

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej w miejscowości Pasterzewo.

1. Przedmiot i zakres opracowania

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

1.1. Zakres opracowania.

- przebudowa drogi polegająca na wykonaniu nawierzchni z kruszywa naturalnego mieszanki niezwiązanej C50/30 z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni żwirowej (lokalnie) jako warstwy odsączającej.
- przebudowa drogi wykonana będzie na odcinku około 1153m.

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 dróg gminnych a kończy się na działce nr 14-198 obręb Robawy. Nawierzchnia drogi jest gruntowa, lokalnie żwirowa o szerokości 3,5-5,0m, 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.

W pasie drogowym nie występuje zadrzewienie.

Oznakowanie nie występuje.

Droga przebiega przez tereny rolniczo-użytkowane i leśne.

W podłożu drogi występują grunty nośne.

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 3,5m
- szerokość profilowania poboczy w granicach 0,5- 0,75m.

4.3. Geometria pozioma

Geometria pozioma wpasowana została ściśle do istniejącego przebiegu nawierzchni żwirowej. 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 0,5-3,5%. Niweletę drogi dostosowano do istniejącej co znacznie zminimalizuje koszty planowanej przebudowy drogi.

4.5. Przekrój normalny

Przyjęta w projekcie technologia robót określa:

Technologia robót z uwagi na występowanie piasków drobnych zakłada doziarnienie podłoża kruszywem naturalnym (żwirem) celem uzyskania wymaganego stopnia zagęszczenia.

- maksymalne wykorzystanie istniejącej (lokalnie) nawierzchni żwirowej, która zostanie wyprofilowana, miejscami uzupełniona kruszywem naturalnym o wodoprzepuszczalności $k > 8 \text{ m/24h}$, różnoziarnistości $U > 5$ i zagęszczona.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni drogi:

- warstwa wzmacniająca istniejącą nawierzchnię żwirową – kruszywo naturalne mieszanka niezwiązana C50/30 grubość warstwy 15 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.

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.

Urządzenia obce nie kolidują z projektem przebudowy drogi.

6. Odwodnienie

6.1. Odwodnienie terenu

Nadane spadki poprzeczne i podłużne nawierzchni, poboczy zapewniają powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych na przyległy teren, który cechuje duża przepuszczalność. W obrębie pasa drogowego nie występują zastoiska wód roztopowych.

7. Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu

7.1. Stan projektowany.

Na czas robót wykonawca opracuje i uzgodni schemat oznakowania.

Opracował

Zb. Koper