

Część opisowa do projektu zagospodarowania działek.

1. **Przedmiotem inwestycji** jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Wólka na terenie Gminy Strzałkowo

2. Stan istniejący

Początek projektowanego odcinka to skrzyżowanie jej osi z krawędzią drogi gminnej Wólka – Podkornaty o nawierzchni z mieszanek mineralno asfaltowych, a koniec projektowanego odcinka to droga gminna równoległa do DK 92.

Teren przyległy do drogi to pola uprawne oraz zagrody.

a) Droga na całej długości jest utwardzona tłuczniem wapiennym grub. ok. 15 - 20 cm i szerokości 3,0 – 3,5 m z licznymi ubytkami w podbudowie. Podbudowa została wykonana przed ok. 20 laty przez miejscową ludność.

3. Stan projektowany

Projektowana jezdnia została usytuowana w istniejącym pasie drogowym w taki sposób, aby nie zostały naruszone stosunki własnościowe. Wprowadzono pikietaż dla celu projektowania:

a) Odcinek – od km 0+000 do km 0+430

W celu zminimalizowania ilości robót i kosztów trasę zaprojektowano zgodnie z istniejącą niweletą.

4. Zestawienie powierzchni

Nawierzchnia z betonu asfaltowego - 2050 m²

Pobocza ziemne - 675 m²

5. Działki i teren do nich przyległy nie są wpisane do rejestru zabytków.

Opis techniczny do projektu architektoniczno – budowlanego

1. Konstrukcja nawierzchni

Zgodnie z ustaleniami zawartymi w danych wyjściowych przyjęto następujące rozwiązania projektowe:

1.1. **kl. techn. drogi** - VII

1.2. **prędkość projektowana** - 40km/h

1.3. **jezdnie:**

a/ szerokość podbudowy - 4,30 m

b/ szerokość nawierzchni - 4,00 m

c/ szerokość poboczy - 0,75 m

d/ przekrój poprzeczny jezdni – drogowy ze spadkiem daszkowym – 2%

1.4. **nawierzchnia:**

a/ dolna warstwa podbudowy – istniejąca podbudowa tłuczniowa grub. ok. 15-20 cm szerokości 3,3 m oraz wykonanie poszerzenia szerokości 1,0 m grubości 10 cm z kruszywa łamanego

b/ górna warstwa podbudowy – z kruszywa łamanego średnia gr. 6 cm

c/ wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-asfaltowej drobnoziarnistej dla KR 1 grubości 4 cm.

2. Rozwiązanie budowlane nawiązujące do warunków terenowych.

W celu zminimalizowania ilości robót i kosztów trasę zaprojektowano zgodnie z istniejącą niweletą.

3. Dane techniczne obiektu charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko oraz zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie.

Na podstawie przeprowadzonych obserwacji natężenia ruchu pojazdów ustalono, że droga będzie obsługiwać jedynie dotychczasowy ruch pojazdów dotyczący dojazdów do posesji oraz do użytków rolnych. Nie spowoduje to wzrostu zanieczyszczenia powietrza w stosunku do stanu obecnego. Wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego spowoduje zwiększenie płynności jazdy co w konsekwencji zredukuje emisję hałasu oraz spalin.