

OPIS

do projektu zagospodarowania terenu

1. WSTĘP

Nazwa obiektu:

Przebudowa drogi w m. Broniszewo

Adres obiektu:

gm. Wierzbinek, powiat koniński, woj. wielkopolskie

Inwestor:

GMINA WIERZBINEK

62-519 SADLNO

Plac Powstańców Styczniowych 110

1.1. Określenie tematu.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest sporządzenie dokumentacji projektowej na przebudowę drogi gminnej w miejscowości Kolonia Racięcín, gm. Wierzbinek.

1.2. Podstawy formalne opracowania.

- umowa z inwestorem,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz. 430),
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych Cz. I, II i III z 1979 i 82r – CBP-BDiM „Transprojekt” - W-wa.

1.3. Cel dokumentacji.

Celem dokumentacji jest określenie lokalizacji i parametrów technicznych projektowanych obiektów, oraz rozwiązań kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną w celu uzyskania na rzecz inwestora dokumentów formalno-prawnych umożliwiających przystąpienie do planowanego zamierzenia budowlanego.

1.4. Materiały wyjściowe.

- mapa topograficzna w skali 1:50 000,
- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000,
- uzgodnienia z inwestorem,
- wytyczne do projektu
- wywiad terenowy,
- pomiary uzupełniające w terenie.

2. PRZEDMIOT INWESTYCJI.

Przedmiotem planowanej inwestycji jest zmiana nawierzchni drogi gminnej w miejscowości Broniszewo gm. Wierzbinek na długości 995,0m obejmująca w swym zakresie wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego i nawierzchni z betonu asfaltowego.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Droga gminna będąca przedmiotem opracowania posiada nawierzchnię gruntową o zmiennej szerokości 3,0m-4,0m. Po obu stronach drogi znajdują się nieregularne pobocza gruntowe. Odwodnienie jezdni realizowane jest w sposób powierzchniowy. Stan techniczny nawierzchni drogowej jest zły – posiada liczne wyboje i skoleinowania. Na terenie objętym projektem występują urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć wodociągowa,
- podziemne urządzenia teletechniczne.

Lokalizację tych urządzeń pokazuje mapa sytuacyjno-wysokościowa.

UWAGA!

Istniejące urządzenia należy zabezpieczyć zgodnie z warunkami i uzgodnieniami podanymi przez zainteresowanych.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

4.1. Jezdnia.

W ramach projektowanego zadania nie przewiduje się zmiany przebiegu trasy w planie. Odcinek drogi zaprojektowano w istniejących liniach rozgraniczających pas drogowy dostosowując szerokość jezdni do panujących warunków terenowych. Projektuje się jednostronne pochylenie poprzeczne jezdni kierując wody opadowe i roztopowe na pobliski teren zachowując obecny system odwodnienia.

4.2. Odwodnienie.

Odwodnienie projektowanej drogi będzie zapewnione poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych dzięki czemu wody opadowe i roztopowe kierowane będą na pobliski teren.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

- długość odcinka drogowego – 995,0m,

6. INNE DANE.

6.1. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu mieści się na działce nr ewid. 87,73,75 - obręb Broniszewo, gm. Wierzbinek. Obszar oddziaływania przeprowadzono w oparciu o przepisy:

- Ustawa z dnia 7 lipca Prawo Budowlane (Dz.U. 2016r. poz. 290),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010r nr 213, poz. 1397 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014r. poz. 112),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2017r. poz. 2222 ze zm.) w odniesieniu do art. 43 ust.1 nie dotyczy planowanej inwestycji gdyż zapis ww. ustawy dotyczy odległości usytuowania obiektów budowlanych przy drogach.

6.2. Dane informujące czy teren jest wpisany do rejestru zabytków.

Teren, na którym wykonywana będzie przebudowa nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie.

6.3. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren.

Na przedmiotowym terenie nie stwierdzono deformacji terenu spowodowanych eksploatacją górnictwem.

6.4. Dane o przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu.

Przy prawidłowej eksploatacji projektowany obiekt nie będzie stanowił zagrożenia dla środowiska ani dla zdrowia użytkowników obiektu. Nie przewiduje się emisji szkodliwych substancji.

UWAGA!

W czasie prowadzenia robót ziemnych należy bezwzględnie zwracać uwagę na istniejące uzbrojenie terenu. W obrębie w/w uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie.

Opracował:

mgr inż. Łukasz Sobiegraj
Uprawnienia budowlane do projektowania
i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń w specjalności
inżynierii drogowej
nr ewid: WKP/0104/PWOD/17
nr CROPUB: 4373/17/U/C

OPIS
do projektu budowlanego

1. Dane ogólne

Nazwa obiektu:

Przebudowa drogi w m. Broniszewo

Adres obiektu:

Miejscowość Broniszewo, gm. Wierzbinek, powiat koniński

Inwestor:

GMINA WIERZBINEK

62-519 SADLNO

Plac Powstańców Styczniowych 110

Podstawa opracowania

- umowa z inwestorem,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr43, poz. 430),
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych Cz. I, II i III z 1979 i 82r – CBP-BDiM „Transprojekt” - W-wa.

Materiały wyjściowe

- mapa topograficzna w skali 1:50 000,
- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000,
- uzgodnienia z inwestorem,
- wytyczne do projektu
- wywiad terenowy,
- pomiary uzupełniające w terenie.

2. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu.

Przeznaczeniem projektowanej przebudowy obiektu drogowego jest poprawienie bezpieczeństwa ruchu uczestnikom ruchu pojazdów i pieszych, oraz poprawienie komfortu połączenia poszczególnych posesji z jezdnią przez budowę zjazdów.

Charakterystyczne parametry techniczne:

- a. klasa drogi - D
- b. kategoria ruchu – KR2
- c. szerokość jezdni w przekroju drogowym – 3,0 m
- d. pochylenie poprzeczne jezdni – jednostronne 2%

3. Rozwiązania techniczno – budowlane i układ konstrukcyjny obiektu.

3.1. Usytuowanie drogi w planie.

Projekt zagospodarowania dla przebudowywanej drogi przedstawiono na rys. nr 2. Długość drogi objęta niniejszym opracowaniem wynosi 995,0m.

Projektuje się osiem łuków poziomych:

- km 0+000,00 początek trasy,
- km 0+010,84 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+034,34 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+054,26 PŁK o $R= 30,0m$,
- km 0+060,37 KŁK o $R= 30,0m$,
- km 0+081,86 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+127,69 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+150,35 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+173,46 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+202,16 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+219,13 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+248,47 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+287,38 PŁK o $R= 100,0m$,
- km 0+295,05 KŁK o $R= 100,0m$,
- km 0+310,57 PŁK o $R= 100,0m$,
- km 0+322,13 KŁK o $R= 100,0m$,
- km 0+351,82 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+360,63 PŁK o $R= 100,0m$,
- km 0+375,96 KŁK o $R= 100,0m$,
- km 0+395,54 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+417,06 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+427,16 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+455,75 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+477,76 PŁK o $R= 30,0m$,
- km 0+487,52 KŁK o $R= 30,0m$,
- km 0+513,45 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+554,80 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+579,81 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+598,14 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+620,84 PŁK o $R= 50,0m$,
- km 0+629,29 KŁK o $R= 50,0m$,
- km 0+644,48 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+667,00 PŁK o $R= 50,0m$,
- km 0+676,17 KŁK o $R= 50,0m$,
- km 0+695,47 PŁK o $R= 50,0m$,
- km 0+700,89 KŁK o $R= 50,0m$,
- km 0+718,36 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+743,78 punkt załamania trasy w planie,

- km 0+770,40 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+802,59 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+833,59 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+871,62 punkt załamania trasy w planie,
- km 0+896,49 PŁK o $R=50,0m$,
- km 0+905,09 KŁK o $R=50,0m$,
- km 0+908,46 PŁK o $R=50,0m$,
- km 0+918,83 KŁK o $R=50,0m$,
- km 0+967,76 PŁK o $R=50,0m$,
- km 0+976,20 KŁK o $R=50,0m$,
- km 0+995,00 koniec trasy.

3.1.1. Przekrój podłużny.

Wysokości na projektowanej jezdni wyznaczono w oparciu o:

- rzędne wysokościowe istniejących nawierzchni,
- rzędne istniejącego ukształtowania terenu
- uzyskanie prawidłowych pochyłeń dla odwodnienia jezdni.

Projektowana niweleta została wpisana w profil podłużny istniejącej drogi. Podwyższenie lub obniżenie rzędnych projektowanej niwelety względem stanu istniejącego wynika konieczności wprowadzenia licznych łuków pionowych oraz spadków niwelety zapewniających odpowiednie odwodnienie drogi po przebudowie.

3.1.2. Przekrój poprzeczny.

Projektuje się nawierzchnię jezdni z betonu asfaltowego AC 8S o gr. 4 cm na podbudowie z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym 0-31,5 (melafir lub granit) o gr. 20 cm. Przed wykonaniem robót nawierzchniowych należy przystąpić do wykonania koryta i przystąpić do wykonywania poszczególnych warstw konstrukcji zgodnie z rys. nr 3. Stosowanie materiałów jak i poszczególny zakres i rodzaj prac wykonywać zgodnie z SST oraz technologią robót drogowych.

Przyjęto spadki poprzeczne jezdni jednostronne 2 %, i pobocza od strony rowu 6%.

3.2. Odwodnienie.

Przez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo na pobliski teren.

3.3. Kolizje.

Bezpośrednio na terenie wykonywania remontu występują istniejące urządzenia infrastruktury technicznej jak:

- sieć wodociągowa,
- kabel teletechniczny.

5. Dane techniczne obiektu charakteryzujące wpływ na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie.

- a. nie przewiduje się zapotrzebowania na wodę ,
- b. nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń gazowych,
- c. brak wytwarzania odpadów,
- d. nie przewiduje się wzrostu hałasu, wibracji i promieniowania,
- e. obiekt nie wpływa negatywnie na istniejący drzewostan i powierzchnię ziemi, przyjęte rozwiązania technicznie eliminują wpływ obiektu na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi.

Opracował:

mgr inż. Jacek Sobiegraj
Uprawnienia budowlane do projektowania
i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń w specjalności
inżynierii drogowej
nr ewid: WKP/0106/PWOD/17
nr CROPUB: 4373/17/U/C