

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej
nr 060513 C Kijewo Królewskie - Zaroślak, gm. Kijewo Królewskie

1. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje: przebudowę drogi gminnej
nr 060513 C Kijewo Królewskie - Zaroślak, gm. Kijewo Królewskie
o długości 721,00 m oraz 184,00 m.

2. Podstawa opracowania

Projekt drogi opracowano na podstawie:

- 2.1. Planu sytuacyjno – wysokościowego w skali 1 : 500
opracowanego przez Firmę USŁUGI GEODEZYJNE „MAPA”
Adrian Banaszak, ul. Dworcowa 21, 86-200 Chełmno, geodeta
uprawniony Eugeniusz Ratajczyk.
- 2.2. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej dnia 2
marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny
odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.
430)
- 2.3. Wytycznych Inwestora
- 2.4. Pomiarów uzupełniających wykonanych przez projektanta
niniejszego opracowania.

3. Lokalizacja obiektu

Przebudowywany odcinek drogi gminnej stanowią dojazd do siedlisk
zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz ma połączenie z drogą
powiatową nr 1624 C Bruki Kokocka - Jeleniec.

4. Stan istniejący

Istniejąca droga o nawierzchni utwardzonej (żużel, gruz, tłuczeń), posiada liczne nierówności oraz nienormatywne spadki poprzeczne. Z uwagi na wykorzystanie drogi jako dojazdu do siedlisk ludzkich oraz transportu rolnego, przebudowa jest w pełni uzasadniona.

5. Warunki gruntowo - wodne

Wykonane badania podłoża gruntowego wykazały, że teren zalegają grunty piaszczyste , piaszczysto – gliniaste i gliniaste.

6. Założenia techniczne

Dla remontowanej drogi przyjęto następujące założenia techniczne:

- Droga VII klasy technicznej;
- Szerokość jezdni 3,50 m;
- Szerokość korony 5,00 m
- Prędkość projektowa 40 km / h

7. Trasy, przekroje, niwelety

Projektuje się szerokość jezdni 3,50 m na odcinkach prostych o przekroju daszkowym i spadku poprzecznym $i = 2,0 \%$ oraz obustronne pobocze o szerokości 0,75 m i spadku poprzecznym $i = 3 \%$.

Spadki podłużne niwelety mieszczą się w granicach normatywu.

Na planie sytuacyjno – wysokościowym pokazano geometrię drogi w planie, szerokość jezdni wraz z poboczami, usytuowanie zjazdów na posesję.

8. Konstrukcja nawierzchni jezdni

Nawierzchnię drogi zaprojektowano o następującej konstrukcji:

- Warstwa ścieralna mineralno-bitumiczna grub. 3 cm
- Warstwa wiążąca mineralno-bitumiczna grub. 4 cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego grub. 15 cm
- Profilowanie istniejącej podbudowy

Nawierzchnię skrzyżowania na działce nr 160/3

opracowania zaprojektowano o następującej konstrukcji:

- Warstwa ścieralna mineralno-bitumiczna grub. 3 cm
- Warstwa wiążąca mineralno-bitumiczna grub. 4 cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego grub. 25 cm
- Warstwa odsączająca z piasku grub. 15 cm

Utwardzenie pobocza wykonać z kruszywa łamanego o średniej grubości warstwy kamienia po zagęszczeniu 10 cm, oraz warstwy odsączającej z piasku grub. 10 cm.

9. Konstrukcja nawierzchni zjazdów istniejących i projektowanych

Nawierzchnię projektowanych zjazdów zaprojektowano o następującej konstrukcji:

- warstwa ścieralna mineralno-bitumiczna grub. 3 cm
- warstwa wiążąca mineralno-bitumiczna grub. 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego grub. 25 cm
- warstwa odsączająca z piasku grub. 15 cm

10. Odwodnienie drogi

Odwodnienie drogi zaprojektowano poprzez spadki poprzeczne i podłużne przebudowywanej jezdni i poboczy na przylegające tereny zielone i do istniejących rowów drogowych o przekroju trapezowym. W celu bezproblemowego spływu wód z powierzchni jezdni, projektuje się ścinanie i plantowanie mechaniczne poboczy gruntowych na szerokości 1,00 m.

11. Istniejące uzbrojenie podziemne.

Istniejące uzbrojenie podziemne pozostaje na istniejących rzędnych i nie zostanie naruszone.

Roboty ziemne w strefie ochrony kabli energetycznych wykonać sposobem ręcznym.

12. Roboty ziemne

Ilość robót ziemnych związanych z budową projektowanej nawierzchni ogranicza się do wykonania koryta. Nadmiar ziemi wywieść na odkład. Roboty ziemne wykonać do rzędnej koryta pod nawierzchnię jezdni. Roboty ziemne wykonać zgodnie z BN-72/8932-01 Budowle drogowe i kolejowe „Roboty ziemne.”

Podłoże pod jezdnie należy doprowadzić do wskaźnika zagęszczenia 0,98 szczególnie w miejscach gdzie były robione wykopy pod uzbrojenie podziemne.

13. Wpływ inwestycji na środowisko

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w obszarze NATURA 2000.

Projektowana nawierzchnia nie będzie wywierała niekorzystnego

wpływu na stan środowiska naturalnego, a w szczególności wód gruntowych, a użyty materiał do jej przebudowy nie będzie szkodliwy dla środowiska. Aby ograniczyć niekorzystny wpływ na środowisko w trakcie wykonywania robót oraz ochronę stanu istniejącego, należy szczególnie zwrócić uwagę na sprawność techniczną sprzętu użytego do budowy i transportu technologicznego.

14. Informacja o obszarze oddziaływania

Projektowana nawierzchnia nie spowoduje zwiększenia zanieczyszczenia powietrza, hałasu, a także nie będzie powodować ograniczenia w sposobie użytkowania lub zagospodarowania sąsiednich działek.

W przypadku projektowanej nawierzchni obszar oddziaływania to przyległe działki do projektowanego zakresu inwestycji z zabudową jednorodzinną. Należy stwierdzić, że inwestycja nie będzie wywierała żadnego niekorzystnego wpływu w obszarze oddziaływania, wręcz przeciwnie zniweluje obecnie występujące niedogodności związane z hałasem pojazdów mechanicznych i emisją spalin. Nie będzie miało również miejsca ograniczenie użytkowania obszaru oddziaływania przez mieszkańców.

15. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia podczas realizacji obiektu budowlanego

W zakres zamierzenia inwestycyjnego wchodzi roboty drogowe.

Kolejność realizacji powyższych robót z powodów technologicznych dotyczy przebudowy nawierzchni drogowej.

Elementy mogące stwarzać zagrożenie dla zdrowia ludzi można zaliczyć wszelkie zakłócenia w ruchu drogowym stworzone przez pracowników i maszyny obsługujące budowę, prace w pobliżu czynnych instalacji podziemnych, prace maszyn drogowych.

Roboty budowlane dotyczące robót drogowych są oparte na rozwiązaniach powszechnie znanych, a ponadto zakres robót jest mały. Dlatego Wykonawca musi teren robót odpowiednio oznakować tymczasowymi znakami drogowymi zgodnie z „instrukcją oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym”. Czas realizacji inwestycji zminimalizować do niezbędnego minimum.

Prowadzenie instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, nie przewiduje się stosowania specjalnych wymagań, innych niż te które są zawarte w aktualnie obowiązujących instrukcjach branżowych i przepisach BHP. Dlatego instruktaż pracowników powinien być przeprowadzony stosownie do tych przepisów, w zależności od branży z którymi wykonawca zobowiązany jest się zapoznać. Wszelkie prace wykonywane z udziałem maszyn należy wykonywać z zachowaniem instrukcji pracy dla poszczególnych maszyn oraz przepisami ogólnymi.

Wszelkie środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację,

umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń, muszą być zgodne z właściwymi przepisami w tym zakresie. Nie przewiduje się odstępstw od tych przepisów, ani nie ustala się niniejszym specjalnych wymagań nie objętych przepisami.

Opracował:

Włodzimierz Łaganowski