

## OPIS TECHNICZNY

do planu zagospodarowania terenu przebudowy drogi gminnej nr 210244W

Malechy – Ośnica - Bronisze

### 1. DANE OGÓLNE

#### 1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest **przebudowa drogi gminnej nr 210244W Malechy – Ośnica – Bronisze** od km 0+000 do km 3+716,17 , długości 3 716,17m

1.2 Projektowana inwestycja realizowana jest w miejscowościach Malechy, Ośnica, Bronisze, w gminie Karniewo, w powiecie makowskim, województwie mazowieckim.

1.3 Inwestorem jest Gmina Karniewo .

### 2. ZAKRES INWESTYCJI

#### 2.1 Przeznaczenie obiektu budowlanego.

Projektowana droga ma status drogi publicznej gminnej, jest połączona na skrzyżowaniu w punkcie początkowym z drogą powiatową nr 2127W Karniewo -Romanowo-Węgrzynowo/do DK57/, a w punkcie końcowym z drogą krajową nr 60 Płock – Ostrów Maz.,

Droga ma charakter lokalny, obsługuje pod względem komunikacyjnym miejscowości przez które przebiega oraz zapewnia mieszkańcom dojazd do obiektów publicznych, punktów usługowych i pól. Poprzez bezpośrednie połączenie z drogami wyższej kategorii zapewnia mieszkańcom dogodny dojazd do sieci dróg głównych, umożliwia funkcjonowanie komunikacji autobusowej, zapewnia dostępność do producentów rolnych .

#### 2.2 Zakres przebudowy drogi

Przebudowa będzie realizowana w istniejących granicach pasa drogowego. Skrzyżowania z drogami wyższej kategorii zostały wykonane przez zarządców tych dróg i nie wymagają przebudowy. Roboty na drodze gminnej w obszarze skrzyżowań będą realizowane bez ingerencji w pasy dróg wyższego rzędu.

Przebudowa drogi polega na :

- wykonaniu nowej nawierzchni z betonu asfaltowego z wykorzystaniem konstrukcji istniejącej jezdni bitumicznej jako podbudowy
- wykonaniu utwardzonych poboczy warstwą kruszywa łamanego

### 3. CHARAKTERYSTYKA ZAGOSPODAROWANIA TERENU

#### 3.1 Istniejący stan zagospodarowania terenu

Droga Malechy – Ośnica – Bronisze przebiega przez tereny użytkowane rolniczo i obszary zabudowane rozproszoną zabudową siedliskową wsi Malechy, Ośnica, Bronisze. Droga posiada jezdnię ulepszoną o szerokości 4,00-4,2m, wykonaną w technologii wielowarstwowego powierzchniowego utrwalenia emulsją asfaltową i żwirem sortowanym. Podbudowę stanowi warstwa kruszywa naturalnego. Pobocza gruntowe na całym odcinku są zawyżone i porośnięte darniną, co ogranicza spływ wody z jezdni. Odwodnienie drogi odbywa się poprzez spadki niwelety do rowów przydrożnych. Jezdnia drogi jest nieznacznie wyniesiona ponad poziom przyległych działek.

### 4. STAN PROJEKTOWANY

#### 4.1 Założenia do projektowania

Droga zachowuje przebieg w istniejących granicach pasa drogowego. Projektowana przebudowa poprawia parametry użytkowe drogi poprzez wykonanie nowej nawierzchni z betonu asfaltowego oraz wyprofilowanie i utwardzenie poboczy. Biorąc pod uwagę lokalny charakter drogi, bardzo małe natężenie ruchu jak również zagospodarowanie przyległego terenu (budynki i ogrodzenia blisko drogi) przyjęto podstawowe parametry techniczne zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ( Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz.430 )

## 4.2 Parametry techniczne

- klasa techniczna drogi – D,
- droga jednojezdniowa z dopuszczeniem ruchu w obu kierunkach
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- przekrój drogowy
- jezdnia o szerokości 4,0 m,
- pobocza obustronne utwardzone na szerokości 0,75m
- kategoria ruchu - KR1

## 4.3 Geotechniczne warunki posadowienia obiektów

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej ulicy. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r /Dz. U. 2012 poz. 463 ze zm/ **projektowany obiekt należy do pierwszej kategorii geotechnicznej**, która obejmuje posadawianie niewielkich obiektów budowlanych, o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych.

Geotechniczne warunki posadowienia obiektów ustalono w oparciu o analizę danych archiwalnych z dokumentacji budowy sieci wodociągowej na działkach pasa drogowego i działkach sąsiadujących z drogą, obserwacji zachowania się obiektów sąsiednich, ocenie stanu istniejącej jezdni pod kątem odkształceń zmęczeniowych i spękań wysadzinowych, wykopów sondażowych i analizy makroskopowej podłoża w otoczeniu drogi

Ustalono, że podłoże gruntowe w pasie drogi to grunty średniozagęszczone i zagęszczone, które można zakwalifikować do grupy nośności G1.

## 4.4 Konstrukcja :

### jezdni

- warstwa ścieralna grub. 4 cm z betonu asfaltowego AC 11S/50/70
- warstwa wyrównawczo -wiążąca 3-4 cm z betonu asfaltowego AC 16W50/70,

### poboczy

- warstwa 10 cm kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5m.

## 4.5 Skrzyżowania

### 1) Skrzyżowania z drogami

Rozwiązanie skrzyżowań z innymi drogami pozostaje według stanu istniejącego .

## 4.6 Zjazdy

Zjazdy gospodarcze i na drogi polne zostaną utwardzone kruszywem łamanym na szerokości pobocza .

## 5 ODWODNIENIE

Odprowadzenie wód opadowych odbywać się będzie do istniejących rowów powierzchniowo poprzez spadki podłużne niwelety i spadki poprzeczne. Wyprofilowanie i utwardzenie poboczy poprawi spływ wody z jezdni..

## 6. URZĄDZENIA UZBROJENIA TERENU I LIKWIDACJA KOLIZJI

W pasie drogowym występują sieci uzbrojenia terenu- sieć wodociągowa z poprzecznymi przejściami pod koroną drogi oraz poprzeczne przejścia linii teletechnicznej. W/w sieci nie kolidują z projektowaną przebudową.

## 7. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA

Zgodnie z art. 20 ustawy Prawo Budowlane z dn. 20.02.2015( Dz. U. 2015 poz. 443) obszar oddziaływania projektowanej drogi mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego.

Droga istnieje od wielu lat, wokół niej ukształtowała się zabudowa, w związku z czym planowana przebudowa istniejącej drogi nie ogranicza możliwości lokalizacji zabudowy ani urządzeń budowlanych na niezabudowanych działkach sąsiednich, a dla terenów zabudowanych, nie zmienia istniejących warunków użytkowania.