

Opis techniczny

Przebudowa drogi gminnej Sławno - Mysзки gm. Kiszkowo

działki nr ewid: 33,165 - obr. Sławno
Długość odcinka przebudowywanej drogi 950,0 mb

1. Podstawa opracowania

Opracowanie projektu nastąpiło na podstawie zlecenia zawartego pomiędzy Inwestorem : Gminą Kiszkowo ul. Szkolna 2; 62-280 Kiszkowo, a firmą Usługi projektowe i nadzory w zakresie budowy dróg i ulic Maciej Trajgis 62-007- Biskupice, Promienko ul. Tarninowa 7

2. Dane wyjściowe do projektowania

- mapy sytuacyjno – wysokościowe w skali 1:500 aktualizowane na dzień 11.07.2017 r. przez geodetę uprawnionego Tomasz Kamyszek, 62-200 Gniezno ul. Mickiewicza 31.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz. U. Nr.43 z dnia 14 maja 1999 r. poz.430/
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie / Dz.U.Nr.63 z dnia 3 sierpnia 2000 r. poz. 735/
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych, wykonania i odbioru robót budowlanych, oraz programu funkcjonalno – użytkowego z dnia 2 września 2004 r. /Dz. U. Nr. 202 poz. 2072/ ze zmianami
- Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. / Dz. U. Nr. 243 poz. 1623/ ze zmianami
- normatywy, wytyczne, ustawy i zarządzenia obowiązujące w budownictwie
- wizja lokalna w terenie wraz z pomiarami uzupełniającymi
- uzgodnienia i wytyczne z zamawiającym

3. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa gminnej drogi wewnętrznej na odcinku od ul. Za jeziorem w m. Sławno w kierunku wsi Mysзки (ul. Polna). Celem opracowania jest wykonanie jezdni w technologii nawierzchni bitumicznej wraz z pobocznymi wzmocnionymi oraz zjazdów na posesje i przyległe drogi.

Projektowane rozwiązanie polepszy warunki komunikacyjne mieszkańców. Droga stanowi ciąg komunikacyjny pomiędzy wsią Sławno a Mysзки

4. Stan istniejący

Obecnie droga pełni funkcję dojazdową do posesji oraz pól uprawnych. Nawierzchnia drogi jest nawierzchnią gruntową. Od strony wsi Sławno łączy się z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej. Odwodnienie istniejącej drogi odbywa się powierzchniowo na przyległe tereny pasa drogowego, brak urządzeń odwadniających i kanalizacji deszczowej. Droga wysokościowo wpisana jest w istniejący teren. W pasie drogowym umieszczone są elementy uzbrojenia terenu: sieć kanalizacji sanitarnej, sieci teletechniczne, sieć wodociągowa, sieć gazowa. Brak oznakowania pionowego. Po stronie lewej od km 0+100,00 do km 0+690,00 znajduje się rów drogowy wymagający oczyszczenia i wyprofilowania. W km 0+607,00 usytuowane jest ujście rowu melioracyjnego.

5. Założenia do projektu

- | | |
|---|---------------------------------------|
| - klasa techniczna drogi | - wewnętrzna |
| - kategoria ruchu | - KR 1– 2 |
| - prędkość proj. Vp | - 30km/h |
| - rodzaj nawierzchni jezdni | - bitumiczna AC11S 50/70 |
| - szerokość jezdni | - 4,0m |
| - poch poprz. jezdni - daszkowe | - 2 % |
| - rodzaj nawierzchni na zjazdach indyw. | - KŁSM 0/31,5mm |
| - pobocza utwardzone | - szer. 0,5m z KŁSM 0/31,5mm gr. 10cm |

6. Stan projektowy

6.1 Plan sytuacyjny drogi

Początek przebudowywanej drogi wyznacza krawędź drogi o nawierzchni bitumicznej w m. Sławno od ul. Za Jeziorem w kierunku wsi Myszki - ul. Polna. Szerokość projektowanej jezdni o nawierzchni bitumicznej to 4,0m. Po obu stronach drogi projektowane jest pobocze wzmocnione z KŁSM 0/31,5mm szer. 0,5m. W ciągu drogi występują załamania trasy w planie o niewielkich wartościach kąta zwrotu trasy oraz załamania wyokrąglone łukami poziomymi o promieniach $R=80,0m$ w km 0+000,00. W ciągu drogi projektowane są zjazdy na drogi wewnętrzne zapewniające ciągłość komunikacyjną a także zjazdy indywidualne na posesje oraz zjazdy gospodarcze i na pola uprawne. Droga projektowana podobnie jak istniejąca przewiduje możliwość połączenia jej w ciąg komunikacyjny w kierunku wsi Myszki.

6.2 Przekrój podłużny

Profil podłużny zaprojektowano uwzględniając poziom istniejącej nawierzchni drogi, który wysokościowo dostosowany jest do zjazdów na posesje. Szczegółowy przebieg niwelety trasy przedstawiono na rysunkach profilu podłużnego. Niweleta ze względu na zniżenie istniejącej drogi gruntowej została poprowadzona średnio 20cm powyżej istniejącej.

6.3 Jezdnia

Na całej długości drogi projektuje się nawierzchnię bitumiczną o spadku poprzecznym daszkowym 2%. Spadek jednostronny przewidziany został na łuku w km 0+038,00. Woda opadowa z jezdni odprowadzona jest powierzchniowo na pobocza utwardzone i przyległe tereny zielone. W-wę ścieralną należy układać całą szerokością jezdni bez złącza podłużnego w osi.

6.4 Przekrój normalny

Przyjęto w uzgodnieniu z Inwestorem następującą konstrukcję jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 dla ruchu KR1-2 i grubości 4,0 cm
- warstwa wiążąco - wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W 50/70 dla ruchu KR1-2 w ilości średnio 75kg/m²
- warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm o grubości 5,0 cm
- warstwa dolna podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm o grubości 15,0 cm
- warstwa stabilizacji C3/4 o grubości 15,0 cm
- pobocza wzmocnione z KŁSM gr. 10cm - kruszywo z odzysku z rozbieranej nawierzchni istniejącej jezdni.

Charakterystykę przekroju normalnego pokazano szczegółowo na rysunkach „przekrój normalny”

6.5 Zjazdy indywidualne, zjazdy na drogi wewnętrzne

Zjazdy na drogi wewnętrzne oraz zjazd indywidualny należy wykonać z KŁSM 0/31,5mm gr. 25cm. Pochylenie poprzeczne zjazdów należy rozpatrywać indywidualnie i dostosować do wysokości istniejących nawierzchni na posesjach. W miejscach gdzie zjazdy zlokalizowane są na rowie odwadniającym zaprojektowano pod zjazdami przepusty rurowe z rur PVC $\phi 30$ SN8.

6.6 Pobocza wzmocnione

Na całym odcinku drogi na projektowane są pobocza wzmocnione o szerokości 0,5m wykonane z KŁSM gr. 10cm.

6.7 Oznakowanie pionowe i poziome drogi

Ze względu na charakter dróg w chwili obecnej nie projektuje się oznakowania pionowego. Istniejące drogi gruntowe zgodnie z przepisami odrębnymi są podporządkowane wobec drogi o nawierzchni bitumicznej.

6.8 Roboty rozbiórkowe

Na połączeniu projektowanego odcinka z istniejącą nawierzchnią bitumiczną należy przewidzieć jej frezowanie na długości zapewniającej łagodne połączenie obu nawierzchni (przyjęto ok 5,0mb szerokości przekroju).

6.9 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W km 0+607,00 po stronie lewej znajduje się rów melioracyjny, który należy zabezpieczyć barierą stalową N2W2 A na długości 16,0mb.

6.10 Rowy odwadniające

Od km 0+100,00 do km 0+690,00 zlokalizowany jest lewostronny rów drogowy odstojnikowy. W dokumentacji przewiduje się oczyszczenie rowu wraz z wyprofilowaniem skarp. W km 0+220,00 do km 0+640,00 przewidywane jest przesunięcie rowu wraz z zasypaniem istniejącego.

7. Urządzenia obce

Lokalizacja urządzeń podziemnych wykazana jest w planie sytuacyjnym na mapach sytuacyjno - wysokościowych w skali 1:500.

Pozostałe uwagi i zalecenia zgodnie z załączonymi uzgodnieniami gestorów sieci : wodociągowej, gazowej, teletechnicznej, kanalizacyjnej.

Przed rozpoczęciem robót należy bezwzględnie ustalić szczegóły lokalizacji wszystkich urządzeń podziemnych poprzez dokonanie poprzecznych ręcznych przekopów inwentaryzacyjnych. W obrębie istniejących urządzeń obcych podziemnych wszystkie roboty, a szczególnie roboty ziemne (wykopy) należy prowadzić ręcznie pod nadzorem i w porozumieniu z właścicielem tych urządzeń. Zachować należy również wszystkie punkty państwowej osnowy geodezyjnej.

W dokumentacji projektowej przewidziano zabezpieczenie wszystkich istniejących sieci przebiegających pod nowobudowaną jezdnią i zjazdami rurami dwudzielnymi A110PS.

8. Działania techniczne i organizacyjne wynikające z ochrony środowiska

Analizując planowane przedsięwzięcie, oraz uwzględniając zakres inwestycji, skalę przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu stwierdza się brak negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie ludzi, przyrodę, oraz krajobraz. Rozwiązania projektowe inwestycji nie powodują zagrożeń zanieczyszczenia gleb, powietrza, wód powierzchniowych, wód podziemnych, hałasu i ochrony przyrody. Materiały i technologie robót przy wykonywaniu poszerzenia są neutralne i przyjazne dla środowiska.

Planowana inwestycja poprawi bezpieczeństwo ludzi przy ulicach na terenie Osiedla a roboty budowlane wykonywane będą w granicach pasa drogowego, oraz nie spowodują szkód w środowisku naturalnym.

9. Organizacja robót

Przed przystąpieniem do robót objętych niniejszym projektem należy oznakować i zabezpieczyć teren pasa drogowego, zajęty pod prowadzenie robót, oraz ustawić oznakowanie według odrębnego opracowanego i zatwierdzonego projektu tymczasowej organizacji ruchu. Projekt powinien opracować Wykonawca robót według przyjętych i uzgodnionych z Inwestorem zasad i sposobu prowadzenia robót, oraz zatwierdzony przez odpowiednie Instytucje.

Roboty należy prowadzić i wykonywać zgodnie z :

- prawem budowlanym
- prawem o ruchu drogowym
- przepisami BHP i P.poż
- opisami i normami zawartymi w KNR
- normami PN i BN, oraz aprobatami technicznymi wyszczególnionymi przy wyżej wymienionych opisach poszczególnych elementów drogowych
- SST – szczegółowymi specyfikacjami technicznymi dla zadania : "Przebudowa drogi gminnej Sławno - Myszki gm. Kiszkowo" jako część składowa dokumentacji projektowej.