

OPIS TECHNICZNY

dla zadania o nazwie

**„Przebudowa drogi wewnętrznej zlokalizowanej na dz. o nr ewid. 2482
w miejscowości Głowienka w km 0+000 – 0+201”**

Lokalizacja: dz. o nr ewid. **2482** w m. Głowienka - Gmina Miejsce Piastowe

Inwestor: Gmina Miejsce Piastowe Adres : ul. Dukielska 14, 38-430 Miejsce Piastowe

Miejsce Piastowe, kwiecień 2024r

Opracował: mgr inż. Sebastian Pólchłopek

1. Podstawa opracowania.

- aktualna mapa zasadnicza w skali 1:500,
- wytyczne Inwestora,
- wizja w terenie.

2. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest wykonanie inwestycji polegającej na przebudowie drogi wewnętrznej zlokalizowanej na dz. o nr ewid. 2482 w m. Głowienka – Gmina Miejsce Piastowe.

Zakres inwestycji dotyczy odcinka drogi w km. od **0+000** (tj. od miejsca stanowiącego połączenie z drogą gminną G114951R (ul. Na Jaworze) do **0+201** tj. do granicy działek o nr ewid. 2561 i 2221 i obejmuje on poprawę parametrów nośności oraz stanu nawierzchni obecnie funkcjonującego ciągu komunikacyjnego.

3. Istniejący stan zagospodarowania terenu przewidziany pod inwestycję.

Całość przedsięwzięcia zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi wewnętrznej (wydzielonym przez linie rozgraniczające).

Droga wykorzystywana jest jako dojazd do licznych gruntów rolnych zlokalizowanych po obu jej stronach oraz do placu budowy obiektu sportowego – stadionu.

Na całym rozpatrywanym odcinku droga posiada nawierzchnię nieulepszoną gruntową – z niewielką (fragmentaryczną) domieszką kruszywa łamanego wymieszanego z gruntem o szerokości od 2,5 do 2,8 metra, z miejscowo przerastającą roślinnością.

Na całej długości uwzględnionego do przebudowy przedmiotowego odcinka droga praktycznie nie posiada spadku podłużnego. Brak jest również spadku poprzecznego. Droga ze względu na brak podbudowy oraz trwałej nawierzchni położonej w znacznej części poniżej działek przyległych charakteryzuje się złym stanem technicznym. W okresie „mokrym” na drodze zlokalizowane są liczne zastoiska wodne ograniczające możliwość komunikacji

- w szczególności kołowej. Nawierzchnia jest mocno rozmoknięta i błotnista. Brak jest również systemu odwodnienia drogi.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Biorąc pod uwagę stan faktyczny obiektu, dane uzyskane od inwestora oraz możliwości dysponowania terenem (parametry pasa drogowego) przyjęto rozwiązanie polegające na wzmocnieniu istniejącej podbudowy poprzez stabilizację spoiwem hydraulicznym na całym rozpatrywanym odcinku – na szerokości 3,8 m oraz ułożenie górnej warstwy podbudowy stanowiącej jednocześnie nawierzchnię z kruszywa łamanego (tłucznia o uziarnieniu 0-31,5) o grubości 12 cm

Inwestor w pierwszym etapie realizacji zaplanował wzmocnienie podbudowy i wykonanie nawierzchni z kruszywa łamanego umożliwiając w przeciągu kilku lat wykonanie nawierzchni min-bit o szerokości 3,5 m.

Ze względu na znikomą nośność istniejącej konstrukcji przewidziano zastosowanie stabilizacji podbudowy spoiwem hydraulicznym (przy zastosowanego cementu w ilości min. 32 kg/m²) celem ujednolicenia miąższości oraz uzyskania wytrzymałości na ściskanie dolnej warstwy podbudowy min. $R_m = 2,5$ MPa. Przedmiotowe prace należy realizować po wcześniejszym zebraniu górnej warstwy nawierzchni (10-15 cm) i doziarnieniu dolnej części podbudowy kruszywem naturalnym.

Uwzględniając potrzebę zapewnienia dodatkowego wzmocnienia konstrukcji, nadania odpowiedniego profilu celem sprawnego odprowadzenia wody z nawierzchni jak również ograniczenia napływu wody z działek przyległych (wyniesienie niwelety nowej nawierzchni w stosunku do istniejącej) przyjęto ułożenie dodatkowej warstwy z kruszywa łamanego (uziarnienie 2-32 mm) o grubości 12 cm.

Celem poprawy komunikacji z działkami przyległymi w miejscach ich obecnie funkcjonujących połączeń – uwzględniono uzupełnienie materiału ziemnego uzyskanego uprzednio z korytowania.

5. Przekrój konstrukcyjny i parametry drogi.

Konstrukcja nawierzchni po przebudowie:

- warstwa podbudowy poddana stabilizacji cementem – 30 cm
- warstwa profilowa z kruszywa łamanego – 12 cm

Klasa drogi – droga wewnętrzna.

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię jezdni – 80 kN/ośpojazdu.

Przy realizacji przebudowy drogi na początkowym 55 m jej odcinku konstrukcję drogi należy w sposób możliwy usytuować najbliżej lewej strony pasa drogowego (ze względu na planowaną inwestycję w zakresie umieszczenia kolektora kanalizacji sanitarnej). Na pozostałym odcinku należy zachować analogiczną do obecnej oś jezdni.

Szczegółowy zakres prac określa załącznik graficzny oraz przedmiar robót.

6. Uwagi końcowe.

Roboty należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Początek i koniec ciągu komunikacyjnego należy nawiązać do istniejących elementów dróg. Materiały i wyroby stosowane do wykonania robót powinny odpowiadać wymaganiom określonym w aktualnych normach.

Wszelkie prace w zakresie przedmiotowej inwestycji należy realizować wyłącznie w pasie drogowym przedmiotowej drogi, zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi i przepisami BHP.

Organizacja i zabezpieczenie robót winno spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 roku w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

Prace w obrębie ewentualnych instalacji podziemnych należy prowadzić ręcznie przy zachowaniu niezbędnych środków ostrożności.

Przed przystąpieniem do robót należy wykonać przekopy kontrolne w celu dokładnej lokalizacji przebiegu infrastruktury. W przypadku konieczności prace w obrębie podziemnych instalacji winny być prowadzone w uzgodnieniu z ich właścicielem.

Przed podjęciem robót należy poinformować z odpowiednim wyprzedzeniem właścicieli działek przyległych o ewentualnych trudnościach ograniczeniach z tym związanych.