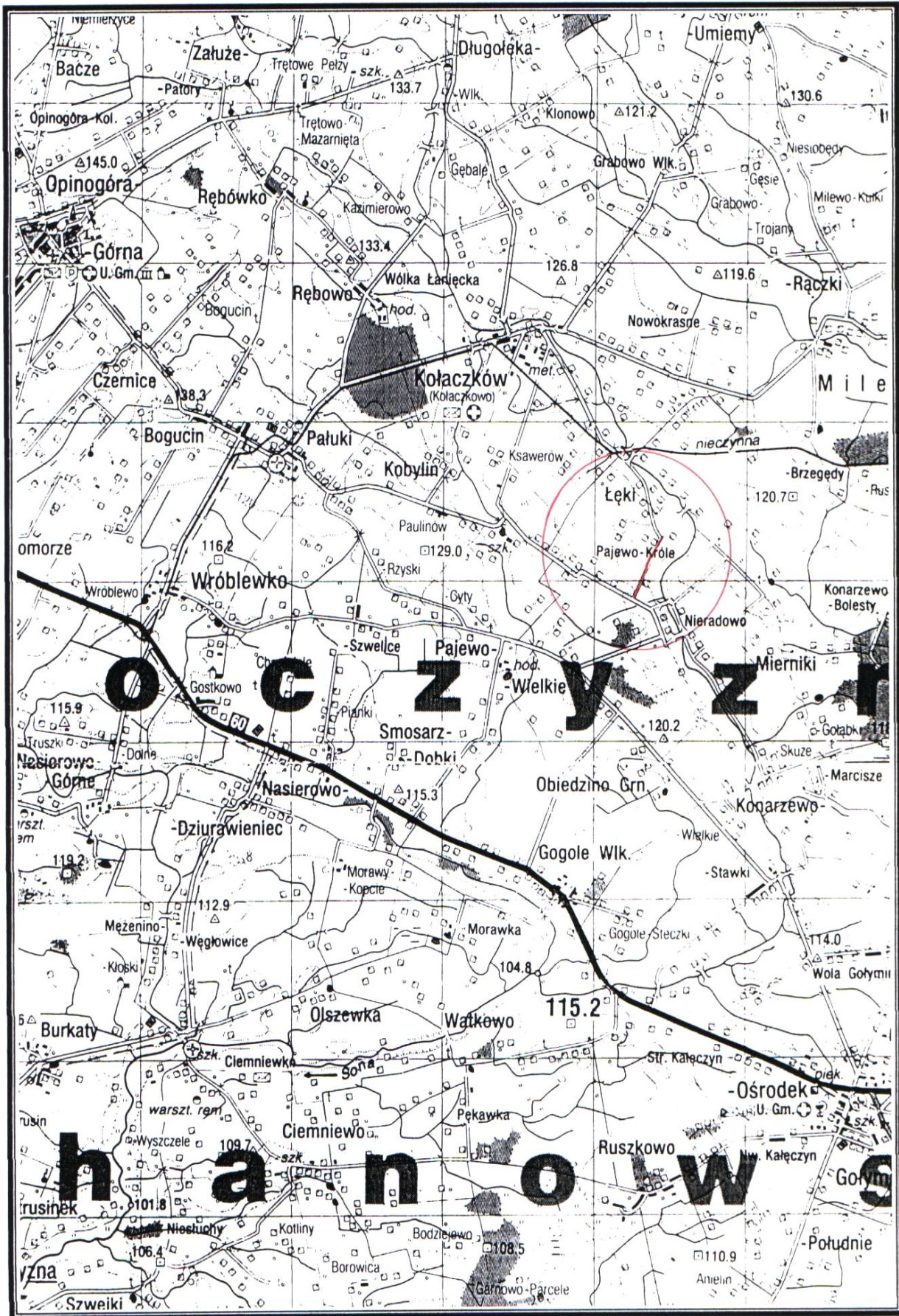


ORIENTACJA

skala 1:50 000





OPIS TECHNICZNY

Zał. nr 1

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest przedmiar, kosztorys ofertowy, kosztorys inwestorski i SST przebudowy odcinka drogi gminnej Nr 120736W Łęki – Pajewo - Króle od km 0+000 do km 0+885, położonej na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnym 38 (gmina Opinogóra Górna, powiat ciechanowski, województwo mazowieckie). Trwała i bezpieczna droga, przejezdna przez cały rok dla wszelkich pojazdów, zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów

2. Podstawa opracowania

Opracowanie sporządzono na zlecenie Wójta Gminy Opinogóra, w oparciu o:

- ◇ Wrys z mapy w skali 1:2000 w/g stanu aktualnego,
- ◇ pomiary sytuacyjno-wysokościowe przeprowadzone w terenie,
- ◇ 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. Nr 43 z 14 maja 1999 r.)
- ◇ inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania.
- ◇ uzgodnienia z Inwestorem

3. Opis stanu istniejącego

Droga gminna Łęki – Pajewo - Króle jest w obecnym stanie drogą ~~nie-urządzoną, naturalną~~ ^{o nawierzchni zmirowej} ~~gruntową~~ ^{zmirową}. Przebiega wzdłuż pól uprawnych. Droga posiada nawierzchnię ~~naturalną~~ ^{zmirową} ~~gruntową~~, odkształconą pod wpływem ruchu pojazdów. W pasie drogowym nie występują żadne urządzenia podziemne, które mogłyby kolidować z projektowaną drogą.

4. Opis stanu projektowanego

Projektowana droga gminna wg klasyfikacji określonej w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej jest drogą klasy L o prędkości projektowej 40 km/h i w pełnym zakresie obsługuje otaczający teren. W związku z powyższym w celu maksymalnego obniżenia kosztów inwestycji kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych
- odwodnienie powierzchniowe



Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu i stanowi ona dojazd do pól i pastwisk przy niej położonych oraz gospodarstw. Nie przewiduje się również w przyszłości ruchu tranzytowego na tym odcinku drogi.

Na całym odcinku projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią jednopasową szerokości 4,00 m. Konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego KR 1 wg tablicy 5.3.1.c zmodernizowanej przez projektanta przedstawia się jak niżej

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg PN-S-96025 BA 0/16 grubości 4 cm
- projektowana podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego spoiwem hydraulicznym „silment” grubości 20 cm.

Pomiędzy warstwą bitumiczną a podbudową z kruszywa stabilizowanego projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepsze asfaltowe zaleca się stosować emulsję asfaltową. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza. Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia i określony ściśle jego wydatek. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym 0,5-0,7 kg/m² na warstwie podbudowy

Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem naturalnym pobocza na szerokości min. 0,75 m każde. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne I=0,06 na odcinkach o przekroju daszkowym.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy drogi będzie zapewnione przez zastosowanie odpowiednich pochyleń poprzecznych i podłużnych w teren. Jezdnia będzie miała spadek jednostronny 2,0%. Na przebudowywanym odcinku drogi nie występują roboty rozbiórkowe.

5. Wpływ inwestycji na środowisko.

5.1. Informacje ogólne.

Przebudowa ma na celu poprawę przejezdności dróg dzięki wykonaniu projektowanej konstrukcji nawierzchni i tym samym poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Przebudowa obejmuje teren zajmowany przez odcinek nie leżący na obszarze objętym prawną formą ochrony przyrody.**

Przebudowa drogi nie wymaga wycinki drzew. Projektowana konstrukcja to jednowarstwowa nawierzchnia bitumiczna grubości 4 cm wykonana z betonu asfaltowego wbudowanego na gorąco wg normy PN-S-96025: 2001. Beton asfaltowy produkowany będzie w wytwórniach mas bitumicznych z materiałów kamiennych i asfaltu drogowego dopuszczonego do stosowania odpowiednimi, okazywanymi przez producenta atestami i świadectwami jakości. Nawierzchnia zostanie ułożona na podbudowie z kruszywa stabilizowanego. W trakcie realizacji planowanej inwestycji przewiduje się dowiezienie z zewnątrz i wbudowanie podstawowych materiałów:

- beton asfaltowy;



- emulsja asfaltowa,
- kruszywo naturalne (pospółka I żwir) na pobocza
- silment na podbudowę

Zużycie paliw t.j. oleju napędowego i etyliny będzie zależne od wyboru w przetargu firmy wykonawczej i rodzaju sprzętu oraz pojazdów jakimi ta firma będzie dysponować.

Nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej.

Woda dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej będzie potrzebna w niewielkich ilościach tylko do ewentualnego zwilżania podbudowy.

6.2. Istniejące obciążenie środowiska

Przebudowywany odcinek drogi przebiega przez teren pozbawiony zabudowy mieszkaniowej typu zagrodowego lecz przede wszystkim przez obszary upraw rolnych. Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez ruch pojazdów rolniczych. Ruch jest niewielki. Po przebudowie nawierzchni nadal nie przewiduje się ruchu tranzytowego.

6.3. Wpływ inwestycji na środowisko

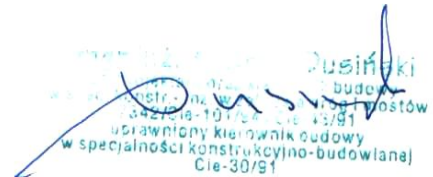
Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej odkształconej i z licznymi uszkodzeniami nawierzchni gruntowej naturalnej. Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich.

6.4. Uwagi końcowe

Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Urząd Gminy w Opinogórze Górnej najniższą klasę techniczną (L) i najniższą kategorię ruchu (KR1), co świadczy że nawet w dalszej perspektywie nie są przewidywane do przenoszenia dużego ruchu. Przebudowa drogi ma wykorzystywać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów. Nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o dużych wartościach przyrodniczych. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie wskutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów. Nie zajdzie ko-



nieczność zmiany kierunków produkcji roślinnej, wielkości tej produkcji czy rodzajów roślin, które mogą być uprawiane.


mgr inż. Andrzej Dusiński
06-500 Mława ul. Radosna 2 m 43 tel. 023/654 4498
NP 569-102-19-05 REGION 130231285
uprawniony kierownik budowy
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
Cie-30/91