

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI**

Projekt niniejszy ma charakter dokumentacji budowlano– wykonawczej, której celem jest określenie szczegółowego sposobu i zakresu wykonania modernizacji - remontu drogi o nawierzchni żwirowo - gruntowej przez ustalenie: przebiegu projektowanej osi jezdni w planie sytuacyjnym (*w istniejącym pasie drogowym*), niwelety w profilu podłużnym, ustalenie technologii modernizacji - remontu nawierzchni drogi (*ustalenie konstrukcji nawierzchni*), oraz określenie ilości robót do wykonania. Jednocześnie dokumentacja niniejsza wraz z przedmiarem robót i szczegółowymi specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót (*SSTWiOR*) będzie stanowiła podstawę do przeprowadzenia przetargu publicznego w celu wyłonienia wykonawcy modernizacji - remontu drogi oraz szczegółowego określenia warunków wykonania i odbioru robót.

Celem opracowania jest modernizacja - remont drogi dojazdowej do pól wsi Tokary. Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie:

- nawierzchni żwirowej szer. 5,00m. (przekrój trasowy) na ruch KR-1 gr.20cm.
- warstwy odcinającej z piasku gr. 10cm (w wykopie),
- nasypu z kruszywa naturalnego grubość zmienna (w nasypie)
- poboczy żwirowych szer. 0,75m, gr. 20cm na warstwie odcinającej z piasku gr. 10cm (wykop) lub warstwie kruszywa naturalnego (nasyp).

## **2. STAN PRAWNY**

Inwestycja zlokalizowana jest na terenach nieruchomości oznaczonych na mapie ewidencyjnej gruntów numerami geodezyjnymi:

Nr **15; 61** (obręb Tokary) stanowiących własność Gminy Mielnik.

## **3. STAN ISTNIEJĄCY**

### **3.1 Dane ogólne**

Droga dojazdowa do pól posiada klasę drogi D. Nawierzchnia żwirowo - gruntowa o szer. 5,00m.

### **3.2 Przebieg drogi**

W/w odcinek drogi przebiega przez teren niezabudowany.

- Początek opracowania P.T. km rob. 0+000 położony jest na osi drogi dojazdowej nawiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej.
- Koniec opracowania K.T. km rob. 2+277 położony jest na granicy działek Nr 15 i 473/1

Długość modernizowanej - remontowanej trasy wynosi 2277,00m.

### **3.3 Przekroje normalne**

Obecnie droga dojazdowa do pól posiada nawierzchnię żwirowo-gruntową. Szerokość pasa drogowego wynosi 8,0 – 12,00m, szerokość korony drogi 6,50m, szerokość jezdni 5,00m, szerokość poboczy 0,75m.

### **3.4 Uzbrojenie techniczne**

Teren, na którym jest położona w/w droga dojazdowa nie posiada uzbrojenia technicznego.

### **3.5 Badania geotechniczne**

Nie dotyczy.

### **3.6 Stan techniczny**

Na modernizowanym (remontowanym) odcinku drogi istnieje nawierzchnia żwirowo - gruntowa o nieregularnej szerokości z licznymi zadoleniami i nierównościami.

### **3.7 Odwodnienie**

Odwodnienie odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód do istniejących przepustów.

### **3.8 Obiekty inżynierskie**

Na modernizowanym (remontowanym) odcinku drogi dojazdowej znajdują się przepusty:

Ø 60cm w km rob. 0+358,50 do remontu o dł. 7,00m,

Ø 60cm w km rob. 0+513 do remontu o dł. 7,00m,

Ø 80cm w km rob. 0+855,50 do remontu o dł. 7,00m.

### **3.9 Warunki ruchowe**

Warunki ruchowe utrudnione w związku ze złym stanem drogi.

## **4. STAN PROJEKTOWANY**

### **4.1 Cel**

Celem opracowania jest modernizacja - remont drogi dojazdowej do pól wsi Tokary. Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie:

- nawierzchni żwirowej szer. 5,00m. (przekrój trasowy) na ruch KR-1 gr.20cm.
- warstwy odcinającej z piasku gr. 10cm (w wykopie),
- nasypu z kruszywa naturalnego grubość zmienna (w nasypie)

poboczy żwirowych szer. 0,75m, gr. 20cm na warstwie odcinającej z piasku gr. 10cm lub warstwie kruszywa naturalnego.

Długość modernizowanej drogi wynosi: 2277,00m.

## 4.2 Przebieg trasy

Wykonanie nawierzchni nie ma wpływu na zmianę długości i kilometrażu ewidencyjnego. Korektę niwelety drogi dokonano w ten sposób, aby zapewnić odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne oraz w celu uzyskania płynności niwelety i odprowadzenia wód opadowych z powierzchni drogi powierzchniowo do istniejących przepustów.

Niweleta w/w odcinka drogi została zaprojektowana ze spadkiem „łamanym” z uwzględnieniem warunków miejscowych w osi pasa drogowego drogi dojazdowej.

## 4.3 Skrzyżowania

Nie dotyczy.

## 4.4 Dostępność drogi

L.p	Lokalizacja	Powierzchnia zjazdu w m <sup>2</sup>	Rodzaj naw. i grubość	Rury PVC Ø mb	Uwagi
1.	0+184 str. P	5,00	żwir 10cm	Ø 30cm; 6,00m	zjazd
2.	0+292 str. P	5,00	żwir 10cm	-	zjazd
3.	0+327 str. P	5,00	żwir 10cm	-	zjazd
4.	0+364 str. L	5,00	żwir 10cm	Ø 30cm; 6,00m	zjazd
5.	0+519 str. L	5,00	żwir 10cm	-	zjazd
6.	0+683 str. L	5,00	żwir 10cm	Ø 30cm; 6,00m	zjazd
7.	0+749 str. L	5,00	żwir 10cm	-	zjazd
8.	0+804 str. L	5,00	żwir 10cm	-	zjazd
9.	0+973 str. L	5,00	żwir 10cm	Ø 30cm; 6,00m	zjazd
10.	1+046 str. L	5,00	żwir 10cm	Ø 30cm; 6,00m	zjazd
11.	1+240 str. P	10,00	żwir 10cm	Ø 30cm; 6,00m	zjazd
12.	2+136 str. L	15,00	żwir 10cm	Ø 30cm; 6,00m	zjazd
<b>RAZEM:</b>		powierzchnia żwirowa na zjazdach – 75,00m <sup>2</sup> długość rury Ø 30cm – 42,00m			

Wjazdy na działki bez zmian. Należy wykonać na nich nawierzchnie żwirową.

**W razie potrzeby po uzgodnieniu z Inwestorem istnieje możliwość niewielkiej zmiany lokalizacji zjazdów z dostosowaniem do potrzeby użytkownika zjazdu.**

## 4.5 Projektowane elementy drogi związane z bezpieczeństwem

Po wykonaniu modernizacji (remontu) w/w odcinka drogi, nie ulegnie zmianie oznakowanie pionowe.

## 4.6 Projektowane przekroje normalne

Na przekrojach konstrukcyjnych - normalnych drogi pokazano szerokości i spadki poprzeczne oraz konstrukcję jezdni i poboczy. Projektowane pobocza należy wykonać z pochyleniem poprzecznym wynoszącym po 8% skierowanym w kierunku skarpy.

Na projektowanym odcinku drogi dojazdowej na prostej i łukach w km rob. 0+000 – 2+277 droga będzie posiadała przekrój daszkowy z zastosowaniem spadków poprzecznych wynoszących 3 % i skierowanych w kierunku krawędzi jezdni.

Po modernizacji (remontcie) parametry techniczne drogi zmieniają się i będą wynosiły:

- Klasa drogi - droga dojazdowa - klasy D;  $V_p = 40$  km/h
- Obciążenie ruchem – KR1

Przekroje normalne

a) odcinek trasowy

- szerokość pasa ruchu - 2,50m
- spadek poprzeczny jezdni  $i = 3\%$  (daszkowy)
- szerokość pobocza str. L+P w km rob. 0+000 - 2+277 – po 0,75m,
- spadek poprzeczny poboczy  $i = 8\%$ .

#### **4.7 Projektowane konstrukcje nawierzchni**

- Nawierzchnia żwirowa szer. 5,00m. (przekrój trasowy) na ruch KR-1 oraz pobocza żwirowe szer. 0,75m - gr. 20cm,
- warstwa odcinająca z piasku gr. 10 cm, (w wykopie)
- nasyp z kruszywa naturalnego (w nasypie) grubość zmienna.

#### **4.8 Odwodnienie**

Odwodnienie odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód do istniejących przepustów.

#### **4.9 Obiekty inżynierskie**

Na modernizowanym (remontowanym) odcinku drogi dojazdowej znajdują się przepusty:

Ø 60cm w km rob. 0+358,50 do remontu o dł. 7,00m – należy wykonać umocnienie wlotu i wylotu kamieniem polnym,

Ø 60cm w km rob. 0+513 do remontu o dł. 7,00m - – należy wykonać umocnienie wlotu i wylotu kamieniem polnym,

Ø 80cm w km rob. 0+855,50 do remontu o dł. 7,00m - – należy wykonać umocnienie wlotu i wylotu kamieniem polnym.

#### **4.10 Kolidujące uzbrojenie**

Brak.

#### **4.11 Gospodarka zielenią**

Należy wykonać wycinkę krzaków, nawisających gałęzi drzew nad krawędzią jezdni oraz wykonać karczowanie karp oraz wycinkę 1szt. Wierzby. Odstęp pomiędzy koronami drzew powinien mieć szerokość co najmniej 6,00m, zachowany do wysokości 4,00m od nawierzchni jezdni.

### **5. ROZBÓRKI**

Projekt przewiduje wykonanie prac rozbiórkowych – rozbiórka remontowanych przepustów.

Grunt uzyskany z w/w wykopów zostanie wbudowany w nasyp.

## **6. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI**

Powierzchnie robót drogowych wg przedmiaru robót.

## **7. ZGODNOŚĆ Z MIEJSCOWYM PROJEKTEM ZAGOSPODAROWANIA**

Nie dotyczy, w/w modernizacja - remont - drogi mieści się w istniejącym pasie drogowym.

## **8. TERENY CHRONIONE**

Nie występują.

## **9. TERENY GÓRNICZE**

Nie występują.

## **10. OCHRONA ŚRODOWISKA**

Modernizacja - remont w/w drogi będzie miała pozytywny wpływ na środowisko. Poprawi się komfort i bezpieczeństwo ruchu mechanicznego oraz odprowadzenie wód opadowych.

## **11. PLAN BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

Oddzielne opracowanie (Informacja o planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia).

## **12. STAN TERENOWO – PRAWNY**

Inwestycja zlokalizowana jest na terenach nieruchomości oznaczonych na mapie ewidencyjnej gruntów numerami geodezyjnymi:

Nr **15; 61** (obręb Tokary) stanowiących własność Gminy Mielnik.

## **13. PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Oddzielne opracowanie.