

# OPIS TECHNICZNY.

do projektu budowlano-wykonawczego przebudowy drogi gminnej Nr 330106W Politów - Zdonków  
dz. Nr ewid.721/1; 579

## **1. Podstawa opracowania.**

- 1.1. Umowa zawarta między Urzędem Gminy w Borkowicach, a projektantem.
- 1.2. Uaktualniona mapa do projektowania w skali 1:500.
- 1.3. Pomiary terenowe wykonane przez geodetę i projektanta.
- 1.4. Normy i przepisy obowiązujące przy projektowaniu dróg (wg. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r )..

## **2. Lokalizacja.**

Początek opracowania planuje się w km 0+250. Przebiega w stronę zachodnią, poza zabudową wsi Politów tj. łąki i pola uprawne. Droga na całej długości posiada nawierzchnię gruntową i miejscami twardą o ukształtowanej koronie, z istniejącym odwodnieniem. Droga posiada zdeformowany profil podłużny i poprzeczny.

## **3. Zakres opracowania dokumentacji projektowej.**

Opracowanie obejmuje część drogową w km 0+250 do km 0+900. W projekcie ujęto przebudowę konstrukcji nawierzchni, oczyszczenie lewostronnego rowu przydrożnego, remont przepustu drogowego, oznakowanie pionowe oraz budowę kanału technologicznego ( PCV110/5,0 – 1 szt i PCV 40/3,7 – 2 szt).

## **4. Stan istniejący.**

Droga gminna na długości 650,0 m posiada nawierzchnię gruntową i twardą o śladowych fragmentach nawierzchni bitumicznej oraz z rumoszu betonowego i kamiennego. Droga na odcinku przewidzianym do przebudowy posiada ukształtowaną koronę drogi. Elementy drogi są bardzo wyeksploatowane, nawierzchnia jezdni posiada zdeformowany profil podłużny i poprzeczny, liczne ubytki, spękania i wykruszenia. Pobocza powyżej krawędzi jezdni, nierówne i niestabilne. Istniejące rowy przydrożne częściowo zamulone. W pasie drogowym nie występują żadne sieci.

## **5. Stan projektowany.**

### **5.1. Parametry techniczne drogi**

Zgodnie z prowadzoną ewidencją przez Zarządcę drogi, droga ta posiada klasę techniczną D oraz następujące parametry:

Prędkość projektowa – 30 km/h

Kategoria ruchu – KR1

Moduł sprężystości (wtórny) nie mniejszy niż 100 MPa.

Długość odcinka	- 650,00 m
Szerokość jezdni	- 4,5 m
Szerokość poboczy	- 2x0,5 m

## **5.2. Plan sytuacyjny.**

Projektowana droga przebiega po istniejącym śladzie drogi. Początek zaprojektowano w km 0+250. Zaprojektowano jezdnię o szerokości 4,5 m, pobocza o szerokości 0,5 m umocnione kruszywem łamanym. Od km 0+250 do km 0+900 przewiduje się do oczyszczenia istniejącego, lewostronnego rowu przydrożnego. W km 0+292,70 występuje załamanie trasy drogi w planie o kąt  $2,37^\circ$ , w km 0+338,60 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $0,03^\circ$ , w km 0+481 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $2,51^\circ$ , w km 0+882,50 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $2,00^\circ$ . Koniec trasy przyjęto w km 0+900.

## **5.3. Przekrój podłużny.**

W układzie wysokościowym niweletę nawierzchni ulicy zaprojektowano z uwzględnieniem wysokości wjazdów indywidualnych przy maksymalnym wykorzystaniu istniejącego ukształtowania terenu, minimalnych robotach ziemnych, z zachowaniem normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych z uwzględnieniem wysokości zjazdów indywidualnych do posesji. Pochylenia podłużne zawierają się w wartościach 0,07% do 0,52 % i pokazano w profilu podłużnym.

## **5.4. Konstrukcja nawierzchni jezdni.**

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/63 mm gr. 15 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/31,5 mm gr. 8 cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S gr. 4 cm

## **5.5. Przekrój normalny**

Zaprojektowano jezdnię szer. 4,5 m o spadku poprzecznym 2% , obustronne pobocza o szerokości 0,5 o spadku 8%. Planuje się czyszczenie istniejącego rowu lewostronnego o parametrach: pochylenie skarp 1:1, szerokość dna 40 cm, głębokości 50 cm

## **5.6. Odwodnienie.**

W ramach niniejszego opracowania uwzględniono warunki terenowo - gruntowe, zaprojektowano odwodnienie pasa drogowego jako powierzchniowe. Wody opadowe zostaną odprowadzone poza koronę drogi zaprojektowanymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi jezdni i poboczy.

*Odprowadzenie wód opadowych za pomocą istniejących rowów przydrożnych po oczyszczeniu, a następnie istniejącym przepustem drogowym w km 0+485, 1ø50 dł. 6,0 m.*

### **5.7. Opinia geologiczna**

*Warunki gruntowe proste - z przeprowadzonych oględzin oraz badań wskaźnika piaskowego i kapilarności biernej wynika, że grunty w zakresie głębokości przemarzania od 0,00 do 1,00 m stanowią podłoże w 100 % niewysadzinowe ( piaski drobne i piaski średnie). Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego, pierwsza. Grupa nośności podłoża dla warunków gruntowo-wodnych G1.*

### **5.8. Infrastruktura.**

*W pasie drogowym nie występuje żadna sieć.*

### **5.9. Obszar oddziaływania obiektu**

*Obszar oddziaływania projektowanej drogi mieści się w granicach działki nr ewid. Nr 721/1 i dz. Nr 579. Projektowana droga nie wprowadza zmian powodujących ograniczenia w zagospodarowaniu oraz zabudowy terenu. Planowana inwestycja nie ma negatywnego wpływu na stan środowiska. Teren inwestycji nie znajduje się na terenie wpisanym do rejestrów zabytków lub ochrony dziedzictwa naturalnego. Obszar oddziaływania obiektu budowlanego określono na podstawie, Prawa Budowlanego oraz Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne ich usytuowanie.*

### **6. Stała organizacja ruchu.**

*Występuje jako oddzielne opracowanie.*