

OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

do projektu technicznego przebudowy drogi gminnej Nr 330106W Politów - Zdonków
dz. Nr ewid.578; 579

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Umowa zawarta między Urzędem Gminy w Borkowicach, a Wykonawcą
- 1.2. Mapa zasadnicza w skali 1:500.
- 1.3. Pomiary terenowe wykonane przez projektanta.
- 1.4 Normy i przepisy obowiązujące przy projektowaniu dróg (wg. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022. 518 z dnia 20 lipca 2022r).
- 1.5. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 1994 nr 89 poz. 414).
- 1.6. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 nr 14, poz. 60 z późniejszymi zmianami).

2. Lokalizacja.

Początek opracowania planuje się w km 0+900. Przebiega w stronę północno-zachodnią, poza zabudową wsi Politów tj. łąki i pola uprawne. Droga na całej długości posiada nawierzchnię gruntową o ukształtowanej koronie, z istniejącym odwodnieniem. Droga posiada zdeformowany profil podłużny i poprzeczny. Pod względem topograficznym działka przeznaczona pod przebudowę drogi gminnej zlokalizowana jest w terenie płaskim. W km 1+872 planuje się koniec opracowania.

3. Zakres opracowania dokumentacji projektowej.

Opracowanie obejmuje część drogową w km 0+900 do km 1+872. W projekcie ujęto przebudowę konstrukcji nawierzchni, oczyszczenie rowu przydrożnego, remont przepustów drogowych, montaż oznakowania pionowego oraz budowę kanału technologicznego (PCV110/5,0 – 1 szt i PCV 40/3,7 – 2 szt).

4. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna rozpoczyna swój bieg od km 0+900,00 przebiega poza terenem zabudowanym miejscowości Politów i Zdonków w kierunku północno - zachodnim. Koniec projektowanego odcinka zaplanowano w sąsiedztwie dz. Nr ewid. 328 w km 1+872. Długość odcinka wynosi 972,00m. Na całej długości droga ta ma nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem łamanym o nie ukształtowanej koronie, zdeformowanym profilem podłużnym i poprzecznym. Szerokość pasa drogowego wynosi od 9,0m do 10,0 m. Elementy drogi są bardzo wyeksploatowane, nawierzchnia jezdni posiada zdeformowany profil podłużny i poprzeczny, liczne ubytki. Pobocza powyżej krawędzi jezdni, nierówne i niestabilne. Struktura ruchu na drodze to przewaga pojazdów rolniczych, osobowych i dostawczych. Ruch pieszny i rowerowy na tym odcinku znikomy. W pasie drogowym nie występuje żadna sieć.

5. Stan projektowany.

5.1. Parametry techniczne drogi

Zgodnie z prowadzoną ewidencją przez Zarządcę drogi, droga ta posiada klasę techniczną D oraz następujące parametry:

Prędkość projektowa – 30 km/h

Kategoria ruchu – KR1

Moduł sprężystości (wtórny) nie mniejszy niż 100 MPa.

Długość odcinka - 972,00 m

Szerokość jezdni - 4,5 m

Szerokość poboczy - 2x0,5 m

5.2. Plan sytuacyjny.

Projektowana droga przebiega po istniejącym śladzie drogi. Początek zaprojektowano w km 0+900. Zaprojektowano jezdnię o szerokości 4,5 m, pobocza o szerokości 0,5 m umocnione kruszywem łamanym. Od km 0+900,00 do km 1+632 i od km 1+665,50 do km 1+872 przewiduje się do oczyszczenia istniejące, jednostronny rów przydrożny. W km 0+900 występuje załamanie trasy drogi w planie o kąt $1,49^\circ$, w km 1+052 występuje załamanie trasy w planie o kąt $0,30^\circ$, w km 1+665,91 projektuje się łuk poziomy o parametrach $R=200$ m, $\alpha=4,44^\circ$, $L=15,49$ m, $T=7,49$ m, $B=0,15$ m; w km 1+693,95 projektuje się łuk poziomy o parametrach $R=200$ m, $\alpha=5,34^\circ$, $L=18,62$ m, $T=9,31$ m, $B=0,21$ m; w km 1+728,80 projektuje się łuk poziomy o parametrach $R=30$ m, $\alpha=33,22^\circ$, $L=14,49$ m, $T=7,45$ m, $B=1,08$ m; w km 1+778,15 projektuje się łuk poziomy o parametrach $R=50$ m, $\alpha=30,86^\circ$, $L=27,54$ m, $T=14,12$ m, $B=1,95$. Koniec trasy przyjęto w km 1+872,00.

5.3. Przekrój podłużny.

W układzie wysokościowym niweletę nawierzchni ulicy zaprojektowano z uwzględnieniem wysokości zjazdów zwykłych przy maksymalnym wykorzystaniu istniejącego ukształtowania terenu, minimalnych robotach ziemnych, z zachowaniem normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych. Pochylenia podłużne zawierają się w wartościach od 0,27% do 4,25 % i pokazano je w profilu podłużnym.

5.4. Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

Od km 0+900 do km 1+580

- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/63 mm gr. 15 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/31,5 mm gr. 8 cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S gr. 4 cm

Od km od km 1+580 do km 1+632

- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/63 mm gr. 15 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/31,5 mm gr. 8 cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S gr. 4 cm

Od km 1+665,50 do km 1+740 i od km 1+800 do km 1+872

- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/63 mm gr. 15 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/31,5 mm gr. 8 cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S gr. 4 cm

Od km 1+740 do km 1+800

- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/63 mm gr. 15 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/31,5 mm gr. 8 cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S gr. 4 cm

5.5. Konstrukcja zjazdu zwykłego

Zaprojektowano zjazdy zwykłe:

- nawierzchnia zjazdu z kruszywa łamanego 0/31,5 mm gr. 10 cm
- podbudowa zjazdu z kruszywa łamanego 0/63 mm gr. 10 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10 cm

5.6. Przekrój normalny

Zaprojektowano jezdnię szer. 4,5 m o spadku poprzecznym jednostronnym 2% , lewostronne pobocze o szerokości 0,5 m o spadku 8%, prawostronne pobocze o szerokości 0,5 m o spadku 2% . Planuje się czyszczenie istniejących rowów obustronnych szer. 1,4 m.

5.7. Odwodnienie.

W ramach niniejszego opracowania uwzględniono warunki terenowo - gruntowe, zaprojektowano odwodnienie pasa drogowego jako powierzchniowe. Wody opadowe zostaną odprowadzone poza koronę drogi zaprojektowanymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi jezdni i poboczy.

Odprowadzenie wód opadowych za pomocą istniejących rowów przydrożnych po oczyszczeniu, a następnie istniejącymi przepustami drogowymi w km 1+053 śr. 80 cm i w km 1+722,00 śr. 40 cm. Ponadto od km 1+665,50 do km 1+872 projektuje się odwodnienie korytkami prefabrykowanymi „kolejowymi”.

5.8. Opinia geologiczna

Warunki gruntowe proste - z przeprowadzonych oględzin oraz badań wskaźnika piaskowego i kapilarności biernej wynika, że grunty w zakresie głębokości przemarzania od 0,00 do 1,00 m stanowią podłoże w 100 % niewysadzinowe (piaski drobne i piaski średnie). Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego, pierwsza. Grupa nośności podłoża dla warunków gruntowo-wodnych G1.

5.9. Infrastruktura.

W pasie drogowym nie występuje żadna sieć.

5.10. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania projektowanej drogi mieści się w granicach działek nr ewid. Nr 578; 579. Projektowana droga nie wprowadza zmian powodujących ograniczenia w zagospodarowaniu oraz zabudowy terenu. Planowana inwestycja nie ma negatywnego wpływu na stan środowiska. Teren inwestycji nie znajduje się na terenie wpisanym do rejestrów zabytków lub ochrony dziedzictwa naturalnego. Obszar oddziaływania obiektu budowlanego określono na podstawie, Prawa Budowlanego oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

6. Stała organizacja ruchu.

Występuje jako oddzielne opracowanie.