

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

I. Dane ogólne

1. Przedmiot opracowania

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

2. Nazwa opracowania

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

3. Lokalizacja Inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie ewidencyjnym gminie Lelis, pow. Ostrołęcki, woj. Mazowieckie, na działkach nr ewid. geod.: 723/2; 746; 590/9; 591/9; 591/7; 590/10; 590/17; 591/11; 591/10; 591/15; 590/18.

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. 2016 r., 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. Słoneczna 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 bitumiczne. Odwodnienie jezdni poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych w przyległy teren.

2 . Istniejąca infrastruktura terenu.

W rejonie projektowanej przebudowy drogi występują następujące sieci uzbrojenia technicznego:

- *sieć kanalizacji sanitarnej z przyłączeniami do budynków,*
- *gazociąg średniego ciśnienia wraz z przyłączami do budynków,*
- *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 dróg, 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 – 40km/h,
- Szerokość jezdni – 4,50 m
- Szerokość poboczy – 0,50 m
- 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.

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 występuje jedno skrzyżowanie z drogą gminną. 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 30 cm.

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

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

6 . Przekroje normalne.

- lewostronny pas zieleni,*
- lewostronne pobocze o szer. 0,50m,*
- jezdnia o szer. 4,50 m,*
- prawostronne pobocze o szer. 0,50 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 20 cm,
- Podłoże: grunt rodzimy, typ nośności – G1.

b) Pobocze

- Projektowane 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.

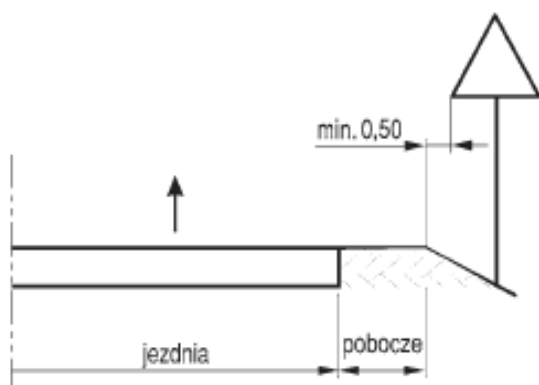
9 . Kolizje.

Należy dokonać regulacji wysokościowej skrzynek zasów wodnych, kanalizacyjnych.

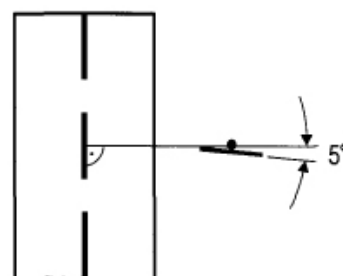
10. Organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu, tj. oznakowania pionowego drogi 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	421,05
2	Pobocze	m ²	71,00
3	Zjazdy bitumiczne	m ²	128,1

4	Zjazdy o nawierzchni żwirowej	m ²	100,00
---	-------------------------------	----------------	--------

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: 723/2; 746; 590/9; 591/9; 591/7; 590/10; 590/17; 591/11; 591/10; 591/15; 590/18.

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 drogi, który wynosi – 89,90 mb nie jest wymagana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji.

.....
opracował