

OBIEKT : *Budowa drogi dla pieszych i rowerzystów przy drodze powiatowej nr 1909N na odcinku Wieliczki - Nowy Młyn*

KODY ROBÓT : *Klasa : 45233120-6 Roboty w zakresie budowy dróg*

ADRES : *m. Wieliczki i Nowy Młyn,, dz. nr 212 obręb Wieliczki, dz. nr 201 obręb Małe Olecko, dz. nr 187 obręb Nowy Młyn, gmina Wieliczki, powiat olecki*

INWESTOR : *POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W OLECKU
ul. Wojska Polskiego 12, 19-400 Olecko*

STADIUM : ***PROJEKT TECHNICZNY***

PROJEKTANT :

Egz. Nr 1

Olecko , marzec 2023r.

Zawartość opracowania.

I CZEŚĆ OPISOWA

1. Oświadczenie projektanta.
2. Kserokopie uprawnień projektanta.
3. Zaświadczenie o przynależności projektantów do Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa
4. Opis techniczny

II. CZEŚĆ RYSUNKOWA

1. Projekt zagospodarowania terenu w skali 1: 500
2. Przekroje normalne drogi dla pieszych i rowerzystów w skali 1:50
3. Profil podłużny drogi dla pieszych i rowerzystów w skali 1:50:500
4. Przekroje poprzeczne drogi w skali 1:100
5. Przekroje przepustu w skali 1:100

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 Ustawy Prawo Budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późniejszymi zmianami) oświadczam, że projekt techniczny dotycząca:

Budowy drogi dla pieszych i rowerzystów przy drodze powiatowej nr 1909N na odcinku Wieliczki - Nowy Młyn na dz. nr 212 obręb Wieliczki, dz. nr 201 obręb Małe Olecko, dz. nr 187 obręb Nowy Młyn

została sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny do celu któremu ma służyć.

.....
(podpis projektanta)

Olecko, marzec 2023r.

OPIS TECHNICZNY

Do projektu technicznego budowa drogi dla pieszych i rowerzystów przy drodze powiatowej nr 1909N na odcinku Wieliczki - Nowy Młyn

1. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe.

1. Umowa z Powiatowym Zarządem Dróg w Olecku
2. Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1: 500
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz. U. Nr 43 , poz. 430 z późn. zmianami/.
4. Katalog powtarzalnych elementów drogowych KPED.
5. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - GDDP Warszawa 1997r.
6. Wymagania techniczne WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2010.
7. Własne pomiary terenowe i inwentaryzacja istniejących urządzeń.

2.0. Parametry techniczne projektowe chodnika.

- | | |
|--|-----------------|
| – Szerokość drogi dla pieszych i rowerzystów | - 3,00m |
| – Szerokość pobocza z kruszywa | - 0,50 do 0,75m |
| – Pochylenia poprzeczne chodnika | - 2,0% |
| – Długość drogi dla pieszych i rowerzystów | - 1 150,0m |

3.0. Stan istniejący i zakres opracowania.

3.1. Ukształtowanie projektowanej drogi dla pieszych i rowerzystów w planie.

Przy drodze powiatowej nr 1909N brak jest drogi dla pieszych i rowerzystów. Istniejąca szerokość pasa drogowego pozwala na wykonanie tej drogi po lewej stronie poza istniejącym rowem przydrożnym drogi powiatowej. Natężenie ruchu na drodze objętej projektem charakteryzuje się zmiennością, ze wzmożeniem ruchu o charakterze turystycznym w okresie letnim, ze znacznym udziałem samochodów osobowych. Poza sezonem występuje ruch lokalny wynikający z prowadzonej działalności rolniczej i gospodarczej. Budowa drogi dla pieszych i rowerzystów pozwoli zabezpieczyć ruch pieszy i rowerowy i zwiększyć tym samym bezpieczeństwo na drodze. Łączna długość budowanej drogi dla pieszych i rowerzystów wyniesie 1,150 km.

3.2. Zagospodarowanie przyległego terenu.

Na całej długości opracowania otoczenie drogi występuje zabudowa wysypowa oraz przyległe do drogi grunty rolne.

3.3. Istniejący pas drogowy .

Istniejąca szerokość pasa drogowego na projektowanej drodze dla pieszych i rowerzystów

mieści istniejącą i projektowaną koronę drogi wraz z jej wyposażeniem.

Położenie drogi dla pieszych i rowerzystów na gruncie jest uwidocznione na załączniku graficznym nr1 „Projekt zagospodarowania terenu”.

4.0. Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

4.1. Przebieg trasy.

W opracowaniu projektowym przyjęto roboczy kilometrą projektowanej budowy drogi dla pieszych i rowerzystów. Początek projektowanej budowy przyjęto w km roboczym 0+000 tj. od zjazdu na drogę gminną (ulica Spokojna) stanowiącą działkę nr ewid. 237 obręb Wieliczki, natomiast koniec w km 1+150 m tj. stanowiącą działkę nr ewid. 185 obręb Nowy Młyn. Długość drogi dla pieszych i rowerzystów do budowy 1,150 km.

4.2. Niweleta projektowanego chodnika.

W ramach budowy drogi dla pieszych i rowerzystów projektuje się istotne zmiany niwelety nawierzchni ze względu na ukształtowanie terenu przyległego do drogi powiatowej w pasie drogowym.

Wysokościowo niweletę dowiązano do niwelacji państwowej z poziomem odniesienia Kronsztad.

4.3. Przekroje normalne.

W przekroju poprzecznym utrzymano stałą szerokość drogi dla pieszych i rowerzystów 3,00m. Lokalne zwężenia drogi nastąpią jedynie w km 0+576 (nad przepustem kamiennie-ceglanym) do 2,00m na odcinku 6,00m i w na moście w km 1+050 do 2,00m na odcinku 20,0 m.

Charakterystyczne przekroje normalne przedstawiono w załączniku graficznym Nr3. ”Przekroje normalne chodnika”

4.4. Konstrukcja nawierzchni chodnika.

Zaprojektowano konstrukcje nawierzchni drogi dla pieszych i rowerzystów typową według warunków technicznych o następujących przekrojach konstrukcyjnych:

Na odcinku budowanej drogi dla pieszych i rowerzystów szerokości 3,00 strona lewa od km 0+000 do km 1+050 i od km 1+070 do 1+150

- | | |
|--|---------------|
| - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S | - grub. 4 cm |
| - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16WS | - grub. 3 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego C50/30 | - grub. 20 cm |

Na moście w m. Nowy Młyn od km 1+050 do km 1+070 :

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S grub. 3 cm
po rozbiórce nawierzchni z asfaltu lanego grub. 3 cm
- istniejący chodnik z betonu C20/25

W miejscach projektowanej drogi przy krawędzi jezdni drogi powiatowej krawężnik betonowy 30x15cm wystający na ławie bet. z oporem. Spadek poprzeczny drogi 2% w stronę jezdni drogi powiatowej lub na skarpy.

4.5. Odwodnienie projektowane pasa drogowego

W ramach projektowanej budowy nie nastąpią okoliczności zmieniające istniejący system odwodnienia korony drogi powiatowej i drogi dla pieszych i rowerzystów. Obecne i docelowe odwodnienie jest odwodnieniem powierzchniowym na przyległy teren o kierunku spływu zgodnie z nachyleniem terenu do istniejących rowów przydrożnych. Na zbliżeniach z drogą powiatową ścieki podchodnikowe i ścieki skarpowe na istniejący pas drogowy. Nad przepustem w km 0+576 wykonano umocnienie skarpy w postaci elementów betonowych typu L i zabezpieczoną poręczami typu szczeblinkowego. Poszerzoną również istniejący chodnik betonowy na moście do 2,0 m. Od km 0+985 do km 10+021 w sąsiedztwie terenu zalewowego u podnóża skarpy wykonano palisadę z kołków drewnianych i kiskę faszynową 2x30cm oraz umocnioną skarpe płytami typu „YOMB” lub ażurowymi).

4.6. Skrzyżowania i zjazdy

Na długości opracowania występuje skrzyżowanie z drogą gminną betonową w km 0+934 i zjazd gospodarczy na działkę nr 255 w km 0+254.

4.7. Warunki geologiczne.

Z uwagi na charakter projektowanych robót ograniczający się do budowy drogi dla pieszych i rowerzystów na całym odcinku dokonano rozpoznania warunków gruntowo wodnych w we własnym zakresie przez projektanta. Stwierdzono występowanie gruntów G1 co pozwala na wykonanie warstw konstrukcyjnych drogi.

4.8. Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Czynnikiem wpływającym na poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego jest nadanie normatywnych spadków poprzecznych drogi. Na wysokich nasypach drogi przy drodze powiatowej zaprojektowano bariery stalowe a na wysokich nasypach bariery typu „olsztyńskiego”. Na skrzyżowaniu z drogą gminną zaprojektowaną przejście dla pieszych i rowerzystów.

5.0 **Organizacja ruchu.**

Na czas prowadzenia robót należy zastosować oznakowanie zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas prowadzenia robót sporządzonym przez Wykonawcę robót w oparciu o przyjętą organizację i metodę prowadzenia robót .

6.0 **Opis wywłaszczeń i wyburzeń.**

Realizacja zamierzenia objętego niniejszym projektem nie powoduje zajęcia dodatkowej powierzchni na cele komunikacyjne i mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego.

7.0 **Wpływ inwestycji na środowisko.**

Budowa drogi dla pieszych i rowerzystów na rozpatrywanej drodze powiatowej zaprojektowano w taki sposób, aby zarówno realizacja jak i eksploatacja nie miała negatywnego wpływu na środowisko.

Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac ziemnych będą miały charakter bezpośredni i odwracalny. Nowa droga zwiększy niewątpliwie komfort oraz

bezpieczeństwo użytkowników ruchu pieszego i W efekcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko.

Po wykonaniu drogi należy uporządkować i przywrócić pierwotne funkcje terenom naruszonym podczas budowy.

8.0 Wyniesienie trasy sytuacyjne i wysokościowe.

Punkty główne trasy określono w sposób bezwzględny przez podanie ich współrzędnych w układzie 2000. Wysokościowo zorientowano projektowane elementy do państwowej sieci wysokościowej w dowiązaniu do istniejących reperów i osnowy geodezyjnej uwidocznionych na projekcie zagospodarowania terenu.

Opracował: