

**Opis techniczny**  
**Do Projektu Technicznego**  
**Przebudowa drogi gminnej dojazdowej do gruntów rolnych w Krzyżanowicach**  
**od km 0+000,00 do km 0+276,34,**

**1. Podstawa opracowania**

1. Ustawa z dnia 07 lipca 1994r. – Prawo Budowlane ( Tekst jednolity- Dz. U. 12.04. 2023 r. poz.682).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U . z 20.07. 2022 r. poz.1518),
3. Mapa zasadnicza wektorowa w skali 1:500. Licencja nr GKM- III.6642.4.1987.2023 1608 CL2 z dnia 15.12.2023 r.
4. Pomiary sytuacyjno- wysokościowe wykonane w terenie wraz z inwentaryzacją stanu istniejącego.
5. Uzgodnienia z Inwestorem.
6. Opinia geotechniczna wykonana przez firmę Pracownia Geologiczna Tomasz Rokicki.
7. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021r. w sprawie określania metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. z 29.12.2021 r.poz.2458).
8. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 29.12.2021r. poz.2454).
9. Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Tekst jednolity – Dz. U. z dn, 05.04.2023 r., poz.645).
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 20.05.2022, poz. 1071),
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia [ Dz. U. Nr 120, poz. 1126].

**2. Opis stanu istniejącego**

Istniejąca droga gminna dojazdowa do gruntów rolnych przebiega przez teren zabudowany. Na wyżej wymienionym odcinku drogi występuje istniejąca nawierzchnia utwardzona nieulepszona. Pas drogowy istniejącej drogi leży na działkach nr 181, ark. m.1. Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna od 4,00 m do 11,70 m. Istniejące pobocze gruntowe ma szerokość 0,50m do 2,50 m. Wzdłuż przebudowywanej drogi występuje infrastruktura techniczna:

- a) oświetlenie drogowe,
- b) sieć wodociągowa,
- c) sieć energetyczna.
- d) sieć teletechniczna

**3. Zakres i cel opracowania**

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej dojazdowej do gruntów rolnych w Krzyżanowicach o długości 276,34 m (od km 0+000,00 do km 0+276,34). Przebudowywany odcinek drogi obejmował będzie wykonanie nawierzchni bitumicznej o szerokości jezdni od 3,0 m do 5,0 m. Ponadto zostaną wykonane zjazdy do istniejących posesji z kostki brukowej betonowej szarej grb. 8 cm

na podbudowie z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie i na drogi gruntowe zlokalizowane przy przebudowywanym odcinku drogi o nawierzchni bitumicznej.

Zjazdy na posesje z kostki brukowej betonowej obramowane będą krawężnikiem najazdowym 15x22 na ławie betonowej z oporem C15/20

Ponadto projektuje się utwardzenie pobocza kruszywem łamanym 0/31,5 o szerokości od 0,50 m do 0,75 m grubości 10,0 cm.

Od km 0+203,84 do km 0+276,34 projektuje się ściek drogowy z korytek betonowych 50x50x15 na ławie betonowej z oporem C 15/20 po stronie prawej projektowanej jezdni.

#### **4. Układ konstrukcyjny obiektu**

##### **4a. Przebieg trasy**

Droga gminna dojazdowa do gruntów rolnych tworzy lokalny układ komunikacyjny w miejscowości Krzyżanowice.

Początek przebudowywanej drogi rozpoczyna się na zewnętrznej krawędzi zjazdu z drogi powiatowej Nr 1908 O w m. Krzyżanowice w km 0+000,00, a kończy w km 0+276,34.

Długość projektowanego odcinka drogi wynosi 276,34 m.

Droga przebiega wzdłuż przylegających do drogi posesji oraz gruntów rolnych.

Projektowany odcinek drogi składa się z odcinków prostych i 6 łuków poziomych.

##### Lokalizacja łuków:

- km 0+022,44 ÷ 0+031,87 W-1 lewy
- km 0+060,86 ÷ 0+072,73 W-2 prawy
- km 0+145,13 ÷ 0+157,00 W-3 prawy
- km 0+174,09 ÷ 0+180,97 W-4 lewy
- km 0+221,81 ÷ 0+229,90 W-5 lewy
- km 0+257,05 ÷ 0+276,34 W-6 prawy

Wszystkie punkty główne trasy, wierzchołki łuków i załomy podano w układzie współrzędnych x, y (tabela – plan sytuacyjny).

Parametry łuków przedstawiono na planie sytuacyjnym rys. Nr 2 i profilu podłużnym rys. Nr 3

Wzdłuż trasy projektuje się wykonanie zjazdów na posesje i drogi gruntowe.

Lokalizacja według tabeli zjazdów i planu sytuacyjnego.

##### **4b. Przekrój normalny i konstrukcyjny nawierzchni**

Konstrukcję nawierzchni jezdni i zjazdów zaprojektowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 20.07. 2022 r. poz.1518),

##### Jezdnie

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70
- 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70
- 10 cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0

##### Zjazdy na posesje w/g tabeli zjazdów (oprócz Z2, Z6)

- 8 cm kostka betonowa szara – typ holland
- 5 cm podsypka z kruszyny bazaltowej 0/4
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie

#### **Zjazdy na posesje Z2 km 0+065,50**

- 8 cm kostka betonowa szara – typ holland
- 5 cm podsypka z kruszyny bazaltowej 0/4
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0

#### **Zjazdy na posesje Z6 km 0+149,50**

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70
- 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70
- 10 cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0

Na projektowanym odcinku drogi szerokość jezdni będzie wynosić od 3,0 do 5,0 m.

- od km 0+000,00 do km 0+020,58 szer. jezdni 5,00 m,
- od km 0+020,58 do km 0+033,71 szer. jezdni zmienna 5,00 m na 4,50 m,
- od km 0+033,71 do km 0+145,13 szer. jezdni 4,50 m,
- od km 0+145,13 do km 0+157,75 szer. jezdni zmienna 4,50 m na 3,50 m,
- od km 0+157,75 do km 0+174,09 szer. jezdni 3,50 m,
- od km 0+174,09 do km 0+178,70 szer. jezdni zmienna 3,50 m na 3,00 m,
- od km 0+178,70 do km 0+276,34 szer. jezdni 3,00 m,

Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się :

od km 0+000,00 do km 0+174,09

- o przekroju daszkowym 2 %

km 0+174,09 początek rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,

km 0+180,97 koniec rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,

od km 0+180,97 do km 0+276,34

- o przekroju jednostronnym 2%

Pobocze utwardzone projektuje się o szerokości zmiennej:

od km 0+000,00 do km 0+174,09 o szerokości 0,75 m,

od km 0+174,09 do km 0+178,70 o szerokości od 0,75m do 0,50 m,

od km 0+178,70 do km 0+276,34 o szerokości 0,50 m strona prawa,

od km 0+178,70 do km 0+203,84 o szerokości 0,50 m strona lewa.

Pochylenie zjazdów projektuje się w nawiązaniu do pochylenia podłużnego jezdni.

Pochylenie podłużne zjazdów projektuje się w nawiązaniu do istniejących wjazdów i jest zmienne.

#### **4c. Profil podłużny**

Niweletę projektowanego odcinka drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu.

Pochylenie niwelety jest zmienne i wynosi od  $i_{\min} = 0,58\%$  (lokalnie) do  $i_{\max} = 3,73\%$ .

#### **4d. Odwodnienie**

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi - nawierzchni bitumicznej zaprojektowano jako odwodnienie powierzchniowe na nie utwardzony teren w pasie drogowym od km 0+000,00 do km 0+203,84, natomiast od km 0+203,84 do km 0+276,34 odwodnienie jezdni zaprojektowano poprzez ściek korytkowy wykonany z korytek betonowych 50x50x15 na ławie betonowej z oporem po stronie prawej krawędzi jezdni ( spadek jednostronny 2% jezdni w kierunku ścieku).

#### **4e. Reper**

Rzędne istniejące i projektowane podano w odniesieniu do reperu państwowych Rp:

Lokalizacja reperu;

1. Krawężnik przy krawędzi jezdni drogi powiatowej po stronie prawej

Rr H= 190,31 m n.p.m.

Lokalizację reperu pokazano na planie sytuacyjnym rys. Nr 2

#### **5. Sposób i warunki korzystania z obiektu**

Droga służyć będzie przede wszystkim jako droga dojazdowa do posesji, gruntów rolnych zlokalizowanych przy drodze. Przebudowa drogi poprawi bezpieczeństwo poruszania się pojazdów mechanicznych i mieszkańców przyległych posesji.

#### **6. Dane techniczne i technologiczne obiektu usługowego, produkcyjnego, lub technicznego**

Długość odcinka drogi wynosi 276,34 m zasadnicza szerokość jezdni nawierzchni bitumicznej wynosi od 3,00 m do 5,0 m.

#### **7. Rozwiązania budowlane i techniczno- instalacyjne obiektu liniowego.**

Zastosowano typowe rozwiązania budowlane dla obiektu liniowego jakim jest droga. Nawierzchnia bitumiczna, parametry techniczne ( szerokość, i pochylenia ) zgodne z obowiązującymi przepisami

#### **8. Rozwiązania elementów wyposażenia budowlano-instalacyjnego – nie dotyczy.**

#### **9. Rozwiązania i sposób funkcjonowania urządzeń instalacji technicznych- nie dotyczy.**

#### **10. Charakterystyka energetyczna obiektu – nie dotyczy.**

#### **11. Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ na środowisko oraz na zdrowie ludzi**

Na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz. U. z 12.06.2023, poz.1094 t.j. ) oraz z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 05maja 2022 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 20.05.2022, poz. 1071), dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej dojazdowej do gruntów rolnych o długości 0.276,34 km nie jest wymagane sporządzenie raportu na oddziaływanie na środowisko.

Przyjęto rozwiązania techniczne i technologiczne typowe dla danego rodzaju obiektu.

Realizacja inwestycji korzystnie wpłynie na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi i ogólną poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kluczbork, grudzień 2023 r.