

Opis Techniczny

WYKONANIE REMONTU DROGI GMINNEJ NA ODCINKU

JEŻEWO- OJRZANOWO,

GMINA ŁABISZYN

1. Podstawa opracowania

Projekt opracowano w oparciu o następujące materiały:

- Umowa z Inwestorem,
- Wizja lokalna,
- Założenia projektowe i uzgodnienia techniczne z Inwestorem,
- Mapy sytuacyjno-wysokościowe z uzbrojeniem terenu w skali 1:1000 założone przez Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne w Inowrocławiu w roku 1998. Z uwagi na rok w którym utworzono mapy może skutkować różnicami występującymi z stanem zamieszczonym na mapie a stanem istniejącym.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane - Dz. U. z 2013 r., Poz. 1409 z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. z 2016 r., Poz. 124;
- Obowiązujące normatywy, katalogi, przepisy i normy.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest dokumentacja budowlana – wykonawcza remontu drogi gminnej 130105C Jeżewo – Ojrzanowo w gm. Łabiszyn. Celem dokumentacji jest określenie szczegółowego sposobu i zakresu wykonania remontu. Od hektometra 12+26 do 31+74 występuje teren zabudowy w miejscowości Ojrzanowo.

3. Dane inwestycji

3.1 Inwestor

Gmina Łabiszyn

ul. Plac 1000-lecia 1

89-210 Łabiszyn

3.2 Lokalizacja inwestycji

Droga gminna nr 130105C Jeżewo – Ojrzanowo

dz. nr 278/1

obręb : Jeżewo

gmina: Łabiszyn

powiat: żniński

4. Opis stanu istniejącego

Droga gminna 130105C na odcinku Jeżewo-Ojrzanowo jest drogą o nawierzchni asfaltowej. Szerokość drogi waha się w granicach 4,0-4,7 m.

Droga obsługuje ruch lokalny. Łączy się z drogą powiatową nr 2359C Łabiszyn-Lisewo Kościelne z drogą wojewódzką nr 246 relacji Łabiszyn – Złotniki Kujawskie.

Wzdłuż całego rozpatrywanego odcinka nie występują kolizje z drzewami.

Na projektowanym odcinku drogi występują dwa skrzyżowania zwykłe.

4.1 Uzbrojenie terenu

Na przedmiotowym obszarze występuje sieć energetyczna. Istniejąca sieć została nanieśiona na uzgodnieniach z ENEA Operator. Jednak nie wyklucza się występowania niezinwentaryzowanego uzbrojenia.

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

5.1 Plan sytuacyjny

Przebieg drogi objętej opracowaniem nie ulega zmianie. Projektowany odcinek ma długość 2190 m. Szerokość jezdni projektuje się równą 4,0 m. Trasa składa się z 10 odcinków prostych. Kąt zwrotu trasy pomiędzy poszczególnymi odcinkami jest na tyle mały, iż nie stosuje się łuków poziomych. Jednak od hektomerażu 11+12.57 do 11+79.73 wpisano łuk o promieniu $R = 1000\text{m}$. Wszystkie elementy trasy kształtowano w taki sposób, aby wpasować się w istniejącą drogę.

Zaprojektowano cztery mijanki poszerzające jezdnię do 6m, długości mijanki wynosi 20m i skosach wjazdu i wyjazdu 1:3, zaokrąglony promieniem $R=10m$.

5.2 Rozwiązania wysokościowe

Niweletę drogi należy prowadzić w sposób umożliwiający uzyskanie równości trasy oraz zachowując należyte warunki odwodnienia nawierzchni. Wysokościowo należy dopasować się do istniejącej nawierzchni asfaltowej, która docelowo będzie wzmocniona i będzie stanowiła podbudowę wyremontowanej drogi.

5.3 Przekroje normalne i szczegóły konstrukcyjne

Istniejąca konstrukcja jezdni zostanie wzmocniona przez warstwę profilową z betonu asfaltowego o średniej grubości 4 cm. Celem warstwy profilowej będzie wypełnienie drobnych ubytków oraz wyrównanie nawierzchni jezdni. Warstwa ścieralna zostanie wykonana z betonu asfaltowego średniej grubości 3 cm.

- Konstrukcja nawierzchni drogi:
 - Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 3 cm
 - Warstwa profilowa z betonu asfaltowego średniej gr. 4 cm
 - Istniejące warstwy jezdni
- Konstrukcja nawierzchni zjazdów:
 - Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 3 cm
 - Warstwa profilowa z betonu asfaltowego średniej gr. 4 cm
 - Podbudowa zasadnicza z KŁSM gr. 15 cm
- Konstrukcja nawierzchni zjazdów:
 - Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 3 cm
 - Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego średniej gr. 4 cm
 - Geosiatka szklana, powlekana asfaltem o wytrzymał. Min. 120 kN
 - Warstwa klinująca z betonu asfaltowego gr. 3 cm
 - Podbudowa zasadnicza z KŁSM gr. 20 cm

Pochylenie jezdni należy dopasować do istniejących warunków oraz w miarę możliwości lokalnych doprowadzić do wartości 2%. Pobocza jezdni zaprojektowano na szerokości 0,75 m. Konstrukcję pobocza stanowić będzie KŁSM gr. 12 cm. Przed przystąpieniem do prac związanych z układaniem pobocza należy geodezyjnie wyznaczyć granice pasa drogowego, aby ewentualnie skorygować szerokość pobocza.

Zjazdy należy wykonać do szerokości pobocza

6. Ochrona środowiska

Obszar inwestycji nie znajduje się na terenie NATURA 2000.

W ramach inwestycji nie zostaną wycięte drzewa.

Przebudowa drogi nie spowoduje zwiększenia oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego. Przeprowadzanie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, dla przedmiotowego zadania, nie jest wymagane (na podstawie art. Nr 59 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku 'O udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko: Dz. U. nr 199 poz. 1227 z 2008r, a także na podstawie & 3, ust. 1, pkt 60 ustawy z dnia 9 listopada 2010 roku 'W sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko': Dz, U. nr 213, poz. 1397). Realizowana inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Opracował:
Artur Kamiński