

OPIS

DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWNIA TERENU

DLA PRZEBUDOWY DRÓG TRANSPORTU ROLNEGO

W OBRĘBIE GEODEZYJNYM GRĘBKII

I. DANE OGÓLNE

1. Podstawa Opracowania

Projekt budowlano – wykonawczy opracowano w Przedsiębiorstwie Projektowo-Wykonawczym Dróg i Mostów „D i M PROJEKT” inż. Leszek Chmielewski, ul. J. Wybickiego 20, 07-410 Ostrołęka w ramach zawartej umowy z Inwestorem – Wójtem gminy Wąsewo, ul. Zastawska 13, 07-311 Wąsewo na wykonanie projektu przebudowy drogi gminnej w miejscowości Grębki.

Podstawę opracowania stanowi:

- umowa z Inwestorem*
- mapa d/c projektowych w skali 1:1000*
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. nr 186, poz.1623 z późniejszymi zmianami)*
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z późniejszymi zmianami. (Dz. U. Nr 43, poz. 430),*
- Inwentaryzacja stanu istniejącego jezdni drogi o nawierzchni żwirowej,*
- uzgodnienia z Inwestorem w zakresie technologii i zakresu przebudowy,*

2.Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Grębki na terenie gminy Wąsewo na odcieku I o długości łącznej 620,00mb oraz na odcinku II na długości 300,00mb.

3. Cel opracowania

Opracowanie niniejsze posłuży Inwestorowi do złożenia wniosku o uzyskanie zgłoszenia wykonania robót przebudowy drogi transportu rolnego w miejscowości Grębki w granicach istniejącego pasa drogowego. Jednocześnie dokumentacja projektowa wraz z przedmiarem robót, kosztorysem inwestorskim i SSTWiOR jest niezbędna do przeprowadzenia procedury przetargu publicznego na wyłonienie wykonawcy przebudowy w/w drogi gminnej.

4. Nazwa opracowania

„Przebudowa dróg transportu rolnego w obrębie geodezyjnym Grębki”

5. Lokalizacja Inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach istniejącego pasa drogowego drogi gminnej transportu rolnego w miejscowości w Grębki na terenie gminy Wąsewo, powiat ostrowski obejmujący działki o nr ewidencji geodezyjnej stanowiącej własność gminy Wąsewo:

Jednostka ewidencyjna Wąsewo (identyfikator 141610_2):

- *obręb Grębki (identyfikator 0009): 224, 138, 139*

6. Inwestor

Inwestorem jest: Wójt gminy Wąsewo, ul. Zastawska 13, 07-311 Wąsewo

7. Jednostka projektująca

*„D i M PROJEKT” Przedsiębiorstwo Projektowo-Wykonawcze Dróg i Mostów,
mgr inż. Leszek Chmielewski, ul. J. Wybickiego 20, 07-410 Ostrolęka.*

II. STAN ISTNIEJĄCY

1. Istniejące zagospodarowanie terenu.

Istniejąca droga gminna transportu rolnego posiada nawierzchnię żwirową i przebiegana przez teren zabudowany, zabudowy gospodarczej oraz tereny niezabudowane łąki, pola uprawne i tereny leśne.

Dostęp z działek zabudowanych przylegających do drogi gminnej transportu rolnego odbywa się poprzez istniejące zjazdy o nawierzchni żwirowej oraz gruntowej, zjazdy na pola, łąki i tereny leśne o nawierzchni gruntowej. Odwodnienie jezdni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych spadkami poprzecznymi w istniejący przyległy teren nieutwardzony w granicach istn. pasa drogowego.

2. Istniejąca infrastruktura terenu

W rejonie projektowanej inwestycji w granicach pasa drogowego występują następujące sieci uzbrojenia technicznego:

- *napowietrzna linia energetyczna;*
- *cieć wodociągowa (wo110);*

3. Warunki gruntowo – wodne

Obiekt zaklasyfikowano do I kategorii Geotechnicznej. Warunki gruntowo-wodne ustalono metodą C wg PN 80/B 02030 Nośność gruntu zalegającego w podłożu zaklasyfikowano do grupy nośności G1. Warunki wodne sklasyfikowano jako dobre.

Opinia geotechniczna dla warunków posadowienia obiektu:

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U. z 2012 r., poz. 463) ustalono:

1. Projektowany obiekt (droga) zaliczyć do I- pierwszej kategorii geotechnicznej, która obejmuje posadowienie niewielkich obiektów budowlanych, o statycznie wyznaczalnych schemacie obliczeniowym w prostych warunkach gruntowych takich jak, np. wykopy do głębokości – 1,20 m i nasypy budowlane do wysokości – 3,0 m wykonywane w szczególności przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów,

2. Warunki gruntowe określa się jako - proste, tj. w podłożu zalegają grunty rodzime, jednorodne genetycznie i litologicznie w układzie poziomym bez nasypów niekontrolowanych i bez występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych w dobrych warunkach wodnych- poziom wody gruntowej poniżej 1,00 m od poziomu terenu.

3. Na podstawie wykonanych odkrywek – przekopów w gruncie podłoża i analizy makroskopowej określono, że w podłożu zalegają grunty przepuszczalne, tj. piaski drobne i średnie w dobrych warunkach wodnych, dlatego podłoże zakwalifikowano do grupy nośności – G1 według szczegółowych warunków technicznych dla dróg.

III. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE

1. Trasa

Projektowana przebudowana drogi gminnej transportu rolnego będzie przebiegała po istniejącym śladzie nawierzchni żwirowej.

Początek opracowania oraz robót bitumicznych Odcinka I przyjęto w km 0+000,00 w linii granicy istniejącego pasa drogowego drogi gminnej, zakończono w km 0+123,00. W km 0+249,00 kontynuacja robót bitumicznych dla odcinka I. Koniec opracowania oraz robót bitumicznych dla odcinka I przyjęto w km 0+746,00. Początek opracowania oraz robót bitumicznych odcinka II przyjęto w km 0+000,00 na krawędzi jezdni bitumicznej odcinka I (km 0+701,00), koniec opracowania oraz robót bitumicznych odcinka II przyjęto w km 0+300,00.

Odcinek w km 0+123,00 – 0+249,00 został opracowany wg. odrębnego projektu, pozwolenie na budowę Decyzja Nr 500/18, znak AB.6740.1.466.2018 z dnia 24.10.2018 r.

Projektowane parametry drogi:

- droga gminna, klasy D (dojazdowa)
- jezdnia bitumiczna o szerokości – 5,00 m
- prędkość projektowa $V_P = 50 \text{ km/h}$ (w terenie zabudowanym)
- kategoria obciążenia ruchem ruchu - **KR 1**,
- obciążenie osi obliczeniowej - 80 kN/oś,
- charakter ruchu : **ruch lokalny, dojazdowy do nieruchomości zabudowanych wzdłuż pasa drogowego oraz dojazdowy do pól , łąk i terenów leśnych zlokalizowanych wzdłuż pasa drogowego na odcinku przebudowy lub w bliskiej odległości,**

Parametry i lokalizację krzywych poziomych wpisanych w załamania odcinków prostych zawiera **opis na projekcie zagospodarowania terenu (rys. nr 2).**

Projektowaną przebudowę wpisano w istniejące granice pasa drogowego drogi gminnej transportu rolnego w miejscowości Grębki na terenie gminy Wąsewo.

2. Zjazdy indywidualne

Nawierzchnie na zjazdach indywidualnych do działek zabudowanych i nie zabudowanych oraz użytkowanych rolniczo zaprojektowano o nawierzchni żwirowej. Zjazdy żwirowe z mieszanki kruszywa łamanego C_{90/3} fr. 0/31,50mm gr. 10cm z podbudową z m. kr. naturalnego fr. 0/31,50mm o gr. 10cm. Nawierzchnie na zjazdach publicznych zaprojektowano o nawierzchni bitumicznej. Zjazdy o nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego AC11S o gr. 5cm asfalt 50/70, podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa łamanego C_{90/3} fr. 0/31,50mm gr. 10cm z podbudową pomocniczą z m. kr. naturalnego fr. 0/31,50mm o gr. 10cm. Lokalizację projektowanych zjazdów indywidualnych i publicznych przedstawiono na rysunku nr 2 - projekt zagospodarowania terenu. Schemat wykonania zjazdu indywidualnego przedstawiono na rysunku nr 4 w skali 1:100. Schemat wykonania zjazdu publicznego przedstawiono na rysunku nr 5 w skali 1:100.

3. Rozwiązania wysokościowe.

Projektowany poziom nawierzchni jezdni bitumicznej w osi jezdni dostosowano do istniejących rzędnych jezdni żwirowej drogi gminnej. Projektowa niweleta spowoduje nieznaczne podniesienie poziomu istniejącej niwelety nawierzchni żwirowej jezdni na całym odcinku o wartości: +25cm (w-wa podbudowy pomocniczej z m. kr. naturalnego gr. 10cm, w-wa podbudowy zasadniczej z m. kr. łamanego o gr. 10cm, w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o gr. 5cm).

4. Projektowane konstrukcje nawierzchni jezdni.

a) Jezdnia drogi gminnej:

Odcinek I

w km od 0+000,00 do km 0+12300

w km od 0+249,00 do km 0+746,00

Odcinek II

w km od 0+000,00 do km 0+300,00

- Projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego **AC 11S 50/70 o gr. 5 cm** wg. PN-EN 13108-1; WT-2 2014 (szerokość w-wy **5,00m**)
- Projektowana podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kr. **łamanego** wg. PN-EN 13242; WT-4 2010, fr. 0/31,50mm C_{90/3} o gr. **10cm** po zagęszczeniu szer. warstwy w-wy **5,15m**
- Projektowana podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej kr. **naturalnego** wg. PN-EN 13242; WT-4 2010, fr. 0/31,50mm C_{50/30} o gr. **10cm** po zagęszczeniu szer. warstwy w-wy **5,60m**
- Istniejąca nawierzchnia żwirowa przewidziana do przeprofilowania poprzecznego i podłużnego
- Podłoże: grunt rodzimy – nośność podłoża gruntowego **G1**

b) Utwardzenie poboczy

- Projektowana warstwa z m. kr. łamanego fr. 0/31,50mm o gr. **5cm** po zagęszczeniu (szerokość **2 x 0,75m**)
- Projektowana podbudowa z mieszanki niezwiązanej kr. **naturalnego** o gr. **śr. 15cm** po zagęszczeniu pozyskana z profilowania poprzecznego jezdni drogi gminnej
- Podłoże: grunt rodzimy – nośność podłoża gruntowego **G1**

c) Utwardzenie nawierzchni zjazdów indywidualnych żwirowych

- Projektowana nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej kr. **łamanego** wg. PN-EN 13242; WT-4 2010, fr. 0/31,50mm C_{90/3} o gr. **10cm** po zagęszczeniu
- Projektowana podbudowa z mieszanki niezwiązanej kr. **naturalnego** wg. PN-EN 13242; WT-4 2010, fr. 0/31,50mm C_{50/30} o gr. **10cm** po zagęszczeniu
- Podłoże: grunt rodzimy – nośność podłoża gruntowego **G1**

d) Utwardzenie nawierzchni zjazdów publicznych bitumicznych

- Projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego **AC 11S 50/70 o gr. 5 cm** wg. PN-EN 13108-1; WT-2 2014
- Projektowana podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kr. **łamanego** wg. PN-EN 13242; WT-4 2010, fr. 0/31,50mm C_{90/3} o gr. **10cm** po zagęszczeniu
- Projektowana podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej kr. **naturalnego** wg. PN-EN 13242; WT-4 2010, fr. 0/31,50mm C_{50/30} o gr. **10cm** po zagęszczeniu
- Podłoże: grunt rodzimy – nośność podłoża gruntowego **G1**

5. Odwodnienie.

Odwodnienie jezdni będzie odbywać się jak dotychczas poprzez spływ wód opadowych i roztopowych spadkami poprzecznymi od krawędzi jezdni bitumicznej na zewnątrz przez pobocze żwirowe spadkami poprzecznymi w teren istniejącego pasa drogowego..

6. Kolizje.

Nie występują kolizje projektowanego zagospodarowania terenu pasa drogowego z jezdnią i poboczami z istn. elementami sieci uzbrojenia technicznego w postaci sieci wodociągowej oraz napowietrznej linii zasilania energetycznego.

W czasie wykonania robót ziemnych tj. odhumosowywania, profilowania podłużnego i poprzecznego należy zwrócić szczególną uwagę na lokalizację zasuw sieci wodociągowej, które podlegają regulacji wysokościowej do projektowanej nawierzchni jezdni, poboczy i zjazdów.

Zasuwy zlokalizowane w projektowanych poboczach oraz zjazdach żwirowych po wykonanej regulacji wysokościowej należy odciążyć betonowymi pierścieniami odciążającymi.

7.Organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie.

IV. Zajętość terenu

Projektowana przebudowa drogi gminnej transportu rolnego zlokalizowana będzie na :
działkach istniejącego pasa drogowego drogi gminnej w miejscowości Grębki, gmina Wąsewo,
jednostka ewidencyjna Wąsewo stanowiącej własność Gminy Wąsewo tj. na działkach:

Jednostka ewidencyjna: Wąsewo 141610_2

Obręb geodezyjny: Grębki 0009

- **Działki nr: 224, 138, 139**

V. Informacja o ochronie terenu

Teren, na którym zlokalizowana jest projektowana inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz rejestru ochrony przyrody.

VI. Informacja o zagrożeniach dla środowiska.

Z uwagi na charakter oraz rozmiar inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania projektowanego obiektu na środowisko naturalne w fazie jej realizacji jak i po zakończeniu inwestycji oraz pogorszenia warunków higieniczno-sanitarnych przyszłych użytkowników obiektu.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływania na środowisko w otoczeniu drogi. Ewentualne oddziaływanie ograniczy się do obszaru objętego pasem drogowym.

.....
Opracował
mgr inż. Leszek Chmielewski