

Biuro Usług Technicznych



"DROGTOM"

Opole ul. Jesionowa 15 lok. 8

TEL. 0 608 498 304

e-mail: drogtom@op.pl , www.drogtom.com.pl

METRYKA PROJEKTU

Projekt techniczny

ODBUDOWA ZNISZCZONEGO PRZEZ POWÓDŹ ODCINKA DROGI W MIEJSCOWOŚCI ŁĄKA PRUDNICKA

(branża drogowa)

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO – XXV

jednostka ewidencyjna : 161004_5 Prudnik

obręb ewidencyjny: 0119 Łąka Prudnicka

LOKALIZACJA: Łąka Prudnicka, dz nr 777/3

INWESTOR : Gmina Prudnik, ul. Kościuszki 3, 48-200 Prudnik

PROJEKTOWAŁ :

mgr inż. Tomasz Sokulski

upr. bud. nr OPL/0243/PWOD//06

marzec 2026.

Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest odbudowa odcinka drogi zniszczonego przez powódź w miejscowości Łąka Prudnicka. Inwestycja obejmuje naprawę uszkodzonych elementów drogi która uległa zniszczeniu podczas powodzi w 2024r. Prace zostaną wykonane z zachowaniem prawidłowych parametrów technicznych w celu zapewnienia bezpiecznego przejazdu drogą. Realizacja na podstawie Ustawy z dnia 11 sierpnia 2001 r. o szczególnych zasadach odbudowy, remontów, przebudowy i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działania żywiołu.

Opis stanu istniejącego

Powyższa droga stanowi dojazd do gruntów rolnych oraz posesji. Początek i koniec opracowania łączy się z istniejącą jezdnią z betonu asfaltowego. W stanie istniejącym droga posiada nawierzchnię z kruszywa stanowiącą odbudowę uszkodzenia drogi po powodzi. Odwodnienie drogi odbywa się w sposób powierzchniowy.

Stan projektowany

Przebieg przewidzianej do odbudowy drogi przedstawiono na kopii mapy do celów projektowych na planie w skali 1: 500. Początek opracowania km 0+000.00 rozpoczyna od krawędzi jezdni asfaltowej o szerokości 4,0m.

Przewidziano odbudowę drogi do parametrów geometrycznych drogi sprzed powodzi 2024 r. w zakresie długości, szerokości, nawierzchni. Droga przebiegała i przebiegać będzie w granicach istniejącego pasa drogowego.

Podstawowe parametry techniczne

– klasa drogi	gminna 107 364 O
– kategoria ruchu	KRI
– szer. jezdni	4,0m
– długość odcinka	70mb
– spadki poprzeczne jezdni	2,0%
– szerokość poboczy z kamienia	0,75m
– spadki poprzeczne pobocza	6,0%
– rodzaj nawierzchni jezdni	beton asfaltowy

Roboty ziemne i przygotowanie terenu.

W ramach zadania przewiduje się korytowanie istniejącego materiału pod konstrukcję drogi.

W-wa ulepszanego podłoża/podbudowa pomocnicza

Po wykonaniu niezbędnych robót ziemnych należy wyprofilować podłoże pod niweletę drogi. Po wyprofilowaniu należy wzmocnić istniejące podłoże gruntowe. Wzmocnienie podłoża należy wykonać poprzez wykonanie podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem o R_m 5MPa o gr.25cm. Stabilizację wykonać metodą na miejscu z ewentualnym odziarnieniem po sporządzeniu przez wykonawcę Recepty.

Podbudowa zasadnicza

Po wzmocnieniu konstrukcji należy przystąpić do wykonania podbudowy zasadniczej z kamienia o łącznej gr. 20 cm. Po wykonaniu i wyprofilowaniu i zagęszczeniu podbudowy należy uzyskać nośność w-wy podbudowy zasadniczej $E2 > 120\text{MPa}$.

Wykonanie warstw bitumicznych

Przed przystąpieniem do układania warstw bitumicznych, należy przygotować podłoże. Podłoże należy ustabilizować, oczyścić z zanieczyszczeń, błota kurzu oraz wyprofilować by było równe, bez kolein. Następnie skropić podbudowę lepiszczem asfaltowym. Po skropieniu należy przystąpić do układania poszczególnych warstw asfaltowych. Grubość zgodnie z przekrojami. Zaprojektowano nawierzchnię z betonu asfaltowego ułożonego w dwóch warstwach w-wa wiążąca z betonu AC16 W gr.4cm + warstwa ścierna z betonu asfaltowego AC11S GR.8cm.

Konstrukcja nawierzchnia jezdni

-w-wa ścierna z betonu asfaltowego AC11S gr.4cm

-skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową

-w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr.8cm

-skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową

-w-wa podbudowy zasadniczej z kamienia łamanego 0-31,5mm gr.20cm

-w-wa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym o Rm 5MPa (stabilizacja metodą na miejscu) gr.25cm . Dopuszcza się dowiezienie stabilizacji z wytwórni.

Konstrukcja nawierzchnia zjazdu

-nawierzchnia z kostki betonowej gr 8cm

-podsypka z mialu kamiennego gr 3cm

-w-wa podbudowy zasadniczej z kamienia łamanego 0-31,5mm gr.25cm

Pobocza

Po zakończonych pracach bitumicznych należy uzupełnić warstwę kamienia na poboczach do poziomu wykonanych warstw bitumicznych zgodnie z przekrojami. Pobocza należy wykonać/ uzupełnić z kamienia łamanego 0-31,5mm gr.12cm. Zalecana szerokość poboczy gruntowych utwardzonych kamieniem łamanym 0.75m. Pozostałą część pasa drogowego należy uporządkować , wyprofilować i zahumusować.

Od strony skarpy należy nawierzchnię umocnić narzutem kamiennym 63-120mm do granicy działki drogowej.

Rozwiązania wysokościowe i odwodnienie

Woda opadowa odprowadzona będzie powierzchniowo w kierunku pobocza i cieku wodnego. Profil podłużny drogi dostosować w taki sposób, aby po odbudowie drogi zapewnić prawidłowe odwodnienie jezdni oraz do minimum zmniejszyć ewentualne uciążliwości w korzystaniu z terenów przyległych.

Docelowe oznakowanie

W związku z budową drogi należy odtworzyć istniejące bariery energochłonne U-14a (typ N2W4) długości 40,0m oraz dwie tablice prowadzące pojedyncze U-3b.

Postanowienia końcowe.

Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia kontroli jakości robót określonych w SST. Roboty w obrębie istniejącego uzbrojenia prowadzić należy ręcznie ze szczególną ostrożnością. Przed oddaniem drogi do ruchu wyregulować należy wszelkie istniejące studnie, zasuwki i inne elementy uzbrojenia. Na wykonawcy spoczywa również obowiązek wykonania oznakowania obrębu prowadzenia robót. Wszelkie zmiany (dotyczące wykonania robót , doboru rodzaju i ilości materiałów oraz obmiaru robót), które mają znaczący wpływ na jakość wykonanej nawierzchni i na wartość kosztorysową , należy przed przystąpieniem do robót uzgodnić z Inspektorem Nadzoru.

Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego, - na podstawie badań geotechnicznych gruntu przyjęto pierwszą kategorię geotechniczną przy prostych warunkach gruntowych

Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;

Teren, na którym projektowana jest droga nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego – nie dotyczy.

Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:

- a) zapotrzebowania i jakości wody -nie dotyczy
oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków-wody opadowe tak jak w chwili obecnej będą powierzchniowo spływać na teren pasa drogowego,
- b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się- Planowane przedsięwzięcie nie stanowi źródła zanieczyszczeń wydalanych do atmosfery, nie powoduje wzrostu uciążliwości ani ograniczeń na terenach otaczających i nie posiada negatywnego wpływu na środowisko, a w szczególności na powietrze atmosferyczne, glebę, wody podziemne i powierzchniowe oraz zieleni, a zatem nie jest zaliczane do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów-odpady (masy ziemne) powstaną wyłącznie w czasie budowy drogi i zostaną wywiezione zutylizowane przez specjalistyczne przedsiębiorstwa – w czasie eksploatacji – odpadów brak,
- d) właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się-Na etapie realizacji inwestycji uciążliwość stanowić będzie głównie praca sprzętu mechanicznego. Może dojść do krótkotrwałego wzrostu hałasu i emisji spalin uciążliwych dla mieszkańców, jednak nie spowoduje to przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto prawidłowa organizacja robót ograniczy negatywne skutki na etapie realizacji zadania. Wszystkie niekorzystne oddziaływania na etapie realizacji zadania będą tymczasowe, a ujemny wpływ na środowisko ustanie po zakończeniu robót drogowych.
- e) wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne-Roboty będą prowadzone na niewielkiej głębokości i w oddaleniu od ujęć wodnych, dlatego nie nastąpi odsłonięcie warstw wodonośnych. Zadrzewienia istniejącego brak.

Przyjęte rozwiązania mają służyć ograniczeniu uciążliwości związanych z ruchem komunikacyjnym i zapewnić prawidłowe i bezpieczne funkcjonowanie wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu znajduje się na działkach na których został zaprojektowany. Obszar ten został określony na podstawie Art. 3 punkt 20 Ustawy Prawo Budowlane jako teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego wprowadzający związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy, tego terenu.

Projektował : mgr inż. **Tomasz Sokulski**