

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ PUBLICZNEJ (DZ. NR 132; 131; 127) Z UTWARDZENIEM TERENU NA DZ. NR 40/2 W M. KRZEKOTÓW

1. Inwestor i dane ogólne:

Gmina Głogów

Ul. Piaskowa 1

67-200 Głogów

Teren inwestycji objęty opracowaniem stanowią działki:

- ✓ 132; 131; 127; 40/2 – obręb 0006 Krzekotów, jedn. ewidencyjna 020302_2 Głogów, powiat głogowski

Miejscowość Krzekotów posiada historyczny układ ruralistyczny. W związku z tym podejmowanie działań wymaga uzgodnienia z wojewódzkim konserwatorem zabytków.

2. Podstawa opracowania.

Zlecenie Inwestora.

3. Materiały wyjściowe.

- zlecenie Inwestora
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (DZ.U. nr 43 poz. 430 z 1999r.) z późniejszymi zmianami
- ustawa z dnia 07.07.1994 Prawo budowlane
- „Katalog powtarzalnych elementów drogowych (KPED)” - Transprojekt, Warszawa 1979 r.,
- uzgodnienia branżowe.
- pomiary inwentaryzacyjne
- kopia mapy sytuacyjnej w skali 1:500, pobrana z Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Głogowie

4. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej (dz. nr 132; 131; 127) oraz utwardzenia terenu na dz. nr 40/2 m. Krzekotów, gmina Głogów.

Zakres inwestycji:

- ✓ Przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni
- ✓ Przebudowa zjazdów
- ✓ Budowa dojazdów do furtek
- ✓ Utwardzenie terenu z betonowej kostki brukowej
- ✓ Regulacja wysokościowa istniejących włazów i pokryw uzbrojenia podziemnego
- ✓ Humusowanie terenów i pasów zieleni

5. Stan istniejący.

5.1 Istniejący teren

Przedmiotowa droga gminna publiczna – dz. nr 132; 131 – położona jest w centralnej części miejscowości Krzekotów, gmina Głogów, powiat głogowski. Przebiega ona przez teren zabudowany – okoliczny teren stanowi zwarta zabudowa wiejska. Dojazd do drogi gminnej stanowi od strony południowej droga gminna na dz. nr 127.

Aktualnie na terenie przewidywanych robót budowlanych znajduje się droga z jezdnią o zmiennej szerokości ok. 3,0-4,0m i nawierzchni tłuczniowej. Niweleta drogi przebiega po istniejącym terenie.

Działka nr 40/2 – teren zagospodarowany z istniejącym nieużytkowanym budynkiem. W miejscu planowanego utwardzenia terenu – nawierzchnia trawiasta.

Szerokość pasa drogowego wynosi od 6,2m do 10,0m.

5.2 Analiza szerokości pasa drogowego

Ze względu na trudne warunki terenowe tj. wąski pas drogowy wynikający z istniejącego zagospodarowania terenu i bardzo bliską zabudowę mieszkalną/gospodarczą konieczne jest wykonanie analizy przeprowadzonej w oparciu o §7.2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w związku z niespełnieniem wymogu §7.1 rozporządzenia w zakresie najmniejszej szerokości w liniach rozgraniczających ulicy klasy D, o przekroju jednojezdniowym, która powinna wynosić co najmniej 10 m.

Na odcinku objętym projektem występuje zawężenie szerokości pasa drogowego do 6,2m.

Szerokość drogi w liniach rozgraniczających przyjęta w projekcie zapewnia możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, zatem jest tutaj spełniony warunek §6 rozporządzenia.

Przeanalizowano następujące zagadnienia:

- a) Wzajemne rozmieszczenie elementów drogi oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych.

W projekcie zachowano wszystkie wymagane przepisami parametry jezdni i urządzeń związanych z drogą.

Zaprojektowana szerokość jezdni tj. 4,5m zapewnia zlokalizowanie wszystkich elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej w istniejącym pasie drogowym – inwestycja nie wymaga poszerzenia pasa drogowego co znacznie zwiększyłoby koszty inwestycji a wejście w prywatne grunty mogłoby być przyczyną sporów społecznych.

W analizowanym przekroju przedmiotowej drogi zlokalizowano:

- Elementy ulicy (jezdnia, pobocza gruntowe, odwodnienie powierzchniowe)
- Urządzenia infrastruktury (sieć wodociągowa, sieć energetyczna, sieć telekomunikacyjna)

b) Sposób etapowego i docelowego odwodnienia.

Projektowana przebudowa drogi gminnej jest rozwiązaniem docelowym (w tym również docelowy sposób odwodnienia). Odwodnienie powierzchniowe projektowanej jezdni będzie realizowane dzięki układowi spadków poprzecznych oraz podłużnych, kierujących wody opadowe w tereny zielone w granicach pasa drogowego.

c) Sposób wysokościowego rozwiązania ulicy.

Mniejsza szerokość linii rozgraniczających nie ma wpływu na wysokościowe ukształtowanie jezdni. Zaprojektowano odtworzenie istniejących spadków podłużnych (z ewentualną korektą do spadków normatywnych).

d) Wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia.

Nie dotyczy przedmiotowej inwestycji – nie występuje tu wartościowe zadrzewienie.

e) Podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych.

Nie dotyczy przedmiotowej inwestycji – nie występują grunty o małej nośności, tereny zalewowe jak również skomplikowane warunki gruntowe.

f) Podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza.

Nie występują tu obiekty (w tym budynki) wymagające ochrony przed nadmiernym hałasem i zanieczyszczeniami powietrza. Zawężenie pasa drogowego nie będzie miało żadnego wpływu na oddziaływanie wibracjami, przy czym należy tutaj zaznaczyć, że w wyniku przeprowadzenia inwestycji zmniejszą się uciążliwości od wibracji, ze względu na budowę nowej, równej nawierzchni jezdni.

5.2 Istniejące odwodnienie terenu.

Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo spadkami poprzecznymi i podłużnymi poboczami w okoliczne tereny zielone w zakresie pasa drogowego.

5.3 Istniejące uzbrojenie terenu.

W rejonie projektowanej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć wodociągowa,
- sieć energetyczna (doziemna i napowietrzna),
- sieć telekomunikacyjna,

6. Dane techniczne

Charakterystyczne projektowane parametry techniczne:

- ✓ Droga gminna publiczna
- ✓ klasa drogi – D

- ✓ kategoria obciążenia ruchem – KR2
- ✓ prędkość projektowa – 30km/h
- ✓ szerokość jezdni drogi gminnej – 4,5m (z krawężnikami)
- ✓ nawierzchnia jezdni – betonowa kostka brukowa,
- ✓ oporniki – betonowe krawężniki 30x15cm ułożone „na płask”,
- ✓ promienie łuków – 6,0m÷20,0m,
- ✓ szerokość projektowanych dojeżdż do furtek – min. 1,0m,
- ✓ nawierzchnia dojeżdż do furtek – betonowa kostka brukowa,
- ✓ oporniki dojeżdż do furtek – betonowe obrzeża 30x8cm,
- ✓ szerokość projektowanych zjazdów – 4,0m,
- ✓ nawierzchnia zjazdów – betonowa kostka brukowa.
- ✓ oporniki zjazdów - betonowe obrzeża 30x8cm,

7. Opis projektowanych rozwiązań

Zaprojektowano przebudowę drogi gminnej na dz. nr 131; 132 na odcinku ok. 329m z przebudową skrzyżowania z drogą gminną na dz. nr 127 oraz utwardzenie terenu na dz. nr 40/2 w zakresie określonym na planie orientacyjnym oraz planach sytuacyjnych. Należy wprowadzić określone na planach sytuacyjnych drobne zmiany w przebiegu przedmiotowej drogi – projektowana szerokość 4,5m (z krawężnikami).

Istniejącą konstrukcję jezdni z tłucznia rozebrać a następnie po uprzednim korytowaniu z profilowaniem podłoża ułożyć 25cm warstwę podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm, 5 cm podsypkę cementowo – piaskową 1:4 gr. 5cm oraz nawierzchnię z betonowej kostki brukowej gr. 8cm. Nawierzchnia posiadać będzie daszkowy lub jednostronny spadek poprzeczny równy 2%. Konstrukcję jezdni zaoporać betonowym krawężnikiem 30x15cm ułożonym „na płask” na ławie z betonu C12/15.

Odtworzyć istniejącą niweletę drogi (z ewentualną korektą do spadków normatywnych) – tak aby zapewnić sprawny spływ wód opadowych oraz zapobiec przelewaniu się wód z pasa drogowego na okoliczne posesje.

W ramach inwestycji zaplanowano przebudowę istniejącego skrzyżowania z drogą gminną na dz. nr 127. Istniejącą konstrukcję nawierzchni z tłucznia rozebrać a następnie po uprzednim korytowaniu z profilowaniu podłoża ułożyć 25cm warstwę podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm, 5 cm podsypkę cementowo – piaskową 1:4 gr. 5cm oraz nawierzchnię z betonowej kostki brukowej gr. 8cm. Promienie łuków wlotu R=8,0m.

Zaprojektowano dojścia do furtek chodniki o szer. min. 1,0m o nawierzchni z bet. kostki brukowej gr. 8cm na 5 cm podsypce cem.-piask. 1:4 i 20cm warstwie podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm. Nawierzchnię zaoporać bet. obrzeżem 30x8cm na ławie z betonu C12/15 a od strony jezdni krawężnikiem betonowym 30x15 ułożonym „na płask” wyniesionym na 4cm w stosunku do nawierzchni.

Zaplanowano przebudowę istniejących zjazdów o szerokości 4,0m każdy i nawierzchni z bet. kostki brukowej gr. 8cm kolorowej na 5 cm podsypce cem.-piask. 1:4 i 20 cm warstwie podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm. Nawierzchnię zjazdów zaoporać krawężnikiem betonowym 30x15 ułożonym „na płask” wyniesionym na 4cm w stosunku do nawierzchni jezdni oraz na pozostałych krawędziach betonowym obrzeżem 30x8cm na ławie z betonu C12/15. Zjazdom nadać spadek poprzeczny w kierunku nawierzchni jezdni o wartości max. 5%.

Wykonać utwardzenie terenu (teren pod wiatę przystankową) na dz. nr 40/2 o wymiarach 2,0m x 4,0m i nawierzchni z bet. kostki brukowej gr. 8cm na 5 cm podsypce

cem.-piask. 1:4 i 20cm warstwie podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm. Nawierzchnię zaoporować bet. obrzeżem 30x8cm na ławie z betonu C12/15.

Odwodnienie drogi odbywać się będzie bez zmian - wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo spadkami poprzecznymi i podłużnymi poboczami w okoliczne tereny zielone w zakresie pasa drogowego.

W ramach inwestycji należy utworzyć pasy zieleni w miejscach określonych na planie zagospodarowania terenu – humusowanie 20cm warstwą ziemi urodzajnej z obsianiem mieszanką traw.

Konstrukcja nawierzchni.

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

1. Betonowa kostka brukowa - gr. 8 cm,
2. Podsypka cem. - piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
3. Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm – gr. 25 cm,

Konstrukcja nawierzchni dojeżdż do furtek/utwardzenia terenu/zjazdów:

1. Betonowa kostka brukowa - gr. 8 cm,
2. Podsypka cem. - piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
3. Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm – gr. 20 cm,

Wszystkie materiały zastosowane przy inwestycji muszą posiadać atesty i być dopuszczone do stosowania. Wszystkie warstwy konstrukcyjne nawierzchni należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.

8. WEJŚCIA W GRUNTY OBCE

Teren, na którym zostanie zrealizowana inwestycja stanowi w całości własność Inwestora.

9. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Stała organizacja ruchu po wykonaniu inwestycji w obrębie opracowania nie zmieni się.

10. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU , ODDZIAŁYWANIE NA DZIAŁKI SĄSIEDNIE

Planowana inwestycja nie będzie wywierać negatywnego wpływu na środowisko, gdyż nie wpłynie na zwiększenie natężenia ruchu, poziomu hałasu i zanieczyszczeń.

W wyniku realizacji inwestycji nie zostanie zaburzona gospodarka wodna terenu – wody opadowe zostaną zagospodarowane w obrębie pasa drogowego.

Obszar oddziaływania obiektu, o którym mowa w art. 20 ust 1, pkt. 1c ustawy Prawo Budowlane obejmuje działki wskazane jako teren inwestycji tj. działki nr:

- ✓ 132; 131; 127; 40/2 – obręb 0006 Krzekotów, jedn. ewidencyjna 020302_2 Głogów, powiat głogowski

Inwestycja nie będzie mieć negatywnego wpływu i nie będzie oddziaływać na działki i tereny sąsiednie. Projektowane zagospodarowanie terenu i jego użytkowanie nie wpłynie na

pogorszenie istniejącego stanu działek sąsiednich. Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamyka się w granicach działek ujętych we wniosku.

11. UWAGI

- Przed rozpoczęciem prac budowlanych należy „wynieść geodezyjnie rozwiązania projektowe na teren budowy” aby zweryfikować zgodność rozwiązań sytuacyjno - wysokościowych przyjętych w projekcie z istniejącym terenem i jego zagospodarowaniem
- Prace prowadzić pod nadzorem właścicieli/zarządców czynnych sieci uzbrojenia terenu (osoby do tego uprawnione). Przed rozpoczęciem inwestycji Wykonawca ma obowiązek przejąć protokolarnie przejąć elementy uzbrojenia terenu od ich zarządców.
- Szczegółowy zakres prac został określony w przedmiarze robót stanowiącym integralną część SIWZ

mgr inż. Paweł Ratuś