

Część opisowa uzupełniająca

do „Projektu przebudowy drogi powiatowej Nr 4914E na odcinku Annopole Nowe – Zamłynie - uzupełnienie o wyniesione przejścia dla pieszych

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

A/ Lokalizacja i program robót

=====

Przebudowa drogi powiatowej Nr 4914E na odcinku od km 0+000 do km 3+695, między miejscowościami Annopole Nowe a Zamłyniem w powiecie zduńskowolskim. Początek trasy zaczyna się w miejscu zakończenia przebudowy drogi w 2014 roku i kończy w m-ci Zamłynie obejmując skrzyżowanie z drogą powiatową Zamłynie – Pratków – Kromolin.

Długość odcinka wynosi 3,695 km. Odcinek podzielono kosztorysowo na dwa etapy:

- etap I km 0+000 do km 1+887

- etap II km 1+887 do km 3+695

W ramach zadania przewiduje się:

- frezowanie całkowite istniejącej nawierzchni bitumicznej oraz wykonanie nowych warstw bitumicznych w dostosowaniu do przyjętego obciążenia ruchem KR-2
- budowę ciągów pieszych po stronie prawej przez miejscowości Annopole Stare i Zamłynie
- wjazdów do posesji i na pola
- budowę 2 zatok autobusowych oraz peronów do wsiadania i wysiadania na pozostałych przystankach, gdzie szerokość pasa drogowego jest niewystarczająca na wykonanie zatok
- ustawienie wygrodzeń w okolicy przepustu po stronie ciągu pieszego w m-ci Zamłynie i na skrzyżowaniu z drogą do wsi Zborowskie
- wycinkę krzewów i samosiejek z rowów, ograniczających widoczność na drodze
- korektę geometrii łuków w ciągu trasy i na skrzyżowaniach z drogami bocznymi
- poprawę odwodnienia poprzez odkopanie rowów i remont 5-ciu przepustów pod drogą
- urządzenie dwóch wyniesionych przejść dla pieszych poprawiających bezpieczeństwo i uspokojenie ruchu w obszarach zabudowanych
- wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego

B/ Cel i zakładany efekt inwestycji

=====

1. Wymiana i wzmocnienie zniszczonej nawierzchni bitumicznej po ponad trzydziestoletniej eksploatacji, wymagającej corocznych napraw
2. Remont przepustów nie spełniających swojej funkcji sprawnego odprowadzania wód
3. Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę zatok autobusowych i ciągów pieszych na odcinku największego ruchu pieszych tj. przez m-ci Annopole Stare i Zamłynie
4. Zmniejszenie hałasu poprzez wymianę istniejącej popękanej i skoleinowanej nawierzchni
5. Właściwe odwodnienie jezdni przez odkopanie i pogłębienie rowów przydrożnych
6. Poprawę bezpieczeństwa poprzez wycinkę krzewów znajdujących się w skrajni drogowej.
7. **Uspokojenie ruchu drogowego przez wykonanie wyniesionych przejść dla pieszych z Jednoczesnym ograniczeniem prędkości do 30 km/h .Oznakowanie przejść dla pieszych znajduje się w projekcie oznakowania docelowego dla projektu podstawowego.**

C/ Podstawa opracowania

=====

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów opiniodawczych w skali 1:500
- Umowa zawarta z Powiatem Zduńskowolskim(aneks do umowy).

- Koncepcja przyjęta przez Inwestora na Radach Technicznych
- Rozporządzenie 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. Nr 43 z 14 maja 1999 roku
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie – Dz.U. Nr 63 z 3 sierpnia 2000 roku
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr. 170 z dnia 12.10.2002 poz.1393)

2. STAN ISTNIEJĄCY

A. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Przewidziany do przebudowy odcinek drogi posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej szerokości około 5,00 m, mocno wyeksploatowaną z licznymi nierównościami, skoleinowaną, spękaną, z licznymi wybojami i śladami napraw.

Przekrój szlakowy na całym odcinku przewidzianym do przebudowy. Zjazdy do posesji o różnorodnej nawierzchni.

Odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów które są zamulone i nie spełniają swojej roli. Przepusty poprzeczne zniszczone w stopniu uniemożliwiającym odprowadzanie wód z rowów. Zakrzewienie rowów szczególnie przez tereny leśne uniemożliwia właściwe odprowadzenie wód opadowych, co czyni liczne rozlewiska na poboczach podczas intensywnych opadów deszczu. Przepusty pod zjazdami o różnej średnicy i w większości zamulone lub ich całkowity brak, co również powoduje liczne zastoiska wody.

Brak zatok autobusowych na przystankach. Przejść dla pieszych brak.

B. Charakterystyka istniejącej zieleni

Zadrzewienia przydrożnego typowego brak. W rowach na odcinku przebiegu przez obszar leśny liczne samosiejki uniemożliwiające oczyszczenie i wykoszenie rowów, jednocześnie zawężają skrajnię drogową i ograniczają widoczność.

C. Zagospodarowanie terenów przyległych

W przebiegu drogi przez tereny leśne brak zabudowy, na pozostałym odcinku zabudowa jednorodzinna i zagrodowa. W miejscowości Annopole Stare powstały działki budowlane które są aktualnie zagospodarowywane. Istniejące zjazdy indywidualne posiadają różnorodną nawierzchnię. Zjazdy publiczne do powstających dróg dojazdowych posiadają nawierzchnię gruntową i bez właściwych przepustów pod zjazdami. Brak zakładów przemysłowych przy przebudowywanym odcinku drogi.

3. ISTNIEJĄCE TERENOWE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE

A. Warunki wyznaczone przez miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

Gmina Zduńska Wola nie posiada planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego przebudowywaną drogę.

B. Warunki geologiczne

Na całym odcinku przewidzianym do przebudowy, w podłożu zalegają grunty przepuszczalne o wskaźniku piaskowym $WP=45$ i grupie nośności podłoża G1. Do głębokości 1,50 m wody gruntowej nie stwierdzono. Badania geotechniczne są osobnym opracowaniem i dołączone do dokumentacji projektowej.

C. Pomiary ruchu

=====

Pomiarów ruchu nie przeprowadzano (nie były objęte niniejszym opracowaniem).

Zgodnie z ustaleniami Rady Technicznej przyjęto obciążenie ruchem KR-2.

Beton asfaltowy w uzgodnieniu z Inwestorem przyjęto jak dla kategorii ruchu KR-3.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

A. Układ komunikacyjny

=====

Trasa drogi po przebudowie przebiegać będzie po istniejącym śladzie w granicach pasa drogowego.

B. Rozwiązania projektowe

=====

1. Jezdnia

Klasa drogi Z, prędkość projektowa 40 km/h.

Przekrój szlakowy o przekroju „daszkowym” szerokości 6,00 m, a półuliczny o spadku jednostronnym i szerokość 5,50 m.

2. Projektowane skrzyżowania - zgodnie z istniejącą lokalizacją

Istniejące skrzyżowania do miejscowości Rębieskie, Zborowskie i Pratków pozostają w dotychczasowym układzie z korektą łuków i nową nawierzchnią na włączeniach.

3. Zatoki autobusowe

W miejscu istniejących przystanków w Annopolu Starym i Zamłynie zaprojektowano zatoki autobusowe gdzie pas drogowy jest wystarczająco szeroki. W pozostałych miejscach zaprojektowano perony do wsiadania i wysiadania o długości 10 m i szerokości 1,50 m.

W m-ci Zamłynie przy peronie wykonano dodatkowo fragment chodnika z przejściem dla pieszych. Szerokości zatok 3,00 m. Przy zatokach i peronach przewidziano miejsca na wiaty przystankowe.

4. Ciągi piesze

Zaprojektowano ciągi piesze o szerokości 2,50 m poczynawszy od skrzyżowania z drogą do m-ci Zborowskie gdzie znajduje się Szkoła Podstawowa, do końca miejscowości Zamłynie (km 3+601,60).

5. Obiekty inżynierskie-przepusty

Istniejące przepusty w km 1+325,77 śr. 60 cm, 1+691,77 śr. 80 cm, 1+812,34 śr. 60 cm, 2+939,80 śr. 60 cm oraz 3+648,60 śr. 60 cm, przewidziano do remontu z wymianą zniszczonych rur betonowych na rury PEHD lub PP.

Ścianki czołowe prefabrykowane. Opcjonalnie można umocnienie wlotów i wylotów wykonać przez obrukowanie skarp brukiem lub kostką na warstwie gruntu stabilizowanego cementem gr. 10 cm z wypełnieniem spoin zaprawą cementową.

Długości poszczególnych przepustów podano na rysunku „Projekt zagospodarowania terenu”.

6. Odwodnienie

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów. Z uwagi na ograniczoną

formę projektu(na mapach do celów opiniodawczych) nie sporządzono profilu podłużnego), na etapie budowy spadki rowów należy wykonać zgodnie z nachyleniem terenu kierując spływ wód do remontowanych przepustów.

7. Elementy bezpieczeństwa ruchu i pieszych

Zaprojektowano 2 przejścia dla pieszych wyniesione o 10 cm w stosunku do nawierzchni bitumicznej i 1 przejście dla pieszych do peronu przystanku w poziomie jezdni.

Lokalizacja przejść dla pieszych znajduje się w „Projekcie oznakowania docelowego”i w niniejszym opracowaniu na rysunku nr 1 i 2..

Na przejściach dla pieszych wyniesionych wykonać oznakowanie wg.projektu oznakowania docelowego,a nawierzchnię z kostki betonowej gr.8 cm,wg.rysunków konstrukcyjnych,

Wyznaczenie przejść dla pieszych wyniesionych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa pieszych i spowoduje uspokojenie ruchu drogowego.

Pozostałe ustalenia jak w opisie projektu podstawowego