

OPIS TECHNICZNY

Do projektu budowlanego „Budowa drogi wewnętrznej w miejscowości Tarnowa”

1. Inwestor obiektu objętego projektem

Gmina Brudzew.

2. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 poz. 645),
- aktualna cyfrowa mapa zasadnicza z zasobów geodezyjnych skala 1:500
- pomiary własne w terenie wykonane przez projektanta

3. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt na budowę drogi wewnętrznej na odcinku 528,00 m.
Kategoria obiektu budowlanego – XXV.

ZAKRES PROJEKTU OBEJMUJE :

- rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe
- usunięcie warstwy humusu
- usunięcie krzewów
- profilowanie i zagęszczenie koryta
- wykonanie warstwy stabilizacji gruntu betonem cementowym
- wykonanie podbudowy z mieszanki kamiennej
- ułożenie w-wy ścieralnej z betonu asfaltowego
- wykonanie poboczy gruntowych
- oznakowanie pionowe
- roboty wykończeniowe - humusowanie i obsianie trawą

4. Stan istniejący

Droga wewnętrzna na odcinku przewidzianym do budowy stanowi dojazd do pól uprawnych i zabudowy zagrodowej.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię gruntową w pasie drogowym o szerokości ok. 6,00 m.

5. Urządzenia obce, kolizje

Jak wynika z map sytuacyjno – wysokościowych, w granicach pasa drogowego na odcinku planowanej budowy występują urządzenia infrastruktury: wodociąg, linia telekomunikacyjna, które nie kolidują z projektowaną budową.

Projekt przebudowy urządzeń infrastruktury energetycznej zostanie objęty oddzielnym opracowaniem branżowym.

6. Stan projektowany

6.1 Parametry techniczne i dane wyjściowe:

- droga wewnętrzna
- prędkość projektowa 30 km/h
- kategoria ruchu KR 1-2
- przekrój drogowy
- długość odcinka 528,00 m
- szerokość jezdni 4,00 m
- pobocza gruntowe 0,50 m
- spadek jezdni daszkowy 2% lub jednostronny 2%

6. 2 Rozwiązania sytuacyjne

Plan sytuacyjny przewidzianego do budowy odcinka opracowano na aktualnej mapie do celów projektowych skala 1:500.

Przebieg drogi w większości pokrywa się z istniejącym pasem drogowym.

6. 3 Droga w przekroju podłużnym

Przy projektowaniu niwelety starano się wykorzystać poziom istniejącej drogi z potrzebą lekkiego wyniesienia korpusu drogowego ponad przyległy teren.

Zaprojektowanie spadków podłużnych oparto o naturalne ukształtowanie terenu (PRZEKRÓJ PODŁUŻNY).

6. 4 Droga w przekroju poprzecznym

Na całym odcinku projektuje się spadki poprzeczne daszkowe 2% lub jednostronne o wartości 2% ze spływem wody na chłonne pobocza i tereny przyległe, w granicy pasa drogowego.

6. 5 Konstrukcja jezdni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S dla KR1-2, gr. 5 cm
- warstwa podbudowy kamiennej z mieszanki 0-63 mm, śr. gr. ok. 20 cm
- warstwa stabilizacji gruntu betonem cementowym C3/4, gr. ok. 15 cm

6. 6 Konstrukcja poboczy

- nawierzchnia gruntowa (kruszywo łamane) 0-31,5 mm, gr. ok. 15 cm
- podsypka żwirowa, gr. ok. 25 cm

7. Pas drogowy

Pas drogowy, zgodnie z przyjętymi parametrami technicznymi nie ulega zmianie.

8. Odwodnienie

Zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych z pasa jezdni powierzchniowo poprzez istniejące spadki podłużne i nadane poprzeczne ze spływem wody na chłonne pobocza i tereny przyległe, w granicy pasa drogowego.

9. Oznakowanie

W związku z budową drogi wewnętrznej w miejscowości Tarnowa wprowadza się następującą zmianę w stałej organizacji ruchu:

Oznakowanie pionowe

- znak zakazu B-20 – STOP,
- znak ostrzegawczy A-3 – niebezpieczne zakręty z tabliczką T-5 „droga kręta”,
- znak ostrzegawczy A-30 – inne niebezpieczeństwo,
- tabliczka T- Koniec drogi utwardzonej 50 m.

ZESTAWIENIE ZNAKÓW

➤ B-20 /STOP/	1 szt.
➤ A-3 /niebezpieczne zakręty pierwszy w prawo/	2 szt.
➤ T-5 /droga kręta/	2 szt.
➤ A-30 /inne niebezpieczeństwo/	1 szt.
➤ Tabliczka T /Koniec drogi utwardzonej/	1 szt.

* lico znaku – minimum folia odblaskowa typ 1

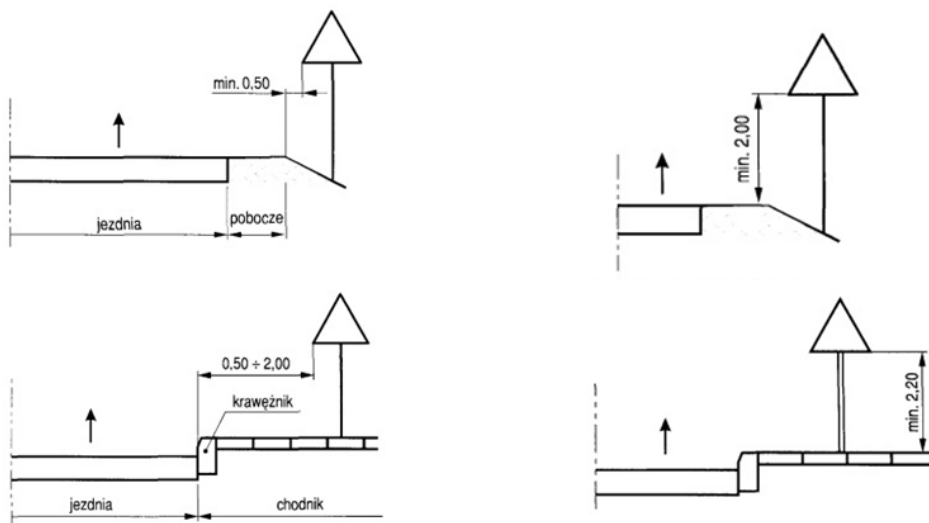
* słupki znaków projektowanych Ø 60mm

* typ mały (M) – droga wewnętrzna

Wszystkie użyte znaki pionowe muszą posiadać aprobatę techniczną wydaną przez uprawnioną jednostkę oraz powinny mieć certyfikat bezpieczeństwa (znak „B”). Rury (słupki do znaków) powinny odpowiadać wymaganiom obowiązujących norm.

ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW PIONOWYCH

Projektowane oznakowanie umieścić zgodnie z wymogami tzn. lico znaku w odległości od 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni oraz na wysokości 2,20 - 2,50 m.



Rysunek 1. Zasady umieszczania znaków pionowych.

Uwaga: Przed przystąpieniem do robót objętych niniejszym projektem należy oznakować i zabezpieczyć teren pasa drogowego wg odrębnie opracowanego i zatwierdzonego projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót sporządzonego przez Wykonawcę robót.

10. Ochrona środowiska

Ochrona obiektów przed hałasem

Nie występuje. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

Ochrona powietrza

Nie występuje. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

Ochrona wód

Nie występuje. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

11. Warunki realizacji projektu

- a) Opracowanie przez Wykonawcę projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót
- b) Zgłoszenie prowadzenia robót:

- do Urzędów i Jednostek wymienionych w uzgodnieniach i opiniach zawartych oraz wskazanych w niniejszym projekcie
- do Urzędów i Jednostek wynikających z przepisów prawa budowlanego i przepisów prawa ruchu drogowego

12. Normy i przepisy

Przepisy związane z niniejszym opracowaniem zawarte są w PN i BN.

Przy wykonaniu robót należy przestrzegać przepisy BHP.

Projektant: Hieronim Maciejewski

Nr uprawnień – WKP/0240/ZOOD/06

Turek, grudzień 2023 r.