

OPIS TECHNICZNY

do projektu zagospodarowania terenu

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 1697N (DW 590 – Widryny – Spigłówka) na odcinku DW 590 Plenowo – Widryny”

Inwestycja zlokalizowana będzie na działkach: 290, 294/1, 295/82, 297/4, 297/3, 295/50, 295/55, 295/72, 295/70, 297/5 – obręb 8; 227, 204, 174, 206 – obręb 23; gmina Reszel, powiat kętrzyński.

1.1. Podstawa opracowania

Dokumentacja została wykonana na zlecenie Inwestora – Powiatu Kętrzyńskiego.

1.2. Zakres opracowania

– Opracowanie obejmuje projekt przebudowy DP 1697N położonej na terenie gminy Reszel, powiat kętrzyński, woj. warm. – maz., w tym:

- przebudowę konstrukcji nawierzchni drogi wraz ze wzmocnieniem jej nośności,
- korektę geometrii,
- zaprojektowanie jezdni o szerokości 5,0m (2x2,50m) z poszerzeniami na łukach kołowych 30/R, i poboczy o szer. 0,80m,
- zaprojektowanie dodatkowych elementów bezpieczeństwa ruchu tj.: wyspy dzielące środkowe, zatoki autobusowe z peronami, zjazdy, chodniki i przejścia dla pieszych,
- regulację odwodnienia, udrożnienie, profilowanie, oczyszczenie, przedłużenie istniejących rowów, ułożeniem przepustu Ø600 pod droga powiatową, oczyszczenie urządzeń odwadniających, zaprojektowanie nowych studni wpustowych kanalizacji deszczowej,

1.3. Inwestor

Powiat Kętrzyński, Pl. Grunwaldzki 1, 11-400 Kętrzyn

1.4. Jednostka projektowa

PRI BUDOMAR, ul. Jagiełły 24, 11-500 Giżycko

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Tereny przeznaczone pod inwestycję stanowi pas drogowy drogi gminnej i służy celom komunikacyjnym. Droga położona jest w gmina Reszel , powiat kętrzyński i obsługuje ruch lokalny, oraz tereny przyległych nieruchomości (poła uprawne). Początek opracowania znajduje się na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką DW590N a koniec na skrzyżowaniu z drogą powiatową 1626N.

2.1. Inwentaryzacja stanu istniejącego.

Droga powiatowa posiada w przeważającej części nawierzchnię bitumiczną o zmiennej szerokości. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym. Na przeważającej części można obserwować takie defekty jak:

- deformacje poprzeczne i podłużne
- liczne spękania podłużne poprzeczne siatkowe
- zawyżone pobocza uniemożliwiające spływ wody

2.2. Zestawienie istniejących powierzchni

- | | |
|------------------------------------|--------------------------|
| – długość przebudowywanego odcinka | ok. 2 023 m, |
| – powierzchnia jezdni brukowej | ok. 115 m ² , |
| – powierzchnia jezdni bitumicznej | ok. 8 520 m ² |

2.3. Warunki gruntowo – wodne

Dla potrzeb projektu wykonano otwory wiertnicze o głębokości od 2,0 do 3,0m. W wykonanych otworach wiertniczych do głębokości prowadzonego rozpoznania w dwóch otworach nawiercono wodę gruntową w obrębie niespoistych gruntów morenowych (msc. Witryny). Charakteryzuje się swobodnym zwierciadłem wody, stabilizującym się na głębokości 1,3-1,4 m p.p.t.

Dla ww. warunków gruntowo – wodnych określono grupy nośności podłoża G3.

Głębokość przemarzania na tym terenie wynosi 1,20 m p.p.t.

Dokładne wyniki przedstawia dokumentacja geotechniczna, która stanowi odrębne opracowanie, dołączone do dokumentacji projektowej.

2.4. Charakterystyka ruchu

Na w/w drodze występuje przede wszystkim ruch samochodów osobowych, autobusów oraz niewielki ruch pojazdów wolnobieżnych, służących gospodarce rolnej występującej na tym terenie.

2.5. Urządzenia obce

W miejscu projektowanych robót w pasie drogowym występują następujące urządzenia obce:

- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji deszczowej
- sieć telekomunikacyjna
- napowietrzna i podziemna sieć elektroenergetyczna

STAN PROJEKTOWANY

Tereny przeznaczone pod inwestycję nie zmieniają swojego sposobu użytkowania, po zakończeniu robót budowlanych, nadal będą służyć celom komunikacyjnym.

3.1. Projektowane zmiany w zagospodarowaniu terenu

Przebudowywany odcinek drogi zostanie poprowadzony starym śladem, z uregulowaniem jej szerokości do 5,0m. Zaprojektowano łuki poziome i pionowe zachowując normatywne wartości dostosowane do klasy drogi. Niweletę trasy w miejscach zabudowań poprowadzono po istniejącym terenie z zachowaniem normatywnych spadków podłużnych i łuków pionowych.

3.2. Odwodnienie projektowanej nawierzchni

Wody opadowe z ww. odcinka odprowadzane będą powierzchniowo do istniejących rowów i projektowanych przepustów. W miejscowości Plenowo zaprojektowano bliźniaczy wpust deszczowy w najniższym lokalnym punkcie. Wpust zostanie włączony do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej, dla której przewidziano oczyszczenie.

Istniejące rowy należy oczyścić i wyprofilować likwidując miejsca gromadzenia się wody .

3.3. Podstawowe parametry techniczne

- długość odcinka - 2 022,79m
- szerokość jezdni - 5,00m
- szerokość poboczy - 0,80m

3.4. Zestawienie projektowanych nawierzchni

- jezdnia asfaltowa - 10 510 m²
- pobocza z kruszywa łamanego - 5 250 m²
- pobocza / ścieki umocnione brukowcem - 697 m²
- chodniki z betonowej kostki brukowej - 558 m²

–	zatoki z betonowej kostki brukowej	- 205 m ²
–	wyspy środkowe z brukowca	- 63 m ²
–	wyspa azylu z betonowej kostki brukowej	- 12 m ²
–	zjazdy asfaltowe	- 230 m ²
–	zjazdy brukowcowe	- 255 m ²
–	zjazdy z betonowej kostki brukowej	- 40 m ²
–	pobocze utwardzone kruszywem łamanym	- 2 250 m ²

3.5. Układ konstrukcyjny obiektu

Założenia projektowe:

- droga klasy L,
- kategoria ruchu KR-2,
- prędkość projektowa 40km/h,

3.5.1. Droga w planie

Zaprojektowano normatywne łuki poziome dobrane do klasy drogi i prędkości projektowej. Przebieg trasy dostosowano do istniejącej drogi z poprawą geometrii.. Geometria zjazdów została dopasowana do istniejącego zagospodarowania terenu.

3.5.2. Droga w profilu podłużnym

Projektowana niweleta została zaprojektowana z zachowaniem normatywnych pochyleń podłużnych i wartości łuków pionowych. Niweletę poprowadzono w sposób zapewniający sprawny spływ wód opadowych oraz minimalizację robót ziemnych.

Droga w przekroju poprzecznym

Zaprojektowano jezdnię szerokości 5,0m, pobocza szerokości 0,80m ze spadkiem poprzecznym 6%. Spadki poprzeczne drogi zostały dostosowane do promieni łuków i prędkości projektowej. W miejscowości Plenowo przy drodze poprowadzono chodnik oraz ułożono dwie zatoki autobusowe .

3.5.3. Konstrukcja nawierzchni

Jezdnia

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 8cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niewiązanej z kruszywem 0-31,5; C50/30 gr. 22 cm
- warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1.5/2.0 ≤4.0MPa 32 cm

Zjazdy asfaltowe

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 8cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niewiązanej z kruszywem 0-31,5; C50/30 gr 22 cm

Zjazdy z betonowej kostki brukowej

- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niewiązanej z kruszywem 0-31,5; C50/30 gr 22 cm

Zjazdy brukowcowe

- nawierzchnia brukowcowa gr. ~10cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niewiązanej z kruszywem 0-31,5; C50/30 gr 22 cm

Chodniki

- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm,

- podbudowa zasadnicza z mieszanki niewiązanej z kruszywem 0-31,5; C50/30 gr 15 cm

3.5.4. Elementy odwodnienia

- przepusty pod drogą Ø600 L=26,00m
- studnie wpustowe i przykanaliki

3.6. Urządzenia obce

W miejscu projektowanych robót w pasie drogowym występują następujące urządzenia obce:

- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji deszczowej
- sieć telekomunikacyjna
- napowietrzna i podziemna sieć elektroenergetyczna
- sieć gazowa

Części sieci telekomunikacyjnych przebiegające pod zamierzoną inwestycją należy zabezpieczyć poprzez zastosowanie dwudzielnych rur osłonowych. W czasie prowadzenia prac budowlanych należy postępować.

4. ORGANIZACJA RUCHU

Z analizy możliwości istniejącego układu komunikacyjnego wynika, że konieczne będzie prowadzenie prac przy częściowym wyłączeniu jezdni z ruchu z zachowaniem koniecznych standardów bezpieczeństwa.

Projekt stałej organizacji ruchu oraz na czas prowadzenia prac remontowych jest przedmiotem oddzielnego opracowania.

5. USTALENIA DOTYCZĄCE OCHRONY GRUNTÓW

Teren, na którym przewiduje się prowadzenie prac budowlanych nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto działki nie są położone na terenach górniczych, w związku, z czym inwestycja nie podlega określeniom wpływu eksploatacji górniczej.

6. INFORMACJE O ZAGROŻENIU DLA ŚRODOWISKA

Inwestycja obejmuje niewielki obszar, ewentualne uciążliwości będą związane z prowadzeniem prac budowlanych, będą one miały charakter krótkotrwały i nie wywrą negatywnego wpływu na środowisko.

7. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania inwestycji mieści się w granicach działek, na których została ona zlokalizowana.

Projektowane zagospodarowanie terenu nie wprowadza istotnych zmian w dotychczasowym sposobie korzystania z terenu objętego inwestycją.