

OPIS TECHNICZNY do projektu technicznego

Nazwa zadania:

„Remont drogi w Rożnowie”

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Umowa pomiędzy Gminą Wołczyn, ul. Dworcowa 1, 46-250 Wołczyn, a Biurem Projektowym Kazimierz Sztajglik, ul. Piłsudskiego 11, 46-200 Kluczbork.
- 1.2. Uzgodnienie funkcji z Inwestorem.
- 1.3. Przepisy techniczno-budowlane:
 - a. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (jednolity tekst – Dz. U. z 2021 roku poz. 2351 z późn. zm.)
 - b. Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2020 poz. 1609);
- 1.4. Mapa zasadnicza nieaktualizowana w skali 1:1000.
- 1.5. Uzgodnienie funkcji z Inwestorem.
- 1.6. Normy wytyczne i literatura branżowa.
- 1.7. Uzupełniające pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane w terenie.

2. PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO.

Przedmiotem opracowania jest projekt branży drogowej dla inwestycji pn.: „Remont drogi w Rożnowie” o całkowitej długości jezdni 355,64 [m]. Przedmiotowa droga stanowi dojazd do terenów i budynków po byłym gospodarstwie rolnym PGR.

Uzbrojenie terenu w sieci podziemne i linie napowietrzne przedstawiono na planie zagospodarowania terenu.

3. FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA.

W chwili obecnej droga na odcinku od km 0+000,00 do km 0+284,21 posiada nawierzchnię bitumiczną. Na odcinku od km 0+284,21 do km 0+355,64 droga utwardzona jest płytami betonowymi. Szerokość jezdni zmienna od 4,0 do 4,5m. Stan techniczny nawierzchni jezdni należy ocenić jako zły, brak jest właściwego układu spadków poprzecznych i podłużnych, brak jest również urządzeń odwadniających istniejące nawierzchnie.

Uwzględniając charakter terenu oraz funkcję, jaką pełni remontowana droga zaprojektowano wykonanie nowej nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego o szerokości jezdni 4,0 [m].

Na odcinku od km 0+000,00 do km 0+284,21 zaprojektowano wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego po wcześniejszym frezowaniu profilującym. Frezowanie przeprowadzić na szerokość większej od projektowanej szerokości jezdni po 0,5m z każdej strony. Na odcinku od km 0+284,21 do km 0+355,64, po rozebraniu istniejących nawierzchni z płyt drogowych zaprojektowano pełną konstrukcją jezdni na podbudowie z kruszywa łamanego.

Sposób zagospodarowania terenu zaprojektowano w sposób zapewniający dowiązanie się do stałych punktów wysokościowych. Szczegóły rozwiązań projektowych przedstawiono na rys. nr 2._Przekroje konstrukcyjne.

4. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU.

Układ warstw konstrukcyjnych jezdni z betonu asfaltowego od km 0+000,00 do km 0+284,21

p.	Warstwa	Grubość [cm]
1	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
2	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	4
3	górna warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej C _{90/3} (mieszanka kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie) – warstwa układana rozścielaczem	7
4	istniejące podbudowa z kruszywa po frezowaniu profilującym	-
Razem:		15

Układ warstw konstrukcyjnych jezdni z betonu asfaltowego od km 0+284,21 do km 0+399,32

p.	Warstwa	Grubość [cm]
1	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
2	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	6
3	górna warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej C _{90/3} (mieszanka kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie) – warstwa układana rozścielaczem	7
4	dolna warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej C _{90/3} (mieszanka kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie)	20
5	warstwa odcinająca z piasku	15
Razem:		52

Układ warstw konstrukcyjnych zjazdów indywidualnych

Lp.	Warstwa	Grubość [cm]
1	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
2	podbudowa z mieszanki niezwiązanej C _{90/3} (mieszanka kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie)	15
3	warstwa odcinająca z piasku	15
Razem:		34

Odwodnienie projektowanych nawierzchni powierzchniowe na nieutwardzoną część pasa drogowego. Projektuje się pobocza z mieszanki niezwiązanej C_{90/3} (mieszanka kruszywa łamanego 0/31,5 granitowego stabilizowanego mechanicznie) gr. 10cm.

Wytyczenie obiektu przeprowadzić w nawiązaniu do reperu roboczego o rzędnej H=191,79 (punkt „A” – patrz rys. nr 1_Projekt zagospodarowania terenu).

5. SPOSÓB I WARUNKI KORZYSTANIA Z OBIEKTU.

Na terenie całej inwestycji nie zaprojektowano żadnych schodów, progów i innych barier uniemożliwiających poruszanie się osobom na wózkach inwalidzkich.

6. DANE TECHNICZNE I TECHNOLOGICZNE OBIEKTU USŁUGOWEGO, PRODUKCYJNEGO LUB TECHNICZNEGO – nie dotyczy.

7. ROZWIĄZANIA BUDOWLANE I TECHNICZNO-INSTALACYJNE OBIEKTU LINIOWEGO – nie dotyczy.

8. ROZWIĄZANIA ELEMENTÓW WYPOSAŻENIA BUDOWLANO-INSTALACYJNEGO – nie dotyczy.

9. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH – nie dotyczy.

10. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU – nie dotyczy.

11. OCHRONA KONSERWATORSKA – nie dotyczy.

12. DANE TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SASIEDNIE POD WZGLĘDEM

a) Zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą na nieutwardzona część pasa drogowego

b) Emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się

Realizacja inwestycji zlikwiduje do minimum obecnie występujące zapylenie.

c) Rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów

Podczas wykonawstwa robót powstaną odpady w postaci gruzu oraz ziemi z wykonywania wykopów. Ziemia z wykopu zostanie odwieziona w miejsce wskazane przez Inwestora. W trakcie eksploatacji nie będą powstawać inne odpady, więc projekt nie przewiduje wyznaczenia ich składowania.

d) Emisji hałasu oraz wibracji, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się.

Projekt nie przewiduje realizacji obiektów będących źródłem emisji hałasu do środowiska, ani obiektów emitujących promieniowanie jonizujące czy też pole elektromagnetyczne.

Realizacja inwestycji zmniejszy do minimum obecnie występujące z uwagi na nierówności nawierzchni wibracje i zmniejszy radykalnie emisję hałasu.

e) Wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne.

Przewidziane przekształcenia rzeźby terenu polegające na wykonaniu koryta nie pociągną za sobą zmian w postaci zachwiania równowagi przyrodniczej w środowisku lokalnym, a tym samym i na większym obszarze. Teren, na którym prowadzone będą prace budowlane zostanie zagospodarowany zgodnie z projektem. Zakres inwestycji nie przewiduje realizacji obiektów, które mogłyby zarówno w fazie wykonawstwa, jak i eksploatacji wpływać negatywnie na wody podziemne czy też powierzchniowe.

f) Wykazanie, że przyjęte w projekcie technicznym rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczają lub eliminują wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, zgodnie z odrębnymi przepisami

Prognoza oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko dla programowanego zakresu, wskazuje iż nie będzie ono wywierać negatywnego oddziaływania na żaden z komponentów środowiska zarówno w fazie realizacji jak i późniejszej eksploatacji, zatem z pewnością możliwe jest wykonanie przewidzianych do realizacji obiektów i ich funkcjonowanie z gwarancją dotrzymania wymagań i norm określonych w przepisach z zakresu ochrony środowiska. Ze względu na zakres oraz specyfikę inwestycji, zagrożenia dla środowiska na etapie wykonawstwa będą niewielkie, lecz wykonawca robót oraz inspektor nadzoru winni zdawać sobie sprawę z możliwości wystąpienia takich zagrożeń. Uciążliwości i niekorzystne oddziaływanie inwestycji na środowisko związane z jej realizacją mogą zostać ograniczone i w większości mieć charakter tymczasowy. Uwarunkowane to jest odpowiednim prowadzeniem robót. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia negatywnych skutków inwestycji na środowisko naturalne w stosunku do stanu obecnego. Nie przewiduje się wystąpienia obszaru oddziaływania wyznaczonego w otoczeniu obiektu (terenu placu budowy) na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu terenu.

Remont drogi w Rożnowie poprawi standard użytkowania i zwiększy bezpieczeństwo ruchu i pieszych. Remontowana droga przy użyciu takich materiałów jak emulsja asfaltowa, beton asfaltowy, piasek i kruszywa łamane zgodnych z Polskimi Normami, posiadających atesty dopuszczające je do użycia w budownictwie drogowym i obojętnych dla środowiska, nie pogarszają lecz wręcz polepszą istniejący stan oddziaływania obiektu na środowisko i zdrowie ludzi.

12. WARUNKI OCHRONY PRZECIWOŻAROWEJ OKREŚLONE W ODRĘBNYCH PRZEPISACH – nie dotyczy.

13. UWAGI KOŃCOWE

Wszelkie prace należy wykonywać zgodnie z projektem oraz technologią wykonawstwa. Wykonawca jest odpowiedzialny za zabezpieczenie robót zgodnie z przepisami BHP i za bezpieczeństwo użytkowników pasów drogowych, na których odbywają się roboty. Obowiązkiem wykonawcy robót jest zapewnienie właściwej obsługi geodezyjnej, zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym.

Wszelkie roboty prowadzone w pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego należy prowadzić w uzgodnieniu i pod nadzorem instytucji sprawującej zarząd nad danym urządzeniem. W przypadku stwierdzenia występowania w terenie urządzenia nie zinwentaryzowanego na planie sytuacyjnym, należy bezwzględnie wstrzymać roboty, powiadomić właściwą instytucję, a dalsze prace kontynuować w sposób przedstawiony wyżej.