

Opis techniczny

Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Gniewkowo gm. Kiskowo działki nr ewid. 48,53 obr. Gniewkowo

1. Podstawa opracowania

Opracowanie projektu nastąpiło na podstawie zlecenia zawartego pomiędzy Inwestorem : Gminą Kiskowo ul. Szkolna 2; 62-280 Kiskowo, 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 09.05.2017 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 drogi dojazdowej wewnętrznej. Celem opracowania jest wykonanie jezdni w technologii nawierzchni bitumicznej zjazdów na posesje oraz poboczy wzmocnionych.

Projektowane rozwiązanie polepszy warunki komunikacyjne umożliwiając sprawny i bezpieczny dojazd do posesji oraz pól uprawnych.

4. Stan istniejący

Obecnie istniejąca droga jest drogą dojazdową do prywatnych posesji, stanowi również połączenie z drogą powiatową 2147P. Nawierzchnia drogi jest nawierzchnią utwardzoną z tłucznia kamiennego. 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: sieci energetyczne, linie napowietrzne, sieci teletechniczne, kanalizacja sanitarna, sieć wodociągowa. Brak oznakowania pionowego.

5. Założenia do projektu

- | | |
|---|--------------------------|
| - klasa techniczna drogi | - wewnętrzna |
| - kategoria ruchu | - KR 1– 2 |
| - prędkość proj. V_p | - 30km/h |
| - rodzaj nawierzchni jezdni | - bitumiczna AC11S 50/70 |
| - szerokość jezdni | - 3,5m |
| - poch poprz. jezdni - daszkowe | - 2 % |
| - rodzaj nawierzchni na zjazdach indyw. | - bitumiczna AC11S 50/70 |
| - rodzaj nawierzchni na zjazdach gosp. | - KŁSM 0/31,5mm |

6. Stan projektowy

6.1 Plan sytuacyjny drogi

Początek przebudowywanej drogi wyznacza krawędź jezdni drogi gminnej w kierunku m. Gniewkowo. Szerokość projektowanej jezdni o nawierzchni bitumicznej to 3,5m. Po obu stronach drogi projektowane jest pobocze wzmocnione z KŁSM 0/31,5mm gr. 15cm, szer. 0,5m. Z drogą gminną odcinek połączony jest zjazdem o nawierzchni bitumicznej. Połączenie wyokrąglone łukami o promieniach 6,0 oraz 5,0m. W ciągu drogi w km 0+072,26; km 0+138,33 projektowane są zjazdy indywidualne na posesje oraz przyległe pola uprawne. Projektowany odcinek drogi jest prostą bez łuków poziomych oraz załamania.

6.2 Przekrój podłużny

Profil podłużny zaprojektowano uwzględniając poziom istniejącej nawierzchni drogi, który wysokościowo dostosowany jest do zjazdów na posesje. Drogę należy wpisać w istniejący poziom terenu sytuując ją z niewielkim wywyższeniem do 10cm, zgodnie z profilem podłużnym - rys. 3.

6.3 Jezdnia

Na całej długości drogi projektuje się nawierzchnię bitumiczną o spadku daszkowym 2%,. Woda opadowa z jezdni odprowadzona jest powierzchniowo na pobocza 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 podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm o grubości 20,0 cm
 - warstwa odcinająca z piasku średniego gr. 15cm
- Charakterystykę przekroju normalnego pokazano szczegółowo na rysunku nr. 4.

6.5 Zjazdy indywidualne, zjazdy gospodarcza

Zjazdy indywidualne mają konstrukcję jak na jezdni głównej, zjazdy gospodarcze na pola posiadają nawierzchnię z KŁSM 0/31,5mm gr. 20cm.

Pochylenie poprzeczne zjazdów należy rozpatrywać indywidualnie i dostosować do wysokości istniejących nawierzchni na posesjach.

6.6 Pobocza wzmocnione

Na całym odcinku drogi projektowane są pobocza wzmocnione o szerokości 0,5m.

6.7 Oznakowanie pionowe drogi

Na odcinku projektowane jest oznakowanie A-7 przy zjeździe na drogę gminną a także oznakowanie A-30 wraz z tablicą " zmiana nawierzchni " na końcu projektowanej nawierzchni bitumicznej.

6.8 Roboty rozbiórkowe

Na skrzyżowaniu z drogą gminną należy wykonać odcięcie istniejącej nawierzchni bitumicznej na całej grubości w-wy oraz zastosować taśmy laterbitowe w celu połączenia warstw bitumicznych.

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, energetycznej, sanitarnej.

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 zgodnie z warunkami ENEA Operator Sp. z o.o. zabezpieczenie ewentualnego zbliżenia z siecią energetyczną 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. Inwestycja nie jest wyszczególniona w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 09.11.2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco/potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

9. Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Projektowana inwestycja jest zgodna z założeniami przyjętej decyzji lokalizacji inwestycji celu publicznego nr BUA.6733.3.2018 z dnia 13.04.2018r.

10. Informacja o terenie objętym ochroną konserwatorską

Teren objęty inwestycją nie jest terenem objętym ochroną konserwatorską.

11. Obszar oddziaływania inwestycji

Przedmiotowa inwestycja nie oddziałuje na działki sąsiednie oraz tereny przyległe. Obszar oddziaływania zamyka się w obrębie objętego inwestycją pasa drogowego.

12. 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 jako część składowa dokumentacji projektowej.