

Opis techniczny
do projektu budowlanego
przebudowy drogi wewnętrznej ul. Sportowa w msc. Lelis

I. Dane ogólne

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi wewnętrznej ul. Sportowa w msc. Lelis.

2. Nazwa opracowania

„Przebudowa drogi wewnętrznej ul. Sportowej w msc. Lelis”

3. Lokalizacja Inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie ewidencyjnym gminie Lelis, pow. Ostrołęcki, woj. Mazowieckie, na działkach nr ewid. geod.: 717, 302/3, 239/2.

4. Inwestor

*Gmina Lelis
ul. Szkolna 37
07-402 Lelis*

5. Jednostka projektująca

*„DiM PROJEKT” Przedsiębiorstwo Projektowo-Wykonawcze Dróg i Mostów,
mgr inż. Leszek Chmielewski,
ul. J. Wybickiego 20,
07-410 Ostrołęka*

6. Podstawa Opracowania

Podstawę opracowania stanowi:

- wycinek mapy zasadniczej w skali 1:500 którą zaktualizował do celów projektowych geodeta uprawniony Wanda Biedrzycka*
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z późniejszymi zmianami. (Dz. U. z 2016r., poz. 124, ze zm.),*
- Inwentaryzacja stanu istniejącego drogi gminnej o nawierzchni żwirowej,*
- uzgodnienia z Inwestorem,*

- opinie i uzgodnienia pozyskane w trakcie opracowania

7. Cel opracowania

Opracowanie niniejsze posłuży Inwestorowi do zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych przebudowy drogi wewnętrznej ul. Sportowej w msc. Lelis oraz do przeprowadzenia procedury przetargu publicznego na wyłonienie wykonawcy robót przebudowy w/w drogi.

II. Stan Istniejący.

1. Istniejące zagospodarowanie terenu.

Droga wewnętrzna na odcinku objętym opracowaniem przebiega wzdłuż istniejącej zabudowy po śladzie istniejącej drogi o naw. żwirowej. Dostęp do drogi poprzez zjazdy gruntowo-żwirowe. Odwodnienie jezdni poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych w przyległy teren.

2. Istniejąca infrastruktura terenu.

W rejonie projektowanej przebudowy drogi występują następujące sieci uzbrojenia technicznego:

- wodociąg z przyłączeniami do budynków,
- linia napowietrzna energetyczna.

3. Warunki gruntowo – wodne

Obiekt zaklasyfikowano do I kategorii Geotechnicznej. Warunki gruntowo-wodne ustalono metodą C wg PN 80/B 02030 Nośność gruntu zalegającego w podłożu zaklasyfikowano do grupy nośności G1. Warunki wodne sklasyfikowano jako dobre.

Opinia geotechniczna dla warunków posadowienia obiektu:

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U. z 2012 r. , poz. 463) ustalono:

1. Projektowany obiekt (droga) zaliczyć do I- pierwszej kategorii geotechnicznej, która obejmuje posadowienie niewielkich obiektów budowlanych , o statycznie

wyznaczalnych schemacie obliczeniowym w prostych warunkach gruntowych takich jak, np. wykopy do głębokości – 1,20 m i nasypy budowlane do wysokości – 3,0 m wykonywane w szczególności przy budowie drów, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów,

2. Warunki gruntowe określa się jako - proste, tj. w podłożu zalegają grunty rodzime, jednorodne genetycznie i litologicznie w układzie poziomym bez nasypów niekontrolowanych i bez występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych w dobrych warunkach wodnych- poziom wody gruntowej poniżej 1,00 m od poziomu terenu.

3. Na podstawie wykonanych odkrywek – przekopów w gruncie podłoża i analizy makroskopowej określono, że w podłożu zalegają grunty przepuszczalne, tj. piaski drobne i średnie w dobrych warunkach wodnych, dlatego podłoże zakwalifikowano do grupy nośności – G1 według szczegółowych warunków technicznych dla dróg.

III. Rozwiązania Projektowe

1. Parametry techniczne przyjęte do projektowania dróg.

- Klasa techniczna drogi „D” (dojazdowa),
- Kategoria drogi – droga wewnętrzna,
- Kategoria obciążenia ruchem – KR-1-2,
- Prędkość projektowa – 50km/h,
- Szerokość jezdni – 4,50m
- Szerokość poboczy – 1,00m
- Liczba jezdni × ilość pasów ruchu– 1×2,

2. Trasa

Projektowany przebiegi tras przebudowywanej drogi wewnętrznej pokrywa się z istniejącym śladem drogi. Oś przebudowywanej drogi zaprojektowano w odcinkach prostych (projekt. zagospodarowanie terenu).

3.Geometria.

Tyczenie geometrii krawędzi jezdni oraz zjazdów oparto na domiarach do projektowanej osi drogi i opisano wartościami kilometrażu osi jezdni. Wartość domiaru przedstawiono na przekrojach normalnych oraz na projekcie zagospodarowania terenu.

4. Skrzyżowania i zjazdy

W ciągu projektowanego do przebudowy odcinka drogi wewnętrznej nie występują skrzyżowania z drogami publicznymi. W ciągu projektowanego do przebudowy odcinka drogi wewnętrznej występują zjazdy na działki przyległe do pasa drogowego.

5. Rozwiązanie wysokościowe.

Projektowane ukształtowanie wysokościowe jezdni drogi stanowi przeprofilowanie podłużne i poprzeczne istniejącego profilu podłużnego nawierzchni żwirowej z uwzględnieniem wykonania koryta o głębokości 25 cm.

- pochylenie poprzeczne w układzie dwustronnym – 2,0%,*
- pochylenie poprzeczne pobocza – 4%,*

Skarpy nasypów oraz wykopów, a także końce zjazdów na teren działek przyległych należy powiązać z istniejącym terenem.

6. Przekroje normalne.

- lewostronny pas zieleni,*
- lewostronne pobocze o szer. 1,00m,*
- jezdnia o szer. 4,50 m,*
- prawostronne pobocze o szer. 1,00 m,*
- prawostronny pas zieleni.*

7. Projektowane konstrukcje nawierzchni.

Przy projektowaniu konstrukcji wykorzystano konstrukcje przedstawione w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r., Załącznik nr 5.

a) Konstrukcja nawierzchni jezdni

- Projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o gr. 4 cm, na obciążenie ruchem KR 1-2 wg. PN-EN 13108-1 i WT-2 (2010), AC 11S, asfalt D 50/70*
- Projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o gr. 6 cm, na obciążenie ruchem KR 1-2 wg. PN-EN 13108-1 i WT-2 (2010), AC 16W, asfalt D 50/70*
- Projektowana warstwa podbudowy z mieszanki kruszywa łamanego fr. 0/31,50mm zagęszczanego mechanicznie o grubości 20cm,*
- Podłoże: grunt rodzimy, typ nośności – G1.*

b) Pobocze

- *Projektowana nawierzchnia poboczy z mieszanki kruszywa łamanego fr. 0/31,50mm o grubości 15 cm, wraz z profilowaniem spadków i zagęszczeniem.*

c) Konstrukcja nawierzchni zjazdów

- *Projektowana nawierzchnia z mieszanki kruszywa łamanego fr. 0/31,50mm zagęszczanego mechanicznie o grubości 20cm,*
- *Podłoże: grunt rodzimy, typ nośności – G1.*

d) Konstrukcja zjazdów bitumicznych do działek

- *Projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o gr. 4 cm, na obciążenie ruchem KR 1-2 wg. PN-EN 13108-1 i WT-2 (2010), AC 11S, asfalt D 50/70*
- *Projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o gr. 6 cm, na obciążenie ruchem KR 1-2 wg. PN-EN 13108-1 i WT-2 (2010), AC 16W, asfalt D 50/70*
- *Projektowana warstwa podbudowy z mieszanki kruszywa łamanego fr. 0/31,50mm zagęszczanego mechanicznie o grubości 20 cm,*
- *Podłoże: grunt rodzimy, typ nośności – G1.*

8. Odwodnienie.

Odwodnienie projektowanej nawierzchni jezdni poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych kontrolowany za pomocą odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych w przylegający teren.

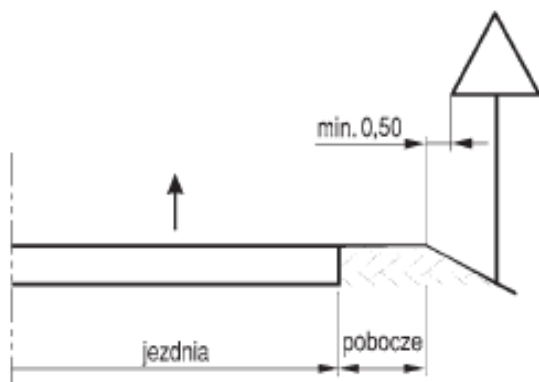
9. Kolizje.

Wykonawca zobowiązany będzie dokonać regulacji wysokościowej skrzynek zasów wodociągowych. Ponadto Wykonawca zobowiązany będzie dokonać przesunięcia A-owego słupa izolowanej linii nN 0,4 kV do granicy pasa drogowego. Obowiązkiem Wykonawcy będzie uzyskanie zezwolenia na przesunięcie słupa w Rejonie Energetycznym w Ostrołęce (ewentualne wykonanie projektu na usunięcie kolizji).

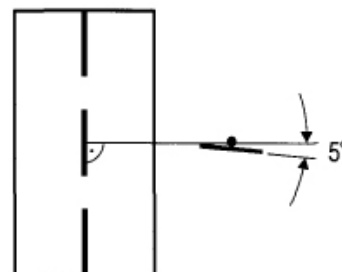
10. Organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu , tj. oznakowania pionowego dróg po wykonaniu przebudowy przedstawiono na planie sytuacyjnym który stanowi część składową dokumentacji. Oznakowanie pionowe na słupkach ocynkowanych średnicy 50 mm, wielkość znaków - średnie z tłem wykonanym z folii odblaskowej min. II generacji.

Warunki umieszczania oznakowania na drodze



Rysunek 1: Usytuowanie znaku na drodze



Rysunek 2: Odchylenie poziome tarczy znaku

11. Roboty rozbiórkowe

Nie dotyczy

IV. Zestawienie powierzchni

lp	Opis	jedn. miary	wartość
1	Jezdnia bitumiczna	m ²	1066,50
2	Pobocze	m ²	443,50
3	Zjazdy bitumiczne	m ²	16
4	Zjazdy o nawierzchni żwirowej	m ²	33,50

Szczegółowe zestawienie powierzchni podano w przedmiarze robót.

V. Zajętość terenu

Projektowana przebudowa odcinka drogi wewnętrznej zlokalizowana jest na działkach położonych w obrębie ewidencyjnym Lelis w gminie Lelis, pow. Ostrołęcki, woj. Mazowieckie, o następujących numerach ewid. geodezyjnej:

VI. Informacja o ochronie terenu

Teren na którym zlokalizowana jest przebudowa drogi gminnej nie jest wpisany do rejestru zabytków ani nie podlega ochronie na mocy przepisów ustawy „O ochronie przyrody”.

VII. Informacja o zagrożeniach dla środowiska.

Z uwagi na charakter oraz rozmiar robót przebudowy drogi nie przewiduje się negatywnego oddziaływania projektowanego obiektu na środowisko naturalne w fazie przebudowy oraz pogorszenia warunków higieniczno-sanitarnych przyszłych użytkowników obiektu po wykonaniu przebudowy. Z uwagi na długość odcinka przebudowy dróg, który wynosi łącznie – 237 mb nie jest wymagana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji.

.....
opracował