

PROJEKT WYKONAWCZY

**ZADANIE; BUDOWA DROGI DOJAZDOWEJ DO
GRUNTÓW ROLNYCH WE WSI
WOJNOWICZKI**

Działki nr. 35/3,159,160,161,162,173,165/2, 322.

INWESTOR; GMINA GRODKÓW

**ADRES : ul. WARSZAWSKA 29
49- 200 GRODKÓW**

**OPRACOWAŁ; BUDOWA- NADZÓR-
KOSZTORYSOWANIE
Inż. Tadeusz Turcza
Brzeg ul. Słowiańska 2/6**

OPIS TECHNICZNY

Przedmiotowa dokumentacja Projektowo-Kosztorysowa jest opracowana na zlecenie Inwestora jak na stronie tytułowej, a stanowi realizację Planu Zagospodarowania Przestrzennego niektórych miejscowości Gminy Grodków, zatwierdzonym uchwałą Nr. XXV/263/08 Rady Miejskiej w Grodkowie z dnia 30 grudnia 2008r. (opublikowana w Dz.Urz.Woj.Op. z dnia 9 marca 2009r. Nr. 16, poz. 246)

Działki Nr. 35/3,159,160,161,162,173,165/2,322.

Stan istniejący.

W chwili obecnej projektowana droga dojazdowa do gruntów rolnych w Wojnowiczkach, Gmina Grodków, powiat Brzeg, jest typową drogą gruntową, biorącą swój początek z wyłączenia od drogi powiatowej Jędrzejów- Starowice Dolne, o Nr. 1544 O , przebiegającą w początkowym odcinku od km. 0+ 000 do km.0+180 tj. końca zabudowań wioski nieregularnym łukiem, a w dalszym odcinku prostą do km.0+473,77 łącząc się w końcowym odcinku dwoma łukami o $r=45,0$ m, z drogą powiatową o nr.1547 O – km. końcowy 0+534,98.

Istniejąca droga gruntowa w czasie intensywnych opadów atmosferycznych, pomimo stosunkowo przepuszczalnych gruntów, staje się drogą wykluczającą przejezdność dla obsługi gruntów rolnych, zamykając praktycznie w okresie jesiennym, możliwość wywozu płodów rolnych z przyległych pól. Wyjątek stanowi początkowy odcinek istniejącej drogi posiadający odwodnienie powierzchniowe do obustronnie usytuowanych rowów odwadniających, odprowadzających wody opadowe do przepustu usytuowanego w km. 0+133,0 na rowie melioracyjnym administrowanym przez U.G. Grodków. Dalszy odcinek istniejącej drogi bez wykształconego odwodnienia powierzchniowego w postaci rowów odwadniających, wskazuje na stosunkowo przepuszczalne grunty, które należy zaliczyć do kategorii gruntów gliniasto-piaszczystych.

Zamierzenia projektowe.

Zgodnie z wytycznymi Inwestora, zakłada się budowę w wytyczonym pasie drogowym szerokości 6,0 m. drogę o poniższych parametrach ;

1. pas jezdni o naw. bitumicznej dwuwarstwowej- beton asfaltowy
AC 0/11 mm. grubości 4,0 cm warstwa ścieralna (szerokość 3,50m)
AC 0/16 mm grubości 6,0 cm , warstwa wiążąca (szerokość 3,70m)

2. podbudowa z kamienia łamanego (z wyłączeniem kamienia wapiennego o granulacji 0/63mm, warstwa dolna grub. 15,0 cm, oraz warstwa górna układana wyłącznie równiarką lub rozkładarką do mas bitum. grubości 8,0 cm. z kamienia łamanego 0/31mm. (cała szerokość 4,10m).
3. warstwa odcinająca z piasku gruboziarnistego o grub. warstwy 10,0 cm.
4. pobocza utwardzone warstwą kamienia łamanego 20/31 o grubości warstwy 10,0cm. szerokości $2 \times 0,75$ m.

Warstwy konstrukcyjne drogi, winny być układane w wykonanym uprzednio i wyprofilowanym korycie, o głębokości średniej 40,0 cm.

Z uwagi na ograniczoną do 6,0 m. szerokość pasa drogowego, na obecnym etapie realizacji podjętego zadania, nie ma możliwości odprowadzenia wód opadowych z korpusu drogi rowami przydrożnymi, do funkcjonującego systemu rowów otwartych, mającego swój początek w początkowym odcinku projektowanej drogi (obręb skrzyżowania). Uważam jednak za celowe ujęcie tego tematu w planach dalszej poprawy funkcjonalności dróg dojazdowych do gruntów rolnych.

W związku z powyższym projektuje się poprawę odwodnienia korpusu drogowego, przez wykonanie w korycie warstwy odcinającej na całej szerokości koryta tj. $3,50\text{m} + 2 \times 0,75\text{m}$ grubości 10,0cm, przy czym grubość warstwy piasku pod poboczami utwardzonymi będzie posiadała grubość 35,0cm. Taka grubość warstwy piasku gruboziarnistego, przy gruntach rodzimych o strukturze piaskowej (pokazane na profilu podłużnym), będą tworzyć szeroki drenaż podłużny, pracujący w okresie nasilonych opadów atmosferycznych, jak prefabrykowany skrzynkowy dren „rozszczapający”. Projektowana niwelety drogi z drobnymi lokalnymi wgłębieniami istniejącego pasa drogi gruntowej, nakłada się praktycznie na istniejący teren, zapewniając spływ wód opadowych na przylegające grunty rolne. W układzie sytuacyjnym, załamania osi drogi zostały wyłagodzone przez zaprojektowane łuki poziome, a te z uwagi na klasę drogi pozostają bez żadnych dodatkowych elementów konstrukcyjnych, (typu prosta lub krzywa przejściowa, należy jednak zgodnie z dokumentacją wykonawczą realizować zaprojektowane spadki poprzeczne na łukach poziomych).

Początkowy odcinek projektowanej drogi dojazdowej w km. 0+000 jest zakończony w km. 0+534,98 włączeniem do drogi powiatowej 1547 O, na swoim początkowym wyłączeniu z drogi powiatowej 1544 O, na długości 37,0m. posiada prawostronne poszerzenie do szerokości 3,25m, co zostało podyktowane bezpiecznym i w miarę łagodnym włą. i wyłączeniem z drogi powiatowej. Kolejno w km. 0+091 oraz 0+135 zaprojektowano wjazdy do zabudowań mieszkalno-gospodarczych, przy szerokościach i konstrukcji jezdni jak dla drogi zasadniczej tj. $3,50 + 2 \times 0,75$. Pomiędzy

powyższymi wjazdami projektuje się jezdnię szerokości 5,0 m co jest podyktowane wyłącznie usprawnieniem komunikacji i szerokością właścicielską pasa drogowego, będącego własnością U.G. Grodków. Z tych też względów zaprojektowana została w km. 0+350 do km.0+375 lewostronna mijanka dla środków transportu rolniczego o szer. 5,0m. Włączenie do drogi powiatowej w odcinku końcowym projektowanej drogi dojazdowej do gruntów rolnych posiada rozwiązanie analogiczne jak odcinek początkowy i spełnia całkowicie wymogi bezpieczeństwa co potwierdzają uzgodnienia z zarządcą dróg powiatowych.

Zaprojektowana niweleta spełnia założenia Inwestora, a odcinkowe nasypy pozwalają na zminimalizowanie wywozu nadmiaru ziemi uzyskanej z korytowania i przewidzianej do wywozu na odkład.

W zakresie robót objętych przedmiarem i kosztorysem inwestorskim zostały ujęte prace związane z uporządkowaniem elementów wlotu i wylotu istniejącego przepustu drogowego w km.0+129, jak również wymianę rur przepustowych w wypadku stwierdzenia ich załamań lub spękań, mogących powodować ich załamanie a w efekcie brak drożności przepustu. Wobec pełnego napełnienia rur przepustowych w czasie pomiarów geodezyjnych i inwentaryzacji zdjęciowej terenu, nie było możliwości szczegółowego określenia zakresu tych robót. Dla pełnego obrazu ewentualnych kosztów budowy, wartości tych prac zostały w kosztach budowy i jako takie uwzględnione w zakresie wykonawcy. O konieczności pełnego zakresu ich realizacji winien decydować po dokonanych odkrywkach w czasie realizacji robót, przedstawiciel Inwestora w osobie insp. nadzoru, zobligowany umową przetargową autor projektu, oraz wnioskujący kierownik budowy.

Uwaga końcowa ; przed przystąpieniem do realizacji budowy, wykonawca robót winien dokonać odtworzenia pasa drogowego, który w poważnej części został pozbawiony punktów stabilizacyjnych, a w kilku przypadkach kamienie graniczne zostały przesunięte.