

## O P I S     T E C H N I C Z N Y

### do projektu budowlanego na przebudowę wewnętrznej - drogi dojazdowej do gruntów rolnych w obrębie geodezyjnym Skąpe.

#### Dane ogólne

##### 1.1. Nazwa budowy:

Przebudowa drogi wewnętrznej dojazdowej do gruntów rolnych w obrębie geodezyjnym Skąpe

##### 1.2. Inwestor:

Gmina Strzałkowo  
ul. Al. Prymasa Wyszyńskiego 6  
62-420 Strzałkowo

#### Podstawa opracowania

Projekt opracowano na zlecenie Inwestora – Gminy Strzałkowo

#### Materialy wyjściowe

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1 : 1000
- Pomiary uzupełniające w terenie
- Uzgodnienia z Inwestorem
- Normy i przepisy związane

#### **4. Przedmiot i cel opracowania**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany na przebudowę drogi dojazdowej do gruntów rolnych w obrębie geodezyjnym Skąpe o dł. 134mb od km 0+000 do km 0+134,0.

Przebudowa drogi ma na celu polepszenie warunków dojazdu głównie do zabudowań, oraz poprawę bezpieczeństwa i wygody ruchu.

## **5. Zakres i rodzaj opracowania:**

Całość robót przewidzianych w związku z przebudową wymienionej drogi wewnętrznej będzie się odbywała w obrębie pasa drogowego stanowiącego działki o numerze ewidencyjnym „52” w miejscowości Skąpe obręb geodezyjny Skąpe.

Projekt przewiduje przebudowę drogi na odcinku 134,00mb o szerokości nawierzchni – 4,0m z obustronnymi poboczami szerokości 2 x 1,0m

W zakresie opracowania ujęto:

- roboty przygotowawcze w granicach projektowanego pasa drogowego
- profilowanie istniejącej podbudowy
- wykonanie koryta na poszerzeniu drogi i wjazdach do posesji
- wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego łamanego
- wykonanie warstw nawierzchni z betonu asfaltowego
- profilowanie poboczy z uzupełnieniem
- utwardzenie poboczy kruszywem
- zjazdy gospodarcze

## **6. Stan istniejący.**

Droga gminna, której przebudowę obejmuje niniejszy projekt znajduje się na terenie gminy Strzałkowo w miejscowości Skąpe. Ze względu na swój przebieg jest ona ważnym elementem miejscowej infrastruktury zapewniając dostęp głównie do pól uprawnych. Na projektowanym odcinku droga posiada nawierzchnię z kruszywa naturalnego i gruntową wzmocnioną częściowo materiałem kamiennym, z licznymi nierównościami zaniżeniami, które powodują utrudnienia w ruchu dla jej użytkowników.

Ze względu na stan techniczny stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Szerokość istniejącej nawierzchni wynosi 3,0m do 4,00m. Szerokość pasa drogowego wyznaczają granice gruntów o zróżnicowanym sposobie użytkowania, oraz zabudowa zagrodowa.

W przeważającej części są to pola i grunty uprawne. Droga nie posiada prawidłowych spadków poprzecznych i podłużnych.

## **7. Stan projektowany.**

Dotychczasowy sposób wykorzystywania terenu pozostaje bez zmian.

Przedmiotowa droga włącza się do istniejącej nawierzchni bitumicznej.

Zakres robót drogowych związanych z niniejszym zadaniem mieści się w całości

w granicach istniejącego pasa drogowego.

Projektowana jezdnia drogowa będzie posiadała nawierzchnie z betonu asfaltowego o szer. 4,0 m z obustronnymi poboczami umocnionymi tłuczniem, i zjazdami o nawierzchni z betonu asfaltowego. Droga będzie posiadała spadek podłużny przedstawiony na profilu podłużnym, zapewniający prawidłowe odwodnienie pasa drogowego. Spadek poprzeczny jezdni przyjęto - 2%  
Konstrukcję drogi przyjęto na podstawie Katalogu Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych - zakładając, że będzie ona obciążona ruchem KR1

### **Parametry techniczne projektowanej drogi:**

Do opracowania dokumentacji przyjęto następujące parametry projektowe:

- |                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| ➤ podłoże gruntowe            | - G1                   |
| ➤ warunki wodne               | - korzystne            |
| ➤ prędkość projektowa         | - 30 km/h              |
| ➤ długość                     | - 134,00 m w osi drogi |
| ➤ kategoria obciążenia ruchem | - KR 1                 |
| ➤ szerokość jezdni            | - 4,0m                 |
| ➤ szerokość korony drogi      | - 6,0m                 |
| ➤ szerokość poboczy           | - 2x 1,0m              |
| ➤ spadek poprzeczny jezdni    | - dwustronny 2%        |
| ➤ spadek poprzeczny pobocza   | - 4%                   |

### **8. Przekroje konstrukcyjne:**

Dla projektowanej drogi przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- 3 cm (75kg/m<sup>2</sup>) - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S wg PN-EN 13108, oraz wytycznymi technicznymi WT-2 z 2010r dla KR1.
- 4 cm (100kg/m<sup>2</sup>) - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W wg PN-EN 13108, oraz wytycznymi technicznymi WT-2 z 2010r dla KR1
- 8 cm - podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie o  $w_{\text{noś}} 80\%$  i zagęszczeniu  $I_s \geq 1,0$  wg PN-S-06102:1997,
- 12 cm warstwa dolna z kruszywa łamanego 0-63mm stabilizowanego mechanicznie o  $w_{\text{noś}} 80\%$  i zagęszczeniu  $I_s \geq 1,0$  wg PN-S-06102:1997 w km 0+114,0 – 0+134,0 wraz z zjazdem po lewej stronie.

## Zjazdy

- 4cm (100kg/m<sup>2</sup>) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S wg PN-EN 13108, oraz wytycznymi technicznymi WT-2 z 2010r dla KR1
- podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0-63mm gr. 20cm o w<sub>nos</sub> 80 % i zagęszczeniu  $I_{s \geq 1,0}$  wg PN-S-06102:1997
- warstwa odsączająca z żwiru średnioziarnistego-warstwa grubości 10cm.

### UWAGA:

W przypadku etapowania robót warstwę wiążącą należy wykonać z mieszanki bitumicznej zamkniętej o drobnym uziarnieniu (etapowanie w granicach jednego sezonu zimowego).

Przy założonym natężeniu ruchu można również ułożyć jedną warstwę bitumiczną (ścieralną) o grubości 5 cm – ułożenie drugiej warstwy można zaplanować po 2 – 3 sezonach zimowych lub w zależności od zmiany natężenia ruchu.

## **9. Usytuowanie w planie:**

Usytuowanie drogi w istniejącym pasie komunikacyjnym przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:1000

## **10. Rozwiązanie wysokościowe**

W opracowaniu przyjęto następujące założenia:

- niweletę drogi zaprojektowano dostosowując się do istniejącej zabudowy oraz istniejącej nawierzchni z pominięciem lokalnych nierówności.
- przebieg projektowanej niwelety przedstawiono na rysunku przekroju podłużnego

## **11. Droga w przekroju poprzecznym:**

Spadki przekroju poprzecznego drogi zostały przedstawione na rysunkach konstrukcyjnych niniejszego opracowania.

## **12. Konstrukcja pobocza:**

Pobocze należy wyprofilować i utwardzić kruszywem łamanym 0-31,5mm z materiału zakupionego oraz dowiezionego do miejsca wbudowania.

Wykonanie opaski z kruszywa 0/31,5 gr. 10cm:

Uzupełnienie poboczy gruntem rodzimym pochodzącym z odkładu.

## **13. Odwodnienie:**

Odwodnienie zapewnia:

- wyniesienie korony drogi ponad teren
- pochylenie poprzeczne drogi
- pochylenie podłużne drogi
- istniejący rów przydrożny

## **14. Roboty ziemne:**

**Nie przewiduje się robót ziemnych.**

## **15. Urządzenia obce:**

W obrębie projektowanej przebudowy drogi przebiega podziemna linia telekomunikacyjna, naziemna linia eNN, sieć wodociągowa.

## **16. Oznakowanie:**

Nie występuje.

## **17. Ochrona środowiska**

### **Ochrona obiektów przed hałasem**

Nie występuje.

Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

### **Ochrona powietrza**

Nie występuje.

Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym

**Ochrona wód**

Nie występuje.

Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

**18. Informacje o terenie**

Teren, na którym projektowana jest przebudowa nie jest wpisana do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

**U W A G A:**

**W miejscach kolizji z urządzeniami obcymi, roboty ziemne należy wykonywać ręcznie z zachowaniem dużej ostrożności.**

**Pod liniami energetycznymi należy zachować odległości pionowe zgodnie z PN-E-05 100-1.**

**Rozpoczęcie i zakończenie robót zgłosić właścicielowi, zarządcy sieci i urzędów**

**Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z warunkami BHP, warunkami technicznego wykonania, obowiązującymi normami i wiedzą budowlaną.**

**OPRACOWAŁ:**