Opis techniczny
do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej w m. Sobienie Szlacheckie,
gm. Sobienie Jeziory, pow. Otwock
dz. nr ew. 433; 367/1

I. Podstawa opracowania

- zlecenie Wójta Gminy Sobienie Jeziory
- uzgodnienia wstępne z Wójtem Gminy
- mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:1000
- bezpośrednie pomiary sytuacyjno – wysokościowe w terenie
- warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43

II. Stan istniejący

Przewidywany do przebudowy ciąg drogi gminnej w m. Sobienie Szlacheckie zlokalizowany jest na dwóch działkach gruntu o numerach 433 i 367/1, a rozpoczyna się na krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi gminnej. Pierwszy odcinek o długości 870 m zlokalizowany jest n działce nr ew. 433, a drugi o długości 345 m na działce nr ew. 367/1. Odcinek pierwszy na długości 550 mb przebiega przy luźnej zabudowie gospodarczej z obu stron, a na dalszym odcinku wśród upraw sadowniczych. Natomiast odcinek drugi o długości 345 m mb przebiega obustronnymi działkami stanowiącymi uprawy sadownicze i łączy się z drogą wojewódzką Nr 739 na krawędzi nawierzchni bitumicznej.

Uregulowana szerokość pasa drogowego odcinka pierwszego wynosi 6,0 m, a odcinka drugiego 8,0 m. Na odcinku pierwszym do km 0+870 nawierzchnia omawianej drogi jest gruntowa wzmocniona żużlem paleniskowym o zmiennej szerokości tj. około 6,0 m do km 0+500, a na dalszym odcinku o szerokości około 4,0 m. Natomiast odcinek drogi na działce nr ew. 367/1 posiada nawierzchnię gruntową naturalną doziarnioną piaskiem.

III. Stan projektowany

Realizując ustalenia wstępne z Wójtem Gminy przewidziano jako docelową szerokość nawierzchni bitumicznej 5,0 m na długości pierwszego i drugiego odcinka tj. 870 m i 330 m. Projekt przewiduje wykorzystanie istniejącego wzmocnienia nawierzchni żużlem

paleniskowym stosując dwa przekroje normalne oraz trzeci przekrój normalny na drugim odcinku w km 0+000 ÷ 0+330. Rzędne wysokościowe istniejącej niwelety ustalono o niwelację własną zakładając Rp roboczy o rzędnej na studzience telefonicznej strona prawa km 0+033 (patrz projekt zagospodarowania pasa drogowego). Realizując roboty na odcinku gdzie przewidziano konstrukcję przekroju normalnego nr 2 należy wykorzystać wzmocnienie istniejącej nawierzchni żużlem, a brakującą szerokość uzyskać poprzez zdjęcie humusu gr. 15 cm wykonując na tej szerokości podsypkę z piasku. Grubość podbudowy zasadniczej zrealizować wg przekroju normalnego przewidzianego dla każdego odcinka.

Projekt przewiduje nawierzchnię bitumiczną dwuwarstwową (3 cm + 4 cm) dla KR-2. Przewidziane do wbudowania materiały są powszechnie stosowane w budownictwie drogowym. Przebudowa drogi nie wprowadzi zmian w środowisku przyrodniczym i nie ogranicza do niej dotychczasowego dostępu. Przed rozpoczęciem robót związanych z przebudową omawianej drogi należy dokonać geodezyjnego wznowienia pasa drogowego, tak aby nie doszło do naruszenia stanu prawnego osób trzecich.

Organizację ruchu po przebudowie drogi należy wprowadzić w oparciu o projekt stałej organizacji ruchu, który jest integralnym załącznikiem w niniejszym projekcie.