

# **I. Część opisowa**

do projektu zagospodarowania przebudowy drogi gminnej nr 224532P

Jabłkowo – Pomarzanki – gr. gminy Kłęcko (Pomarzany)

## **1. Podstawa opracowania:**

- Zlecenie Inwestora – umowa nr 130/RIGP/2016 z dnia 11 kwietnia 2016 r. z późniejszymi zmianami zawarta z Gminą Skoki z siedzibą w Skokach ul. Ciastowicza 11.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie: jakim warunkom powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r. po. 2373 z późn. Zmianami).
- Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych.
- Pomiary w terenie.
- Obowiązujące normy, przepisy i literatura techniczna.
- Uzgodnienia z Inwestorem.

## **2. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 224532P Jabłkowo – Pomarzanki – gr. gminy Kłęcko (Pomarzany) na działkach o nr. ewid. 32 obręb Jabłkowo – Pomarzanki oraz na działkach o nr.50/2, 54/2 i 80 obręb Jabłkowo gmina Skoki.

Długość projektowanego odcinka do przebudowy wynosi:

- odcinek I od km 0+000 do km 0+948                      - 0,948 km
- odcinek II od km 0+954 do km 1+981                      - 1,027 km

Łączna długość wynosi 1,975 km.

Planuje się ułożenie nawierzchni dwuwarstwowej z betonu asfaltowego o łącznej grubości 9 cm na podbudowie grub. 23 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

## **3. Istniejący stan zagospodarowania terenu**

Przedmiotowa droga posiada nawierzchnię gruntową. Miejscami występują powierzchnie o nawierzchni tłuczniowej. Powstały one aby umożliwić eksploatację tej

drogi w okresie jesienno - wiosennym (roztopy). Istniejąca nawierzchnia jest zdeformowana zarówno przekroju podłużnym jak i poprzecznym.

W przedmiotowej drodze stwierdzono obecność nw. urządzeń branżowych:

- podziemny rurociąg paliwowy relacji Płock – Nowa Wieś Wielka – Rejowiec.
- podziemna sieć telekomunikacyjna Orange Polska.

#### 4. Projekt budowy

##### 4.1. Podstawowe parametry techniczne:

- klasa techniczna drogi – L
- kategoria ruchu – KR-1-2
- prędkość projektowa 50 km/h
- szerokość jezdni: 5,00 m
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%
- pobocza utwardzone na szerokości 0,75m o spadku poprzecznym 2%
- nawierzchnia bitumiczna dwuwarstwowa grub. 9 cm
- nawierzchnia na zjazdach bitumiczna dwuwarstwowa grub. 9 cm.

##### 4.2. Droga w planie

Przebieg projektowanej drogi do przebudowy pokazano na załączniku „Plan zagospodarowania terenu” (rys. nr 1a i 1b). W stosunku do istniejącego przebiegu dokonano nieznacznej korekty tak, aby wpasować się w pas drogowy.

Zaprojektowano załamania trasy w km: 0+219, 0+416, 0+770, 0+921, 1+019 i 1+344.

Na całym odcinku planowanej do przebudowy drogi występuje 5 łuków poziomych:

- łuk nr 1            km 0+601,70 do km 0+665,70 o R – 2000,0 m
- łuk nr 2            km 0+945,30 do km 0+972,30 o R - 1000,0 m
- łuk nr 3            km 1+666,50 do km 1+697,50 o R – 1000,0 m
- - łuk nr 4            km 1+698,10 do km 1+737,10 o R – 1000,0 m
- - łuk nr 5            km 1+767,80 do km 1+809,80 o R – 2000,0 m

##### 4.3. Droga w profilu podłużnym

Profil podłużny niwelety nawierzchni drogi nawiązano do istniejącej niwelety nawierzchni gruntowej. Niweleta drogi będzie podniesiona w stosunku do istniejącej 0 8,0 do 32 cm. Jest to korzystne ze względu na odprowadzenie wody z nawierzchni

jezdni. Profil podłużny niwelety nawierzchni zaprojektowano w nawiązaniu do istniejących dróg i zjazdów na pola uprawne (rys. nr 4a i 4b).

#### 4.4. Droga w profilu poprzecznym

Przekrój poprzeczny budowanej drogi:

- szerokość jezdni 5,00 m
- pochylenie jezdni dwustronne 2%.
- pobocza utwardzone na szer. 0,75 m.

#### 4.5. Konstrukcja drogi

Przebudowę drogi i zjazdów zaprojektowano w następujący sposób:

- podłoże gruntowe o  $Is \geq 1,0$
- warstwa odcinająca grub. 10 cm z piasku 0/2 mm
- dolna warstwa podbudowy grub. 15 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 31,5/63 mm
- górna warstwa podbudowy grub. 8 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- skropienie emulsją asfaltową C60 B5 ZM w ilości  $1,5 \text{ kg/m}^2$
- warstwa wiążąca grub. 5 cm z betonu asfaltowego AC11 W50/70 KR 1-2
- skropienie emulsją asfaltową C60 B3 ZM w ilości  $0,5 \text{ kg/m}^2$
- warstwa ścieralna grub. 4 cm z betonu asfaltowego AC 8 S50/70 KR 1-2
- pobocza grub. 15 z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm.

#### 5. Odwodnienie

Wodę opadową z jezdni należy odprowadzić do rowów przydrożnych.

6. Działki nie są położone na terenie zagrożonym osuwaniem się mas ziemnych.

#### 7. Przewidywane zagrożenia dla środowiska projektowanego obiektu i jego otoczenia:

- Emisja zanieczyszczeń - nie przewiduje się źródeł emisji zanieczyszczeń
- Wpływ na istniejące środowisko naturalne – projektowany obiekt nie jest szkodliwy dla środowiska naturalnego. Zastosowana technologia wykonania

powoduje, że jest ekologiczna w budowie i eksploatacji. Obiekt nie wywiera negatywnego wpływu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi i stosunki wodne.

- Emisja hałasu, wibracji i promieniowania – obiekt nie emituje wibracji ani promieniowania, emisja hałasu mieści się w granicach norm

#### 8. Oznakowanie

Oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu.

#### Uwaga

Wykonawca jest zobowiązany na 14 dni przed przystąpieniem do robót powiadomić właścicieli sieci uzbrojenia o terminie rozpoczęcia robót.

Opracował:

Zdzisław Futro  
upr. do proj. nr NN-8345-558/82