

OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 330949W w miejscowości Ruski Bród, ul. Strażacka. Droga ta jest zlokalizowana na nieruchomości stanowiącej własność Gminy i Miasta Przysucha zaliczona do kategorii dróg publicznych. Droga powstała w latach 90-tych XX wieku na potrzeby komunikacyjne w gminie i tworzy infrastrukturalną całość, jest wykazana na mapach ewidencyjnych gruntu i spełnia wymagania budowli (obiektu liniowego) zgodnie z ustawą z dnia 07 lipca 1994 roku – Prawo budowlane.

1.1. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta pomiędzy Zamawiającym tj. Gminą i Miastem Przysucha a Wykonawcą Firmą Usługową MS z Przysuchy,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 1994 r. nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 r. nr 14 poz. 60 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518).
- Mapa zasadnicza w wersji elektronicznej.
- Obowiązujące normy oraz wydawnictwa i publikacje techniczne z przedmiotowego zakresu obejmującego temat projektu.
- Inwentaryzacja w terenie.

1.2. Lokalizacja inwestycji

Planowana inwestycja drogowa zlokalizowana jest na działce nr ewidencyjny:

- 124/2, obręb Ruski Bród, Przysucha obszar wiejski, powiat przysuski, województwo mazowieckie. Działka stanowi pas drogowy drogi gminnej nr 330949W, ul. Strażackiej.

1.3 Rodzaj, zakres i cel inwestycji

Rodzaj inwestycji – przebudowa drogi gminnej klasy D.

Zakres inwestycji:

- Przebudowa jezdni i poboczy w zakresie dostosowania do zapisów § 15 i § 17 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. przywołanego w pkt. 1.1,
- Remont istniejących zjazdów,
- Oczyszczenie i profilowanie istniejącego rowu drogowego.

Cel inwestycji:

Poprawa stanu technicznego poszczególnych elementów drogi.

Realizacja przedsięwzięcia zapewni właściwe parametry techniczne i eksploatacyjne jezdni i poboczy, przywróci właściwe funkcjonowanie odwodnienia drogi, podniesie bezpieczeństwo ruchu pieszych i pojazdów oraz walory estetyczne drogi i jej otoczenia na wskazanym odcinku drogi.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.

2.1. Warunki ogólne

Droga gminna nr 330949W, ul. Strażacka przeznaczona do przebudowy przebiega przez tereny miejscowości Ruski Bród. Rozpoczyna się na granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 749 a kończy się na wysokości dz. nr ew. 153, strona lewa. Droga ma jezdnię szerokości 4,0 m o nawierzchni z betonu asfaltowego na całej długości oraz pobocza gruntowe o szerokości 0,75 m, rów drogowy po stronie lewej.

Nawierzchnia jezdni jest wyeksploatowana z licznymi ubytkami, nierównościami i spękaniami, pobocza nierówne i zawyżone.

Zjazdy na drogi gruntowe i do posesji bezpośrednio przez pobocze, nawierzchnia na zjazdach wykonana z kostki brukowej lub kruszywa łamanego.

Droga przeznaczona do przebudowy ma długość 330,0 m.

Droga objęta projektem przebudowy to droga pełniąca funkcję lokalną obecnie głównie gospodarczą, dojazdową do istniejącej zabudowy na połączeniu od drogi wojewódzkiej nr 749.

Projektowana przebudowa nie wykracza poza istniejący pas drogowy.

Zabudowa przy tej drodze to budynki jednorodzinne i gospodarcze.

W pasie drogowym usytuowana jest sieć wodociągowa oznaczona na mapie wo110 z przyłączami wo40, sieć teletechniczna napowietrzna. Sieć energetyczna napowietrzna usytuowana poza pasem drogowym.

Sieci te nie będą kolidować z projektowaną przebudową drogi (jezdni i poboczy).

Uwaga:

Wszystkie roboty budowlane wykonywane w pobliżu sieci należy wykonywać ręcznie pod nadzorem przedstawiciela właściciela sieci.

2.2. Parametry techniczne drogi gminnej

Zgodnie z prowadzoną ewidencją przez zarządcę drogi, droga ta posiadają klasę techniczną D o kategorii ruchu KR1.

2.3. Obiekty inżynierskie

W km 0+043 istniejący most płytowy o rozpiętości 6,0 m w dobrym stanie.

2.3. Opinia geotechniczna

Warunki gruntowe, proste z przeprowadzonych oględzin oraz badań wskaźnika piaskowego i kapilarności biernej wynika, że grunty w zakresie głębokości przemarzania (0,00 do 1,00 m) stanowią podłoże w 100% niewysadzinowe kategorii G1 (piaski drobne i piaski średnie).

Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego, pierwsza.

Grupa nośności podłoża dla warunków gruntowo – wodnych, G1.

2.4. Szata roślinna

Na przebudowywanym odcinku drogi brak drzew i krzewów mogących kolidować z projektowaną przebudową.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu.

3.1. Parametry techniczne przebudowywanej drogi

Zgodnie z prowadzoną ewidencją droga gminna jest drogą publiczną klasy D o przekroju jednojezdniowym, dwukierunkowym 1/1 przeznaczoną do ruchu w obu kierunkach o kategorii ruchu KR1, prędkości projektowej 30 km/h, dopuszczalnym nacisku osi pojazdu 115 kN/oś, szerokości jezdni 4,0 m na prostej, obustronne pobocza szerokości 0,75 m.

Mijanka, odcinek drogi o przekroju dwukierunkowym 1/2 umożliwiający wyminięcie się pojazdów, jezdni szerokości 5,0 m, obustronne pobocza o szerokości 0,75 m.

3.2. Rozwiązania sytuacyjne

Na omawianym odcinku wprowadzono następujące rozwiązania projektowe:

- zaprojektowano wzmocnienie istniejącej nawierzchni,
- zaprojektowano odcinek, mijankę umożliwiającą wymijanie się pojazdów,
- zaprojektowano remont istniejących zjazdów do nieruchomości przy jezdni,
- zaprojektowano oczyszczenie i profilowanie dna i skarp istniejącego rowu drogowego,
- zaprojektowano odnowienie powierzchni betonowych mostu oraz malowanie barierek stalowych na moście,
- zaprojektowano uzupełnienie oznakowania pionowego drogi.

Pozostałe elementy drogi bez zmian.

Projektowane elementy drogi pokazano na rys. nr MDZ/2 Plan zagospodarowania terenu.

3.3. Przekroje normalne

Od km 0+000 do km 0+032 zaprojektowano jezdnię szerokość 5,0 m o pochyleniu daszkowym 2%, obustronne pobocza szerokości 0,75 m o pochyleniu 8% na zewnątrz, na pozostałym odcinku jezdnię o szerokości 4,0 m o pochyleniu jednostronnym 2% w stronę rowu, pobocze prawostronne o szerokości 0,75 m o pochyleniu 2% do jezdni, pobocze lewostronne o szerokości 0,75 m o pochyleniu 8% na zewnątrz.

Pozostający pas terenu pomiędzy poboczem a granicą pasa drogowego po obu stronach jezdni należy wyrównać i wyprofilować.

Projektowane elementy drogi pokazano na rys. nr MDZ/3 Przekroje konstrukcyjne.

3.4. Droga w przekroju podłużnym

Bez zmian. Projektowana jezdni pozostanie na poziomie istniejącej.

Zgodnie z Katalogiem Przebudów i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych KPRNPP-2013 opracowanym przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, w celu naprawy uszkodzeń powierzchniowych dla nawierzchni o więcej niż 20% powierzchni nawierzchni wykazującej uszkodzenia, zaleca się przewidzieć naprawę całej nawierzchni np. sposobem "w górę" polegającym na wykonaniu nakładki (jednej lub kilku warstw) bez korekty niwelety.

Na początku i na końcu odcinka niweletę dowieźć do istniejącej nawierzchni jezdni.

3.5. Odwodnienie drogi

Powierzchniowe.

Wody opadowe z jezdni i poboczy istniejącymi i projektowanymi spadkami nawierzchni będą kierowane do rowu drogowego po stronie lewej. Rów w ramach realizacji tego przedsięwzięcia zostanie oczyszczony i wyprofilowany. Istniejące przepusty pod zjazdami zostaną oczyszczone i wyremontowane przy zastosowaniu wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym lecz zezwalających na odtworzenie stanu pierwotnego.

Wody opadowe nie będą kierowane na działki prywatne.

3.6. Konstrukcja przebudowywanych elementów drogi

3.6.1. Jezdnia od km 0+000 do km 0+032

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S gr. 3 cm;

Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W w ilości 100 kg/m²;

Istniejąca nawierzchnia wyprofilowana przez frezowanie na zimno.

Na poszerzeniach

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S gr. 3 cm;

Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr. 4 cm;

Podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stab. mech. gr. 25 cm;

Warstwa odsączająca z piasku grubego gr. 10 cm .

Pobocze

Nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 7 cm.

3.6.2. Jezdnia od km 0+032 do km 0+330

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S gr. 3 cm;

Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W w ilości 100 kg/m²;

Istniejąca nawierzchnia wyprofilowana przez frezowanie na zimno.

Pobocze

Nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 7 cm .

3.6.3. Zjazdy

Na istniejących zjazdach o nawierzchni z betonu asfaltowego i z kruszywa należy uzupełnić nawierzchnię a nawierzchnię z kostki przebrukować dostosowując ich wysokość do nowej niwelety drogi. Na zjazdach projektowanych należy wykonać nawierzchnię w technologii asfaltowej:

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 5 cm;

Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 20 cm .

Rura fi 40 cm z PP dł. 6,0 m ze ściankami czołowymi ze skrzydełkami (zjazdy przez rów);

Ława żwirowa gr. 10 cm i zasypka z pospółki do wysokości rury.

3.7. Organizacja ruchu

Organizacja ruchu wg projektu organizacji ruchu, który jest odrębną częścią opracowania projektowego.

3.8. Kanał technologiczny

Zgodnie z oświadczeniem Inwestora/Zarządcy Drogi odstąpiono od zaprojektowania kanału technologicznego. Oświadczenie załączone do projektu.

4. Zestawienie projektowanych powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.

Projektowana nawierzchnia jezdni i zjazdów – 1 650 m².

Projektowana nawierzchnia poboczy – 410 m².

5. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu budowlanego

Obszar oddziaływania obiektu budowlanego mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany.

Oddział oddziaływania obiektu budowlanego określono na podstawie: Prawa Budowlanego ustawa z 7 lipca 1994 r. (Dz. U. 1994 r. nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518)

6. Informacje o działce drogowej.

Działka nr ewidencyjny 124/2, obręb Ruski Bród w gminie Przysucha, powiat przysuski nie jest wpisana do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

7. Przewidywane zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.

Planowane do wbudowania w obiekt materiały budowlane będą posiadać stosowne certyfikaty i świadectwa jakości i nie będą stwarzać żadnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na środowisko naturalne.

Zgodnie z art. 72 ust. 2 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227), uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie oddziaływać na środowisko. A zgodnie z §3 ust. 1 p. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, potencjalnie znacząco może oddziaływać budowa, przebudowa lub rozbudowa drogi o nawierzchni twardej powyżej 1 km. Projektowana przebudowa nie wymaga przeprowadzenia postępowania o oddziaływaniu na środowisko.

8. Inne.

Niniejsze opracowanie jest dokumentacją projektowo - kosztorysową w stadium projektu technicznego i nie zawiera szczegółowych opracowań w zakresie przebudowy infrastruktury podziemnej.

Podłoże gruntowe powinno być wyrównane oraz odpowiednio zagęszczone. Teren robót powinien być odpowiednio odwodniony i oznakowany. Grunt oraz materiały konstrukcyjne należy zagęszczać przy wilgotności optymalnej oraz warstwami o grubości dostosowanej do mocy sprzętu zagęszczającego. Wszystkie materiały użyte do przebudowy muszą spełniać normy i mieć stosowne atesty.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót należy dokonać zgłoszenia robót właściwemu organowi administracyjno – budowlanemu, wykonać projekt organizacji ruchu na czas budowy i uzyskać jego zatwierdzenie we właściwym organie zarządzającym ruchem drogowym.

Opracował: mgr inż. Szymon Materek