

CZĘŚĆ OPISOWA.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią:

- Rozporządzenie Ministra Transportu Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. (Dz. U. Z 2016r. poz. 124) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia z dnia 23.06.2003r. (Dz. U. nr 120, poz. 1126).
- Uzupełniające pomiary sytuacyjno - wysokościowe.

2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Zawadówka, na dz. gruntu nr 201, Gmina Chełm. Zakres opracowania obejmuje przebudowę istniejącej drogi na długości 120,00 m i dostosowanie jej do parametrów technicznych dla ruchu KR1.

Projekt ma na celu zapewnienie ciągłości ruchu w sieci dróg gminnych, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i pojazdów.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA

Działka nr 201 na której projektuje się przebudowę drogi stanowi pas drogowy drogi gminnej .

Inwestycja nie narusza interesów osób trzecich.

Droga gminna na odcinku lokalizacji przebudowy znajdują się w terenie o zabudowie mieszkaniowej o prostym odcinku i posiada dobrą widoczność.

4. WARUNKI GRUNTOWO – WODNE

Warunki gruntowo – wodne, stwierdzone w podłożu projektowanej przebudowy drogi, pozwalają na przeprowadzenie projektowanej inwestycji. Ze względu na rodzaj podłoża i warunki wodne, można zaliczyć je do grupy nośności podłoża G2. Nie stwierdzono występowania wody gruntowej powyżej poziomu 1,0m od powierzchni terenu.

5. ZADRZEWIENIE

Na terenie projektowanej inwestycji nie występują drzewa ani zakrzaczenia - samosiewy kolidujące z inwestycją.

6. URZĄDZENIA UZBROJENIA TERENU

W pasie drogowym nie występują elementy uzbrojenia terenu .

7. ZAŁOŻENIA PRZYJĘTE DO PROJEKTOWANIA INWESTYCJI.

Na podstawie uzgodnień przyjęto następujące parametry :

1. Klasa drogi „L” - w sieci dróg gminnych,
2. Szybkość projektowa 30 km/h,
2. Obciążenie (nośność nawierzchni) 100 kN/oś,
3. Kategoria ruchu – KR1.
4. Grupa nośności podłoża G2,
6. Głębokość przemarzania gruntu $h_z=1.00\text{m}$,
7. Przekrój szlakowy,
8. Jezdnia drogi szerokości - 3.50 m,
9. Szerokość podbudowy – 3.80m,
10. Szerokość poboczy utwardzonych kruszywem 0/31,5mm, grubości 10 cm – 2x 0.75m,
11. Odwodnienie powierzchniowe w ramach projektowanego zadania,
12. Pierwsza kategoria geotechniczna obiektu.

Zakres robót budowlanych

Projekt niniejszy obejmuje swym zakresem następujące rodzaje robót:

- ✓ roboty ziemne na poboczach,
- ✓ roboty konstrukcyjne na jezdni i poboczach, ułożenie nowoprojektowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni odpowiadającej wymaganej nośności jak dla KR1 o łącznej grubości konstrukcyjnej:
 - 38 cm na gruntach zaliczanych do kategorii podłoża G2.

8. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE

8.1. Plan sytuacyjny

Zakres przebudowy drogi objętej niniejszym opracowaniem wskazano na mapie zasadniczej w skali 1:500, rys. 2.1.

Projekt zakłada wykonanie: na długości 120,02 m podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej 0/63mm grubości 15,0cm oraz podbudowy zasadniczej z kruszywa kamiennego 0/31,5mm grubości 15,0cm i nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,50m oraz utwardzonych poboczy o szerokości 2 x 0.75 m. Łącznie szerokość utwardzenia wynosi 5.00 m.

Na projektowanej drodze przyjęto spadek poprzeczny, daszkowy wynoszący 2%.

8.2. Przekroje normalne

W dokumentacji technicznej jako podstawowy przekrój zastosowano przekrój daszkowy o spadku poprzecznym wynoszącym 2% oraz podłużnym dostosowanym do spadku podłużnego istniejącego terenu i podbudowy rys.3.1.

8.3. Profil podłużny

Niweleta drogi wynika z konieczności dostosowania jej do niwelety istniejącej podbudowy i istniejących wjazdów oraz aby spełniała warunki techniczne nośności, płynności, równości podłużnej i poprzecznej.

8.4. Konstrukcja nawierzchni projektowanej drogi:

- 4 cm – warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego AC11S, 50/70, dla ruchu KR-1,
- 4 cm – warstwa wiążąca z masy betonu asfaltowego AC16W, 50/70, dla ruchu KR1
- 15 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5mm,
- 15 cm - podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej 0/63mm.

Pobocza zostaną utwardzone na szerokości 0,75 m kruszywem kamiennym łamanym 0/31,5mm o grubości 10,0 cm

8.5. Odwodnienie

Odwodnienie drogi zaprojektowano jako powierzchniowe, przez nadanie nawierzchni i poboczom odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych w celu odprowadzenia wody poza koronę drogi.

8.6. Dane o wpisie do rejestru zabytków oraz ochronie środowiska

Obiekt nie figuruje w rejestrze zabytków, nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej. Przyjęte rozwiązania projektowe nie naruszają istniejącego stanu środowiska.

8.7. Określenie obszaru oddziaływania obiektu.

Obszar oddziaływania określono na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. (Dz. U. nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. *Obszar oddziaływania drogi mieści się w całości na terenie działek na których została zaprojektowana.*

8.8. Stała organizacja ruchu

Przebudowa drogi wymaga dokonania zmian istniejącej organizacji ruchu. Projekt stałej organizacji ruchu stanowi oddzielne opracowanie.

8.9. Organizacja ruchu na czas budowy

W czasie prowadzenia robót drogowych jak również prac towarzyszących należy odpowiednio zabezpieczyć plac budowy. Szczegółowy projekt technologii i organizacji robót powinien być przygotowany przez wykonawcę robót drogowych w oparciu o założenia i warunki podane w niniejszym opisie oraz przy uwzględnieniu wymagań Szczegółowej Specyfikacji Technicznej. Projekt organizacji ruchu na czas budowy podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ zarządzający ruchem.

8.9. Bilans terenu

Zestawienie powierzchni objętych opracowaniem:

- ❖ projektowany droga w istniejącym pasie drogowym - 420,1m²
- ❖ całkowita powierzchnia poboczy – 180,1 m²
- ❖ całkowita powierzchnia drogi – 600,2 m²

8.10. Charakterystyka ekologiczna.

Przebudowa drogi nie spowoduje w stosunku do stanu istniejącego pogorszenia wpływu na:

- środowisko przyrodnicze,
- zdrowie ludzi.

Nie przewiduje się zwiększenia emisji hałasu oraz zanieczyszczeń atmosferycznych.

8.11. Uwagi końcowe i przepisy BHP

Do przebudowy można przystąpić po uzyskaniu zgody na roboty wymagające zgłoszenia robót budowlanych od organu wydającego tą zgodę. Inwestycję należy poprzedzić szczegółowym wytyczeniem w terenie trasy oraz istniejących urządzeń infrastruktury podziemnej. Po zakończeniu budowy, w uzgodnieniu z inspektorem nadzoru, należy wykonać dokumentację powykonawczą w oparciu o inwentaryzację geodezyjną powykonawczą. Wykonane roboty podlegają odbiorowi technicznemu przy udziale przedstawiciela Inwestora. Dokumentacja powykonawcza powinna uwzględniać ewentualne zmiany wprowadzone w czasie budowy w stosunku do dokumentacji projektowej. Dokumentacja powinna zawierać przebieg trasy projektowanych elementów i inne istotne informacje związane z eksploatacją drogi. Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy szczegółowo zapoznać się z usytuowaniem urządzeń podziemnych wykazanych na zaktualizowanych podkładach geodezyjnych. W celu szczegółowego ustalenia lokalizacji uzbrojenia terenu należy wykonać poprzeczne przekopy kontrolne.

W trakcie prowadzenia robót ziemnych należy zachować ostrożność ze względu na możliwość napotkania nie wykazanych na mapach urządzeń podziemnych.

Wszystkie prace objęte niniejszym projektem należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami, warunkami technicznymi, zarządzeniami, instrukcjami i przepisami, z zachowaniem przepisów BHP, ppoż.

Przy pracach budowlanych, należy stosować ustalenia:

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlanych (Dz.U. z 2003 nr 47, poz. 401),
- Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 w sprawie rodzajów prac, które powinny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby (Dz.U. z 1996 nr 62, poz. 288),
- Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 w sprawie rodzajów prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej (Dz.U. z 1996 nr 62 poz. 287).

Kierownik budowy jest zobowiązany do sporządzenia planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2003 nr 120 poz. 1126).

Opracowała: Henryka Figiel