należy przeprowadzić ich regulację w celu dostosowania do projektowanych nawierzchni.

Projektant Branża drogowa	mgr inż. Jarosław Matuszak <small>uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej KUP/0128/POOD/08</small>	
Opracował	inż. Bartłomiej Chęś	

grudzień 2012