

Powierzchniowe odwodnienie korony drogi zapewniają spadki poprzeczne i podłużne drogi, zjazdów, mijanek oraz skrzyżowań. Wody opadowe odprowadzone zostaną przez pobocza szerokości 1,00 m obustronniego lokalnie jednostronniego, następnie do rowów

4.6. ODWODNIENIE

Szczegóły dotyczące geometrii jezdni przedstawiono w części rysunkowej projektu.

betonowej z oporem z betonu C8/10.

Drogi, zjazdy, skrzyżowania oraz mijanki obramowano opornikiem betonowym 12x25 cm obniżonym na podsypce cementowo – piaskowej 1:4 gr. 5 cm oraz na ławie

4.5. OBRAMOWANIA

Skrzyżowania posiadają szerokość 4,50 m, wyokrągłone są łukami max. 8,00 m. indywidualne posiadają szerokość 3,50 m wyokrągłone łukami poziomymi 3,00 m. szerokości 1,00 m (lokalnie zmiennej) posiadają spadek jednostronny 8,0%. Zjazdy skosami wjazdowym i wyjazdowym 1:3. Pobocza obustronne (lokalnie jednostronne) szerokości 1,00 m, spadku poprzecznym jednostronnym, długości peronu 23,0 m oraz łukach poziomych według pikietazu na rys. "Plan Zagospodarowania Terenu". Mijanki Droga szerokości 4,50 m posiada spadek daszkowy 2,0% na odcinku prostym jak i na

4.4. PRZEKRÓJ POPRZECZNY – SPADKI

Szczegóły dotyczące konstrukcji jezdni przedstawiono w części rysunkowej projektu.

UWAGA:

1. Do wykonania nasypów zastosować materiał z korytowania, wykopów oraz profilowania jezdni istniejącej. Materiał powinien dodatkowo spełniać wymagania stawiane gruntem.
2. Pozostały grunt nie wykorzystany należy rozplantować w pasie drogowym lub wywieźć na odkład na odległość do 2 km.

zagęszczeniu 12 cm.

zaprojektowano z mieszanki żwirowej stabilizowanej mechanicznie 0/22 mm gr. po Pobocza obustronne (lokalnie jednostronne) szerokości 1,00 m (lokalnie zmiennej)

Grubość całkowita konstrukcji = 44 cm

- istniejące podłoże drogi.
- warstwa odcinająca – podsypka piaskowa gr. po zagęszczeniu 15 cm, gr. po zagęszczeniu 20 cm,
- podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/63 mm

PN-B-06712 – Kruszywo budowlane.

PN-75/C-04630 – Woda do celów budowlanych. Wymagania i badania.

PN-84/S-96023 – Podbudowy i nawierzchnie z tuczni kamiennej.

PN-S-02205 – Roboty ziemne. Wymagania i badania.

6. NORMY I LITERATURA TECHNICZNA

urządzeniami.

użycia sprzętu mechanicznego pod nadzorem przedstawiciela instytucji zarządzającej

W rejonie czynnych urządzeń inżynierskich prace ziemne należy prowadzić bez

PN EN 13036-1 itp.

Prace drogowo-bitumiczne wykonywać zgodnie z PN EN 13108-1 oraz normach

i wytycznymi budowy dróg oraz wg. PN-81/B-03020, PN-68/B-06050 oraz PN-B-02480.

Prace szczegółowo nie opisane wykonywać zgodnie z wiedzą inżynierską

samoходowe, roboty ziemne, wymagania i badania”.

zagęszczającego. Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z normą PN-S-02205 „Drogi

wilgotności optymalnej oraz warstwami o grubości dostosowanej do mocy sprzętu

odpowiednio odwodniony. Grunt oraz materiały konstrukcyjne należy zagęszczać przy

gruntowe powinno być wyrownane oraz odpowiednio zagęszczone. Teren robót powinien być

W pobliżu uzbrojenia teletechnicznego zachować szczególną uwagę. Podłoże

AROT.

Projekt zakłada zabezpieczenie istniejących naziemnych kabli teletechnicznych rurami

do przebudowy.

podziemnej. Istniejące uzbrojenie terenu nie powoduje kolizji, które w efekcie prowadziłoby

szczegółowych opracowań w zakresie przebudowy oraz modernizacji infrastruktury

Niniejsze opracowanie jest rozwiązaniem projektowym branży drogowej i nie zawiera

5. UWAGI KONCOWE

powiatowej. Stała organizacja ruchu zostanie zafazowana w projekcie.

w ilości 2 szt. oraz oznakowania tych progów jak i pierwszeństwa przejazdu w okolicy drogi

stałej organizacji ruchu projektując urządzenia bezpieczeństwa ruchu – progi zwalniające

W związku z zakresem prac oraz ich charakterem projekt zakłada wykonanie nowej

4.7. ORGANIZACJA RUCHU

rysunkowej projektu.

Szczegóły dotyczące konstrukcji i ogólnie odwodnienia przedstawiono w części

rys. „Plan Zagospodarowania Terenu”) szerokości zmiennej (zależna od istniejącego terenu).

przydronych trapezowych płytkach jednostronnych lub dwustronnych (lokalizacja rowu wg.

7. UPRÓSZCZONA OCENA WPŁYWU PRZEBUDOWY NA ŚRODOWISKO.

7.1. DANE TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW

OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTANIE ORAZ NA

ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIĘDNI.

Planowana przebudowa drogi gminnej znajdującej się na terenie Gminy Grunwald, przy użyciu materiałów takich jak: asfalt, emulsja asfaltowa, kruszywo naturalne, kamienne, rury AROT zgodnych z Polskimi Normami (zastosowane materiały będą posiadać certyfikaty, atesty dopuszczające je do użycia w budownictwie drogowym) nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i nie będzie powodowała transgranicznego oddziaływania. Obszar oddziaływania inwestycji mieści się w granicach pasa drogowego drogi gminnej.

Charakterystyka projektowanego obiektu budowlanego ustalająca czynniki

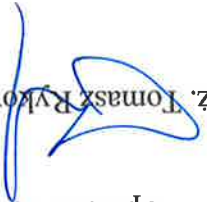
generujące oddziaływanie ze względu na usytuowanie jezdni w obszarze projektowanego

pasa drogowego:

Powołując się na Art. 43. Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i na zawarte w Art. 43 ust. 1 wymagania dotyczące minimalnej odległości usytuowania obiektów budowlanych przy drogach względem zewnętrznej krawędzi jezdni stwierdza się, że dla projektowanej drogi gminnej w terenie zabudowy odległość ta powinna wynosić minimum 6 m (teren zabudowy). Stwierdza się, iż projektowane zagospodarowanie terenu pasa drogowego w tym usytuowanie jezdni nie powoduje dodatkowych ograniczeń dla zabudowy terenów przyległych do pasa drogowego.

W związku z powyższą analizą oddziaływania obiektu, zgodnie z Art. 20 poz. 1 pkt. 1c Ustawy Prawo Budowlane stwierdza się, że projektowana droga ma obszar oddziaływania zamykający się w obszarze linii rozgraniczających zakres inwestycji tym samym nie wprowadzając związanych z tym obiektem ograniczeń w zagospodarowaniu, w tym zabudowy terenów sąsiednich.

➤ zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzenia ścieków – wody opadowe odprowadzone będą tak jak dotychczas powierzchniowo do rowów przydrożnych trapezowych odtworzonych. Brak jest ścieków technologicznych na etapie eksploatacji, ilość ścieków bytowych zależy jest od ilości zatrudnionych pracowników na budowie. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w system toalet przenośnych na bieżąco wywozonych do oczyszczalni.

Opracował:

 inż. Tomasz Rykowski

Przebudowa drogi gminnej zostanie przeprowadzona w dotychczasowej niwelecie, z pracami ziemnymi ograniczonymi tylko do poprawienia geometrii drogi, zjazdów oraz skrzyżowań. Powierzchniowe odwodnienie zapewnią spadki poprzeczne i podłużne. Wody opadowe odprowadzane będą do odtworzonych rowów płytkich trapezowych jednostronnych i obustronnych. Istniejący zjazdy, skrzyżowania, jezdnia drogi głównej będą posiadać nawierzchnie bitumiczna. Pobocza posiadać będą nawierzchnię z mieszanki żwirowej.

7.3. ZASTOSOWANE TECHNOLOGIE (PLANOWANE) I ROZWIĄZANIA TECHNICZNE.

Odcinek objęty robotami drogowymi posiada długość 731,2 m.

- b) wykonanie obustronnych poboczy (lokalnie jednostronnych).
- a) wykonanie nawierzchni na drodze, mijankach, zjazdach oraz skrzyżowaniach,

➤ prace nawierzchniowe,

PLAN ORIENTACYJNY

Jednostka Projektowa: STREETWISE Tomasz Rykowski 13-100 Nidzica, Dobrzyń 23 TEL. 691-022-179 NIP : 984-007-64-12 REGON : 281494079 E-Mail : streetwise@interia.pl		Inwestor: Gmina Grunwald z/s w Gierzwałdzie, 14-107 Gierzwałd	
Nazwa obiektu: "Projekt przebudowy drogi gminnej w miejscowości Frygnowo"		Nazwa opracowania: "Przebudowa drogi gminnej"	
Stadium: P.B.		Skala: 1:20 000	
Data: LISTOPAD 2016		Data: LISTOPAD 2016	
Projektant: tech. Zbigniew Koper inz. Tomasz Rykowski		Opracował: tech. Zbigniew Koper inz. Tomasz Rykowski	
Podpis: 		Podpis: 	
Krys. nr: 102/94/OL		Krys. nr: 102/94/OL	

