

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej Babiec Piaseczny – Łukomie , gmina Rościszewo

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej na działkach o nr ewidencyjnych:

- obr. Babiec Piaseczny: 186,
- obr. Babiec Więczanki: 191/2; 136/1; 25; 133/1; 132/4; 132/3; 132/6; 131/2; 127/1; 120; 191/1; 131/1; 118/1; 54/4; 64/3,
- obr. Babiec Rżały: 24,
- obr. Łukomie: 186

przeznaczonych na cele komunikacyjne.

L = 4+486,39 mb

L = 0+155,30 mb

Zakres opracowania obejmuje przebudowę istniejącej drogi wraz z poboczami i zjazdami oraz oczyszczeniem istniejących rowów. Projektowana inwestycja nie wykracza poza pas drogowy, który jest własnością gminy Rościszewo.

2. PODSTAWY OPRACOWANIA

2.1 Decyzja Nr 5/2007 o ustaleniu lokalizacji celu publicznego

2.2 Decyzja Nr/2008 o ustaleniu lokalizacji celu publicznego zmieniająca ostateczną decyzję nr 5/2007 z dn. 23-08-2007r wójta gm. Rościszewo o ustaleniu lokalizacji celu publicznego.

2.3 Decyzja Nr 7/08 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

2.4 Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000 aktualna do celów projektowych.

2.5 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z 14.05.1999r.)

2.6 Katalog Typowych Konstrukcji Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych - Warszawa 1990r.

2.7 Uzgodnienia branżowe

2.8 Obowiązujące przepisy i normy.

3. LOKALIZACJA

Teren objęty projektem drogowym obejmuje gminę Rościszewo obr. Babiec Piaseczny, obr. Babiec Więczanki, obr. Babiec Rżały oraz obr. Łukomie. Szczegółową lokalizację projektowanego obiektu pokazano na orientacji i planie zagospodarowania terenu. Na całej długości opracowania droga przebiega w obszarze zabudowanym.

4. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

4.1 Podkłady geodezyjne

Dokumentację opracowano na mapie do celów projektowych w skali 1:1000 wykonanej na zlecenie gminy Rościszewo przez geodetę Waldemara Wiśniewskiego.

4.2 Warunki gruntowo wodne

Na odcinku od km 0+387,10 do km 3+172 (profil podłużny nr 1) oraz od km 0+000 do km 0+155,30 (profil podłużny nr 2) istnieje droga żwirowa –średnia gr. żwiru ok. 25cm.

Na pozostałych odcinkach istnieje droga gruntowa, gdzie od km 0+000 do km 0+387,15 (profil podłużny nr 1) oraz od km 3+577,53 do km 4+486,39 zaprojektowano podsypkę żwirową gr. 25cm, natomiast w pobliżu mostu: od km 3+253,78 do km 3+577,53 zaprojektowano podsypkę żwirową gr. 50cm.

4.3 Stan istniejący i uzbrojenie terenu

Teren objęty niniejszą inwestycją stanowi obszar zagospodarowany, na terenie występują uzbrojenia podziemnego w postaci:

- sieć telefoniczna
- sieć wodociągowa
- sieć elektryczna

Trasy uzbrojenia oraz przeszkody terenowe pokazane są na planie sytuacyjno-wysokościowym w skali 1:1000

Zabudowa po obu stronach drogi, szerokość pasa drogowego zmienna od 6 do 13 m

5. Stan prawny

Wszystkie roboty realizowane będą w granicach działek będących w zarządzie gminy Rościszewo – oświadczenie o prawie dysponowania gruntem w załączeniu.

6.Opis rozwiązań projektowych

Zakres opracowania wynikający z zlecenia inwestora ogranicza się do:

Przebudowa drogi gminnej o szerokości 4m jednopasmowej z obustronnymi poboczami o szerokości 2 x 1m i wjazdami oraz oczyszczenie istniejących rowów. Woda z jezdni odprowadzona jest do oczyszczonych rowów, na pobocza żwirowe lub do ścieku korytkowego.

Projektowana konstrukcja nawierzchni drogi:

a) na odcinku od 0+000 do 0+387,15(profil podłużny nr I)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszyw łamanych – tłuczeń grub. 15cm
- warstwa odsączająca ze żwiru zagęszczona mechanicznie grub. 25cm

b) na odcinku od 0+387,15 do 3+172,10(profil podłużny nr I)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszyw łamanych – tłuczeń grub. 15cm
- warstwa z kruszywa rozścielanego mechanicznie – wyrównanie podłoża żwirem średniej grub. 5cm

c) na odcinku od 3+172,10 do 3+253,78 istniejący bruk (profil podłużny nr I)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5 cm

d) na odcinku od 3+253,78 do 3+327,60 (profil podłużny nr I)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszyw łamanych – tłuczeń grub. 15cm
- warstwa odsączająca ze żwiru zagęszczona mechanicznie grub. 50cm

e) na odcinku od 3+327,60 do 3+342,50 most-(profil podłużny nr I)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 5cm

f) na odcinku od 3+342,50 do 3+577,53 (profil podłużny nr I)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszyw łamanych – tłuczeń grub. 15cm
- warstwa odsączająca ze żwiru zagęszczona mechanicznie grub. 50cm

g) na odcinku od 3+577,53 do 4+486,39 (profil podłużny nr I)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszyw łamanych – tłuczeń grub. 15cm
- warstwa odsączająca ze żwiru zagęszczona mechanicznie grub. 25cm

h) na odcinku od 0+000 do 0+155,30 (profil podłużny nr II)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszyw łamanych – tłuczeń grub. 15cm
- warstwa z kruszywa rozściełanego mechanicznie – wyrównanie podłoża żwirem średniej grub. 5cm

Wjazdy na pola i do posesji o szerokości zmiennej dostosowanej do sytuacji istniejącej w terenie .

Konstrukcja na wjazdach: wjazdy żwirowe śr. gr. 20 cm

7. Spadki podłużne i poprzeczny

Dla drogi przedstawiono profil podłużny- niweleta po osi drogi, spadki poprzeczne dwustronne 2% od km 0+000 do km 4+486,39 (profil nr 1) oraz od km 0+000 do km 0+155,3(profil nr 2), pobocza 6% w kierunku pól. Spadki na łukach jednostronne 2 %.

8. Roboty ziemne

Zakres robót:

- w km 0+000 do km 0+387,15 (profil nr 1)
- od km 3+253,78 do km 3+577,53 (profil nr 1)
- od km 3+577,53 do 4+486,39 (profil nr 1)

wykopy z wywiezieniem gruntu, gdzie $V_w=1956,53m^3$. Nasypy pod pobocza z gruntu uzyskanego z wykopu $V=734,65m^3$. Nadmiar gruntu do wywieżenia $V=1455,47m^3$.

Na odcinku:

- od km 0+387,15 do km 3+172,15 (profil nr 1)
- od km 0+000 do km 0+155,30 (profil nr 2)

roboty ziemne polegać będą na wyprofilowaniu i wyrównaniu nawierzchni żwirowej – żwirem średniej grubości 5cm.

9. Odwodnienie nawierzchni

Wody opadowe z jezdni bitumicznej odprowadzane będą powierzchniowo na projektowane pobocza żwirowe bez spływu na sąsiednie działki, do ścieku korytkowego oraz częściowo do oczyszczonych rowów.

W km od:

- 2+749,45 do 2+850 po lewej stronie, (profil podłużny nr 1)
- 2+974,90 do 3+048,50 po prawej stronie, (profil podłużny nr 1)
- 3+127,40 do 3+201,75 po prawej stronie (profil podłużny nr 1)
- 0+067,90 do km 0+138,30 po lewej stronie (profil podłużny nr 2)
- 0+106,40 do km 0+155,03 po prawej stronie (profil podłużny nr 2)

zaprojektowano ścieki korytkowe z elementów betonowych o szerokości 60cm.

10. Oznakowanie tymczasowe

Oznakowanie tymczasowe objęte będzie odrębnym opracowaniem. Dokumentacja ta zawiera oznakowanie docelowe .

11. Uwagi odnośnie realizacji

Wszystkie roboty i odbiory należy prowadzić w oparciu o „Ogólne specyfikacje techniczne” /OST/ lub polskie normy /PN/ oraz warunki BHP, na czas robót teren budowy zamknięty dla osób postronnych. Wejście w teren po uzyskaniu zgody właściwego zarządcy dróg.

12. Obszar oddziaływania obiektu

Planowany zakres robót ogranicza się do działek wykazanych w punkcie 1. i nie oddziałuje na inne działki, parametry budowanych obiektów nie naruszają istniejącej równowagi w otoczeniu tak w planie jak i w profilu.

13. Spełnienie wymogów dotyczących ochrony środowiska

- zaprojektowano taką organizację robót, która nie powoduje nadmiernych uciążliwości dla środowiska przyrodniczego, zdrowia ludzi i zwierząt oraz innych obiektów budowlanych

- ziemia z korytowania będzie załadowana na samochody i wywieziona na składowisko gminne lub przekazana osobom fizycznym na potrzeby własne
- przy budowie przedmiotowej drogi będą stosowane urządzenia i technologie przyjazne środowisku
- proponowana kompensacja przyrodnicza przy nasadzeniu drzew: 6szt. wierzb

14. Uwaga

Na budowie mogą wystąpić roboty, których ilość na dzień dzisiejszy trudno przewidzieć. Dotyczy to sytuacji, gdy nowa nawierzchnia nie pokryje się z istniejącą drogą żwirową, wtedy będzie brakowało pod podbudowę tłuczniową warstwy żwiru. Roboty te uwzględniono w kosztorysie inwestorskim bez podania ich ilości. Jeżeli wystąpią, Inspektor Nadzoru musi dokonać ich obmiaru i należy to potraktować jako roboty dodatkowe, zwiększając wynagrodzenie wykonawcy.

15. Bilans robót

- dł. odcinka:

4486,39mb (profil podłużny nr 1)

155,3mb (profil podłużny nr2)

- szer. jezdni- 4 m

- pobocza 2 x 1 m

OBLICZENIA ROBÓT DROGOWYCH:

1. Roboty bitumiczne:

a) warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5cm na odcinku od 0+000 do 4+642
=19237,04m²

b) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4cm na odcinku od 0+000 do 4+642
=18835,84m²

2. Powierzchnie:

a). powierzchnia jezdni 18566,76 m²

b). powierzchnia poboczy 9283,38 m²

3. Oznakowanie pionowe

- znaki drogowe szt. 40