

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej w miejscowości Pieckowo.

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy drogi gminnej w miejscowości Pieckowo.

1.1. Zakres opracowania.

- remont nawierzchni żwirowej na odcinku od km 0+000,00 do km 0+530,00.
- przebudowa drogi polegająca na wykonaniu nawierzchni z kruszywa naturalnego mieszanki niezwiązanej C50/30 z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni żwirowej (lokalnie) jako warstwy odsączającej.
- remont i przebudowa drogi wykonana będzie na odcinku o łącznej długości 1,211km.

2. Materiały wyjściowe.

- 2.1. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000.
- 2.2. Pomiary uzupełniające.
- 2.3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r – poz.430).

3. Stan istniejący.

Przebudowa drogi gminnej rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 594 (granicy pasa drogowego DW594), a kończy się w obrębie zjazdów na dranicę działki nr 177/3. Początkowy odcinek drogi do km 0+530,0 cechuje się dość dobrą nawierzchnią żwirową o szerokości 4,5-5,5m. Pozostały odcinek ma szerokość nawierzchni zawartą w granicach 3,0-3,5m, w której występują liczne wyboje i nierówności, szczególnie w okresie wiosennym. W pasie drogowym występują urządzenia obce: linia energetyczna, kabel telekomunikacyjny, kabel energetyczny i wodociąg.

Na granicy pasa drogowego rosną pojedyncze drzewa niekolidujące z planowaną przebudową.

Wjazd na drogę wojewódzką następuje spod znaku A-7.

Droga przebiega przez tereny o luźnej zabudowie i rolniczo-użytkowane.

W podłożu drogi występują grunty nośne, są to gliny zwięzłe i gliny piaszczyste.

4. Stan projektowany.

4.1. Rozwiązania chroniące środowisko

Przebudowa drogi przebiegać będzie ściśle jej istniejącym śladem. Teren zajmowany przez drogę jest już w chwili obecnej przekształcony przez człowieka. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na zmianę krajobrazu oraz zaburzenie środowiska przyrodniczego, a płynność jazdy wpłynie na zmniejszenie emisji spalin do atmosfery.

Oczyszczenie wód opadowych z nawierzchni nastąpi poprzez naturalne oczyszczenie, retencja terenów zielonych i podłoża.

Do realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane typowe, nie wpływające negatywnie na środowisko, materiały budowlane takie jak: kruszywo naturalne, kruszywo łamane.

4.2. Podstawowe parametry techniczne.

- szerokość wzmacnianej nawierzchni 5,0m
- szerokość profilowania poboczy w granicach 0,5- 1,0m.

4.3. Geometria pozioma

Geometria pozioma wpasowana została do istniejącego przebiegu nawierzchni żwirowej w pasie drogowym. Zaprojektowano łuki bez krzywych przejściowych.

4.4. Profil podłużny

Niweletę dostosowano do istniejącej, maksymalnie wykorzystując istniejącą nawierzchnię. Drogę cechuje duża płynność i widoczność. Spadki podłużne wahają się w granicach 0,5-2,5%. Niweletę drogi dostosowano do istniejącej.

Na odcinku od km 0+600,00 projektowaną niweletę drogi nieznacznie wyniesiono powyżej istniejącej (około 0,2-0,6m) z uwagi na występowanie niższego poziomu wód gruntowych i przebieg drogi w wykopie.

4.5. Przekrój normalny

Przyjęta w projekcie technologia robót określa:
Początkowy odcinek drogi do km 0+530,0 wymaga remontu nawierzchni żwirowej i uzupełnienia kruszywem naturalnym częściowo przekruszonym (mieszanka niezwiązana C50/30) o grubości warstwy do 10cm.

Przebudowa drogi na pozostałym odcinku zakłada poszerzenie istniejącej nawierzchni lokalnie wykonanie niewielkiego nasypu z kruszywa naturalnego o wskaźniku wodoprzepuszczalności $k > 8\text{m}/25\text{h}$ (żwir), różnoziarnistości $U > 5$.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni drogi na odcinku od km 0+530,0 do km 1+211,15:

- warstwa wzmacniająca istniejącą nawierzchnię żwirową – kruszywo naturalne mieszanka niezwiązana C50/30 grubość warstwy 20 cm
- istniejąca nawierzchnia żwirowa i gruntowa zostanie wyprofilowana i zagęszczona, stanowić będzie warstwę odsączającą.

Zjazdy i pobocza zostaną uzupełnione, wyprofilowane kruszywem naturalnym (żwirem) i zagęszczone. Ten etap budowy zostanie wykorzystany jako podbudowa do nawierzchni docelowej.

Należy zwrócić uwagę na zagęszczenie podłoża i nawierzchni, które przedstawiono w spacyfikacjach technicznych.

4.6. Roboty wykończeniowe

Przyległy teren należy wyrównać, usunąć nie wbudowane grube kruszywo z poboczy.

4.7. Zieleń.

Przy realizacji inwestycji nie wymagana jest wycinka drzew.

5. Urządzenia obce.

5.1. Zabezpieczenie sieci i przyłączy

Należy zachować warunki wydane przez właścicieli tych urządzeń zawarte w uzgodnieniach, które są załączone do niniejszej dokumentacji.

6. Odwodnienie

6.1. Odwodnienie terenu

Nadane spadki poprzeczne i podłużne nawierzchni, poboczy zapewniają powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych na przyległy teren. W obrębie pasa drogowego gdzie zlokalizowano zastoiska wód roztopowych zaprojektowano typowe przepusty z rur stalowych ocynkowanych spiralnie karbowanych. Średnice przepustów 800mm, zakończenia rur dostosowane są do pochylenia skarp 1:1,5, umocnienie wlotów i wylotów darnią.

7. Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu

7.1. Stan projektowany.

Istniejący znak A-7 zlokalizowany przy wjeździe na drogę wojewódzką pozostaje bez zmian.
Na czas robót wykonawca opracuje i uzgodni schemat oznakowania.

Opracował

Zb. Koper