

**OPIS TECHNICZNY**  
**do planu zagospodarowania terenu**  
**przebudowy drogi gminnej nr 210210W Czarnostów - Szwelice**

**1. DANE OGÓLNE**

- 1.1 Przedmiot inwestycji :** Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 210210W Czarnostów - Szwelice
- 1.2** Projektowana inwestycja realizowana jest w miejscowościach Czarnostów i Szwelice, 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 włączona na skrzyżowaniu w punkcie początkowym do drogi powiatowej nr 3238W Przasnysz - Leszno - Gostkowo- Karniewo-Przemiarowo. W układzie komunikacyjnym Gminy Karniewo jest to droga o znaczeniu lokalnym, obsługująca pod względem komunikacyjnym głównie miejscowości przez które przebiega. Zapewnia dostępność do licznych na tym terenie gospodarstw rolnych a mieszkańcom dojazd do obiektów publicznych, sakralnych ( kościół w Szwelicach) i do pól. Poprzez bezpośrednie połączenie z drogą powiatową tworzy dogodny dojazd do dróg głównych i umożliwia funkcjonowanie komunikacji autobusowej a także ułatwia transport produktów rolnych odbieranych od lokalnych producentów.

**2.2 Zakres przebudowy drogi**

Początek ciągu drogowego Czarnostów – Szwelice ma miejsce w km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3238, ale projektowana przebudowa obejmuje odcinek od km 0+085,86 do km 3+323,95 o długości 3 238,09m.

Jest to kontynuacja przebudowy rozpoczętej w roku 2014, kiedy przebudowano odcinek początkowy ( od km 0+000 do km 0+085,86) o długości 85,86m wraz z obiektem mostowym i skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 3238W.

Obecnie planowana jest przebudowa dalszego odcinka drogi łączącego miejscowości Czarnostów i Szwelice z drogą powiatową nr 3238W. Roboty budowlane będą realizowane w istniejących granicach pasa drogowego.

Przebudowa drogi polega na :

- wykonaniu nowej nawierzchni z betonu asfaltowego z wykorzystaniem konstrukcji istniejącej jezdni bitumicznej jako podbudowy
- wykonaniu poszerzenia do 4m ( w km 0+500 – 0+800 i 3+178,27 – 3+323,95)
- wykonaniu utwardzonych poboczy warstwą kruszywa łamanego

**3. CHARAKTERYSTYKA ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

**3.1 Istniejący stan zagospodarowania terenu**

Droga Czarnostów – Szwelice przebiega przez tereny użytkowane rolniczo i obszary zabudowane zabudową siedliskową wsi Czarnostów i Szwelice. Droga posiada jezdnię ulepszoną o szerokości zmiennej 3,00-4,00m, wykonaną w technologii wielowarstwowego powierzchniowego utwardzenia emulsją asfaltową i żwirem sortowanym. Stan techniczny nawierzchni ocenia się jako średni , a na niektórych odcinkach zły ze względu na liczne odkształcenia i spękania. Podbudowę stanowi warstwa kruszywa naturalnego. Pobocza gruntowe na całym odcinku są zawyżone i porośnięte darnią, co ogranicza spływ wody z jezdni. Odwodnienie drogi odbywa się poprzez spadki niwelety do rowów przydrożnych. W ciągu drogi występują 3 przepusty pod koroną drogi, w dobrym stanie technicznym części przelotowej. Jezdnia drogi jest nieznacznie wyniesiona ponad poziom przyległych działek z wyjątkiem przejścia przez wieś Szwelice, gdzie działki położone są znacznie wyżej w stosunku do niwelety jezdni. Stan techniczny nawierzchni ocenia się jako średni , a na niektórych odcinkach zły. Występują liczne odkształcenia i wykruszenia w nawierzchni.

**4. STAN PROJEKTOWANY**

**4.1 Założenia do projektowania**

Droga zachowuje przebieg w istniejących granicach pasa drogowego. Projektowana przebudowa poprawia parametry techniczne i użytkowe drogi poprzez:

- wykonanie poszerzenia jezdni na odcinkach węższych niż 4m
- wykonanie nowej nawierzchni z betonu asfaltowego

- 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 dla klasy D odpowiadające wymaganiom określonym 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 ) oraz uwzględniono ekonomiczny aspekt inwestycji.

#### 4.2 Parametry techniczne

- klasa techniczna drogi – D,
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- droga jednojezdniowa z dopuszczeniem ruchu w obu kierunkach
- 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. 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. Ustalono, że podłoże gruntowe w pasie drogi to grunty z grupy nośności G1-2.

#### 4.4 Konstrukcja :

##### jezdni na odcinkach bez poszerzenia

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

##### jezdni na odcinkach z poszerzeniem ( km 0+500-0+800 i 3+178,27 – 3+323,95)

- warstwa ścieralna grub. 4 cm z betonu asfaltowego AC 11S/50/70
- warstwa wyrównawczo -wiążąca 3-4 cm z betonu asfaltowego AC 16W50/70
- poszerzenie podbudowy - 20 cm kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5
- warstwa mrozoochronna 10 cm z piasku na poszerzeniu

##### pobocza

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

#### 4.5 Skrzyżowania

Przebudową objęte są 3 skrzyżowania z drogami bocznymi włączonymi poprzecznie do projektowanej drogi w km 0+433,48, 0+503 i 3+178. Zakres robót na skrzyżowaniach oznaczono na planie sytuacyjnym

#### 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 nawierzchni. Wyprofilowanie i utwardzenie poboczy poprawi spływ wody z jezdni.

### 6. URZĄDZENIA UZBROJENIA TERENU I LIKWIDACJA KOLIZJI

W pasie drogowym występują odcinki sieci wodociągowej z poprzecznymi przejściami pod drogą, a w km 0+503-0+725 w poboczu drogi występuje kabel energetyczny niskiego napięcia. W czasie realizacji robót wykopy w pobliżu kabla należy wykonywać z zachowaniem ostrożności. Linia napowietrzna usytuowana jest poza pasem drogowym. W/w sieci nie kolidują z projektowaną inwestycją.

### 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.