

O p i s t e c h n i c z n y

1. Podstawa opracowania

- Umowa z Urzędem Miasta i Gminy Prabuty na wykonanie dokumentacji technicznej
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Pomiary i wizja w terenie

2. Cel opracowania

- Celem opracowania jest poprawa bezpieczeństwa, komfortu jeźdźcy oraz odwodnienia w pasie drogowym na działkach:
113, 114 – obręb 0001 Antonin,
95/1, 99 – obręb 0005 Górowychy,
63, 73 obręb 0023 Rodowo,
stanowiących układ drogowy między miejscowościami Górowychy i Rodowo w gminie Prabuty. Zaprojektowano rozwiązania polegające na budowie nawierzchni bitumicznej jezdni, zjazdów oraz pobocza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.
- Przebudowa nawierzchni pozytywnie wpłynie na połączenie komunikacyjne z przyległymi drogami, a w jej wyniku nastąpi poprawa dostępności komunikacyjnej do przyległych terenów zabudowy mieszkaniowej oraz rolniczej

3. Zakres opracowania

Zakresem opracowania objęto przebudowę nawierzchni na odcinku 2,816 km.

Cały zakres w/w prac zlokalizowany jest na działkach o numerach ewidencyjnych:

113, 114 – obręb 0001 Antonin,

95/1, 99 – obręb 0005 Górowychy,

63, 73 – obręb 0023 Rodowo,

będących w całości własnością gminy Prabuty oraz stanowiących pas drogowy przedmiotowej drogi gminnej.

Zakres robót przedstawiono na rysunkach 2.1 – 2.4

4. Stan istniejący

Teren pasa drogowego ujęty w opracowaniu jest terenem częściowo utwardzonym kruszywem i stanowi układ komunikacyjny między miejscowościami Górowychy i Rodowo, a także dojazdy do pobliskich terenów mieszkalnych i rolniczych.

W obrębie przebudowywanej nawierzchni występuje sieć telekomunikacyjna, energetyczna oraz wodociągowa.

5. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu zawiera się w działkach nr: 113, 114 – obręb 0001 Antonin; 95/1, 99 – obręb 0005 Górowychy; 63, 73 – obręb 0023 Rodowo.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie powoduje ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności przez osoby trzecie w obszarze oddziaływania obiektu budowlanego. Ponadto nie wpływa negatywnie na dostęp do światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi. Rozwiązania techniczne oraz sposób zagospodarowania terenu nie powodują uciążliwości związanych z hałasem, wibracjami, zakłóceniami elektrycznymi i promieniowaniem, a także zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

Po zrealizowaniu inwestycji, na sąsiednich działkach będzie możliwe zachowanie ich parametrów.

6. Oddziaływanie inwestycji na środowisko

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dlatego też nie wymagało przeprowadzenia postępowania oceny oddziaływania na środowisko. Obszar oddziaływania planowanej inwestycji ogranicza się wyłącznie do terenów zlokalizowanych na działkach nr: 113, 114 – obręb 0001 Antonin; 95/1, 99 – obręb 0005 Górowychy; 63, 73 – obręb 0023 Rodowo.

Nie wystąpi oddziaływanie planowanej inwestycji na tereny do niej przylegające.

7. Badania geologiczne

Ponieważ roboty ziemne ograniczają się do wykonania korytowania pod warstwy konstrukcyjne, nie było potrzeby wykonania wierceń geologicznych gruntu. Wykopy kontrolne do głębokości średnio 50 cm, wskazywały na występowanie gruntów przydatnych do budowy.

W projektowanej nawierzchni występuje uzbrojenie podziemne w postaci sieci wodociągowej, telekomunikacyjnej oraz energetycznej, lecz z uwagi na przewidywany zakres robót (roboty ziemne polegać będą na wykonaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne na średnią głębokość do 30 cm), nie wystąpi kolizja uzbrojenia z projektowaną nawierzchnią.

Zaleca się geodezyjne zlokalizowanie uzbrojenia podziemnego a także prowadzenie robót ziemnych w obrębie uzbrojenia w sposób ręczny.

8. Stan projektowany

1. Plan sytuacyjny

Zaprojektowano jezdnię, zjazdu o nawierzchni z mieszanki mineralno – asfaltowej. Na odcinku km 0+000 – 1+211,12 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,0m, zaś na pozostałym odcinku o szerokości 4,0m. Na całej długości opracowania zaprojektowania pobocza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Parametry techniczne projektowanych nawierzchni:

Szerokość nawierzchni drogi 4,0 – 5,0 m

Szerokość pobocza – zmienna, max. 0,75 m

Długość opracowania – ok. 2,816 km

2. Profil podłużny i poprzeczny układu drogowego

Rzędne profilu podłużnego projektowanej nawierzchni układu drogowego dostosowano do istniejącego terenu, uwzględniając konieczność połączenia z przylegającymi drogami oraz zjazdami do posesji prywatnych i terenów rolniczych.

Spadki poprzeczne jezdni zaprojektowano jako dwustronne o wartości 2% oraz jednostronne o wartości 2% i przedstawiono na rysunkach 2.1-2.4 i 3.1-3.3.

Spadki poprzeczne poboczy zaprojektowano jako jednostronne o wartości 2-6% i przedstawiono na rysunkach 3.1-3.3.

3. Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano konstrukcję nawierzchni z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni z kruszywa łamanego (dotyczy odcinka od km 0+000 do km 1+211) lub nową konstrukcję na pozostałym odcinku drogi, całość pokazano na rysunkach 3.1 – 3.3 – przekroje konstrukcyjne.

4. Roboty ziemne

Roboty ziemne ograniczają się do wykonania koryta pod warstwy konstrukcyjne, na średnią głębokość do 30 cm i uzupełnienia podłoża pod konstrukcją nawierzchni. Wykonane koryto należy wyprofilować pod warstwy konstrukcyjne i zagęścić mechanicznie. W przypadku stwierdzenia gruntów kategorii innej niż G1 należy powiadomić projektanta i Inwestora celem podjęcia decyzji o doprowadzeniu istniejącego podłoża do kategorii G1.

5. Odwodnienie

Odwodnienie terenu objętego opracowaniem, zaprojektowano jako powierzchniowe z wykorzystaniem projektowanego pobocza infiltracyjnego z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz podłoża gruntowego w obrębie pasa drogowego.

6. Poprawa bezpieczeństwa

Biorąc pod uwagę trudne warunki występujące na odcinku drogi od km 1+211 do km 2+816, związane z ograniczoną szerokością pasa drogowego i związaną z tym potrzebę uzyskania dodatkowych środków finansowych, przyjęto rozwiązanie polegające na utwardzeniu nawierzchni jezdni do szerokości minimum 5,0 m z wykorzystaniem poboczy drogi. Poszerzenie należy wykonać na długości przyjętego pojazdu normatywnego, w miejscach występującej widoczności ułatwiającej wymijanie pojazdów. Lokalizację mijanek oraz zastosowaną technologię wykonania nawierzchni pokazano w części rysunkowej opracowania.
Zastosowane rozwiązanie jest zgodne z Wytycznymi projektowania odcinków dróg zamiejskich WRD-22-4.

9. Uzbrojenie terenu i sieci podziemne

Na terenie opracowania przebiegają sieci podziemne – wodociąg, sieć telekomunikacyjna oraz energetyczna. Roboty ziemne będą prowadzone do głębokości średnio 0,3 m, nie wystąpią kolizje z uzbrojeniem podziemnym. Istniejące zasuwy wodociągowe przeznaczono do regulacji wysokościowej. W miejscu przejścia

sieci telekomunikacyjnej i energetycznej w poprzek projektowanej drogi, zaprojektowani dwudzielne rury osłonowe. Występujące w nawierzchni drogi studnie i zawory zostaną podniesione do poziomu nowej nawierzchni.

10. Uwagi końcowe

Cały zakres robót prowadzony będzie w granicach pasa drogowego na działkach, których właścicielem jest Gmina Prabuty.

Przed przystąpieniem do robót zasadniczych, należy wykonać ręczne przekopy kontrolne, pozwalające określić położenie uzbrojenia podziemnego, w obrębie, którego roboty ziemne muszą być prowadzone w sposób ręczny. Podczas prowadzenia robót należy przestrzegać uwag określonych w uzgodnieniach branżowych przez właścicieli sieci. Użyte do wbudowania materiały budowlane oraz zastosowane technologie robót muszą być zgodne z wymogami specyfikacji technicznych dla każdego rodzaju robót.

W oparciu o załączone oświadczenie Inwestora zlecającego wykonanie dokumentacji projektowej na w/w zadanie, przyjmuje się rezygnację z projektowania kanału technologicznego ze względu na brak miejsca na zlokalizowanie go w pasie drogowym zgodnie z przepisami techniczno – budowlanymi; projektowany kanał zostałby zaprojektowany w osi drogi, co jest niezgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (poz.1518), które z dniem 21 września 2022 roku zastępują dotychczasowe przepisy i są obowiązujące.

Dla zachowania bezpieczeństwa ruchu pojazdów, na odcinku od km 1+211 do km 2+816, przyjmuje się poszerzenie istniejącej nawierzchni do szerokości min.5,0 m łącznie z pobocznymi – całość zlokalizowana w pasie drogowym. Powyższe miejsca do wymijania się pojazdów zlokalizowane będą w km: 1+400, 1+720, 2+140, 2+420, 2+700, dodatkowo wprowadzone będzie oznakowanie pionowe informujące o zmianach szerokości nawierzchni drogi oraz wprowadzonej strefie ograniczonej prędkości.