

OPIS TECHNICZNY

Do projektu budowlanego „Przebudowa drogi w miejscowości Sławęcín - Potrzasków”

1. Inwestor obiektu objętego projektem

Gmina Grabów.

2. 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 (Dz. U. z 2016r poz. 124 ze zm.)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 poz. 1693),
- mapa do celów projektowych skala 1:1000
- pomiary własne w terenie wykonane przez projektanta

3. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt techniczny na przebudowę drogi gminnej w miejscowości Sławęcín - Potrzasków polegającą na wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego o gr. 5 cm i poboczy gruntowych (kamienne po 30m od włączenia do drogi powiatowej 2506E) na długości 1 128,00 mb.

ZAKRES PROJEKTU OBEJMUJE :

- rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe
- usunięcie drzew
- usunięcie ziemi urodzajnej (humusu) z części pasa drogowego
- remont i przebudowa przepustów
- wykonanie koryta z profilowaniem i zagęszczeniem istniejącego podłoża gruntowego
- wykonanie w-wy podbudowy z mieszanki kamiennej
- ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego
- wykonanie gruntowych poboczy (i zjazdów wg potrzeb)
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego
- montaż barier SP-05/4
- montaż oświetlenia ulicznego (oddzielne opracowanie branżowe)
- roboty wykończeniowe

4. Stan istniejący

W stanie istniejącym droga przewidziana do przebudowy posiada nawierzchnię po części kamienną i po części żwirową.

Wzdłuż planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są:

- odcinkowo, zabudowa zagrodowa domów mieszkalnych w odległości od 5,00m do 20,00m,
- łąki i pola uprawne

Pod względem wysokościowym zróżnicowanie istniejącej niwelety drogi jest niewielkie i kształtuje się na poziomie przyległego terenu a po części ponad nim.

5. Urządzenia obce, kolizje

Przebieg urządzeń podziemnych i napowietrznych pokazują mapy. W sąsiedztwie i po części w pasie drogowym znajdują się elementy uzbrojenia terenu tj.: wodociąg, linia energetyczna nie kolidujące z elementami konstrukcji planowanej przebudowy drogi.

6. Stan projektowany

6.1 Parametry techniczne i dane wyjściowe:

Wykonanie przebudowy drogi planuje się wg następujących parametrów technicznych:

- kategoria drogi gminna
- klasa drogi D – dojazdowa
- prędkość projektowa 30 km/h

- kategoria ruchu KR1-KR2
- przekrój drogowy
- szerokość jezdni 5,00 – 4,50 m
- szerokość pobocza 0,75 m
- spadek jezdni daszkowy ok. 2%

6. 2 Rozwiązania sytuacyjne

Plan sytuacyjny przewidzianego do przebudowy odcinka opracowano na mapie do celów projektowych. Przebieg drogi pokrywa się z istniejącym pasem drogowym.

6. 3 Droga w przekroju podłużnym

Na całym odcinku zachowano istniejące spadki podłużne.

6. 4 Droga w przekroju poprzecznym

Daszkowy 2%.

6. 5 Konstrukcja jezdni

- kategoria ruchu KR1-KR2
- warstwa ścieralna nawierzchni a betonu asfaltowego gr. 5 cm 125 kg/m²
- warstwa podbudowy z mieszanki kamiennej 0-63mm, gr. 15 cm po zagęszczeniu
- istniejące podłoże

6. 6 Konstrukcja pobocza

Pobocza należy wykonać po części z gruntu miejscowego z profilowania miejscowego podłoża (km 0+550 do km 1+128), po części z gruntu dowiezionego (km 0+000 do km 0+550), grubości według potrzeb z zagęszczeniem przy pomocy walca gumowego lub płyty wibracyjnej na szerokości 0,75 m. Na długości 30 m od skrzyżowania z drogą powiatową pobocza należy wykonać z mieszanki kamiennej 0-31,5 mm, gr. 15cm po zagęszczeniu przy pomocy walca gumowego lub płyty wibracyjnej na szerokości 0,75 m.

6. 7 Konstrukcja zjazdów

Bez zmian.

7. Pas drogowy

Przebieg trasy pokrywa się z istniejącym pasem drogowym.

8. Obiekty mostowe i przepusty

- km 0+004 znajduje się przepust betonowy Ø40 cm, dł. 10,00 m do remontu na przepust PP SN8 z zachowaniem istniejących parametrów i zachowaniem rzędnych terenu,
- km 0+993,85 znajduje się przepust betonowy Ø60 cm, dł. 6,00 m do przebudowy na przepust PP SN8 Ø80 cm, dł. 10,00 m,
- w km 1+125 projektowany przepust PP SN8 Ø60 cm, dł. 10,00 m.

9. Odwodnienie

Zachowano istniejące warunki odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z pasa jezdni powierzchniowo poprzez zachowanie poprzecznego spadku nawierzchni 2% oraz pobocza o spadku 6-8% na tereny chłonne w obrębie pasa drogowego.

10. Zjazdy publiczne i indywidualne oraz skrzyżowania

Lokalizacja bez zmian.

11. Oznakowanie

Według odrębnego projektu stałej organizacji ruchu.

Przed przystąpieniem do robót objętych niniejszym projektem należy oznakować i zabezpieczyć teren pasa drogowego, zajęty pod prowadzenie robót oraz ustawić oznakowanie organizacji ruchu na czas prowadzenia robót wg odrębnego opracowania sporządzanego przez Wykonawcę robót budowlanych.

12. Ochrona środowiska

Ochrona obiektów przed hałasem

Nie występuje. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

Ochrona powietrza

Nie występuje. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

Ochrona wód

Nie występuje. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

13. Warunki realizacji projektu

- a) Opracowanie projektu oznakowania organizacji ruchu na czas prowadzenia robót
- b) Zgłoszenie prowadzenia robót do Urzędów i Jednostek wynikających z przepisów prawa budowlanego i przepisów prawa ruchu drogowego

14. Normy i przepisy

Przepisy związane z niniejszym opracowaniem zawarto w Szczegółowej Specyfikacji Technicznej (SST) wykonania i odbioru robót.

Przy wykonaniu robót należy przestrzegać przepisy BHP.

15. Kanał technologiczny

Projekt przewiduje budowę kanału technologicznego o profilu KT_u i KT_p jako spójny ciąg podziemnych rur i związanych z nim studni kablowych.

Poszczególne odcinki kanału zakończone zostaną studniami prefabrykowanymi dla kanalizacji dwuotworowej z ramami i pokrywami typu ciężkiego.

Studnie kablowe znajdujące się w miejscach dopuszczonych do ruchu kołowego należy wzmocnić oraz wyposażyć w ramy i pokrywy typu ciężkiego z odpornością na nacisk 400 kN.

Głębokość ułożenia rur powinna być taka, aby najmniejsze przykrycie liczone od poziomu nawierzchni do górnej powierzchni kanalizacji wynosiło 0,7 m. Dopuszczalny profil łukowy kanału technologicznego nie może być mniejszy niż 20 m. Długość odcinków kanału technologicznego pomiędzy studniami nie może być większa niż 200 m. Dopuszcza się wydłużenie długości odcinków pomiędzy studniami poza terenem zabudowy.

Nad ciągami kanału technologicznego, w połowie głębokości, należy umieścić taśmę ostrzegawczą o szerokości 200 mm w kolorze pomarańczowym z trwałym napisem „Uwaga kanał technologiczny”. Dodatkowo bezpośrednio nad kanałem technologicznym umieścić taśmę ostrzegawczą – lokalizacyjną z czynnikiem lokalizacyjnym.

Głębokość ułożenia rur pod drogą wynosi:

- min. 1,2 m pod drogami krajowymi,
- min. 1,0 m pod pozostałymi drogami,

licząc od poziomu jezdni do górnej warstwy ułożonych rur i nie mniej niż 0,5 m pod konstrukcją drogi. Przy przejściu pod drogami należy stosować zasady takie jak przy budowie przepustów drogowych wykonując je profilem typu KT_p.

Do budowy kanału technologicznego należy stosować:

- dla średnicy Ø110-125 mm rury wykonane polietylenu pierwotnego o wysokiej gęstości $\geq 940 \text{ kg/m}^3$ i o sztywności obwodowej 8 kN/m², kolor czarny lub pomarańczowy,
- rury światłowodowe o średnicy Ø40 mm wykonane z polietylenu pierwotnego o wysokiej gęstości $\geq 940 \text{ kg/m}^3$ i średnicy ścianki co najmniej 3,7 mm kolor czarny lub pomarańczowy z paskami identyfikacyjnymi,
- dla wiązki mikrorur 7x10/8 mm wykonanie z polietylenu pierwotnego o wysokiej gęstości $\geq 940 \text{ kg/m}^3$, wiązka w przekroju składa się z siedmiu rur o średnicy Ø10 mm.

Rury światłowodowe oraz mikrorurki w studniach należy zostawiać połączone. Połączone ciągi powinny być jak najdłuższe. Rury światłowodowe oraz wiązkę mikrorurki układać w studniach na wspornikach.

16. Oświetlenie uliczne

Przedsięwzięcie inwestycyjne obejmuje wykonanie oświetlenia drogowego w postaci czterech lamp hybrydowych (oddzielne opracowanie branżowe).

Projektował: Hieronim Maciejewski

– Uprawnienia budowlane do projektowania WKP/0240/ZOOD/06

Turek sierpień, 2022r.