

OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

na przebudowę drogi gminnej Michałów - Betlejem

od km 0+000 do km 2+000, długości 2000mb

1. Inwestor.

Inwestorem zlecającym opracowanie jest Gmina Michałów.

2. Wykonawca.

Wykonawcą projektu jest Eugeniusz Witek, oś. Gen. Andersa 6/20, 28-100 Busko-Zdrój

3. Opis funkcji, sposobu oraz charakterystyki zabudowy terenu.

Przedmiotowy odcinek drogi znajduje się w administracji Urzędu Gminy Michałów. Zlokalizowany jest na działce: 1435, obręb Michałów, gmina Michałów. Celem przebudowy jest uporządkowanie i poprawa warunków ruchu kołowego poprzez poszerzenie jezdni oraz wzmocnienie istniejącej nawierzchni.

4. Stan istniejący przebudowywanej drogi.

Przebieg istniejącej drogi jest prosty. Teren jest uzbrojony w sieć infrastruktury technicznej. Szerokość istniejącej jezdni wynosi w granicach 3,0m. Posiada nawierzchnię tłuczniową od km 0+000 do km 0+400 i nawierzchnię gruntową od km 0+400 do km 2+000 z licznymi zdeformowaniami. Brak rowów na całym odcinku, skarpy zarośnięte gęstą trawą i krzakami. Na przedmiotowym odcinku drogi brak jest typowych przepustów pod zjazdami na drogi gminne jak również na drogi gospodarcze. Z uwagi na brak ich prawidłowego odwodnienia (zły stan techniczny istniejących zjazdów lub nienależyte posadowienie ich funkcjonowania tworząc nierzadko liczne zastoiska wodne) należy je przeprojektować.

5. Charakterystyka stanu projektowanego.

5.1. Zagospodarowanie terenu.

Projektowana przebudowa zawiera się całkowicie w wolnym od zabudowy pasie drogowym i zakres rozbudowy nie styka się bezpośrednio z granicami sąsiednich działek.

5.2. Zakres rzeczowy robót.

Przedmiotem opracowania jest Projekt Budowlany na przebudowę drogi gminnej Michałów – Betlejem na odcinku od km 0+000 do km 2+000 wraz z wykonaniem odwodnienia drogi za pomocą obustronnego rowu otwartego od km 0+000 do km 2+000.

Zgodnie z ustaleniami do projektowania przyjęto następujące założenia projektowe:

- klasa techniczna drogi – L;
- prędkość projektowa $V_p = 50\text{km/h}$;
- przekrój daszkowy, jezdnia o szerokości 5,0m, pobocze o szerokości 1,0m, w tym 0,5 m utwardzone;

- poszerzenie istniejącej nawierzchni do szerokości 5,0m od km 0+000 do km 0+400;
- od km 0+400 do km 2+000 budowa nowej nawierzchni o szerokości jezdni 5,0m;
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy;
- nawierzchnia z betonu asfaltowego;
- skrajnia 4,50m.

5.3. Odwodnienie drogi.

Powierzchniowe poprzez nadanie jezdni normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych i wprowadzenie wody do istniejącego rowu przydrożnego.

5.4. Kategoria ruchu i obciążenie ruchem.

- dopuszczalny nacisk na oś – 100kN;
- kategoria ruchu – KR1

5.5. Przebieg niwelety.

- maksymalnie dostosowano do niwelety istniejącej nawierzchni;
- zachowano minimalny dopuszczalny spadek $i = 0,2\%$

5.6. Konstrukcja drogi.

- droga istniejąca: dokonano wzmocnienia istniejącej jezdni oraz budowę nowej nawierzchni;
- poszerzenia konstrukcję zaprojektowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku.

6. Zagadnienia geodezyjno-prawne.

Grunty przyległe do przedmiotowego odcinka stanowią tereny rolnicze z luźną zabudową. Obszar działek na których projektuje się przebudowę drogi nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Również działki te nie znajdują się w granicach terenu górniczego i wpływu eksploatacji górniczej.

7. Oddziaływanie na środowisko.

Przebudowa przedmiotowego odcinka drogi zgodnie z projektem budowlanym spełniać będzie wymagania ochrony środowiska, nie powoduje degradacji. Inwestycja zdecydowanie poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz hałas, drgania i emisję spalin wskutek przejazdu sprzętu rolniczego i transportu.

8. Warunki gruntowo-wodne.

Teren zalegają grunty gliniaste, woda gruntowa znajduje się w przedziale od 1,30-2,0m od projektowanej niwelety.

9. Roboty ziemne.

Roboty ziemne polegają zasadniczo na zasypaniu wąwozu, profilowaniu korpusu drogi oraz korytowaniu pod konstrukcję poszerzeń oraz wykop rowu obustronnego od km 0+000 do km 2+000 z uzupełnieniem korony drogi.

Opracował