

## OPIS DO PZT

### **1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.**

Projekt wykonawczy dla zadania pn. „Przebudowa drogi gminnej w m. Poścień Wieś”.

#### **Podstawa opracowania:**

#### **BRANŻA DROGOWA**

- Umowa między inwestorem tj. Gminą Chorzele a wykonawcą
- Mapa w skali 1:500 d/c projektowych
- Warunki techniczne i uzgodnienia.
- Ustawa z dn. 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U.2010 nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012r. nr 0, poz. 462 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 02.09.2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. z 2004 r., Nr 202, poz. 2072 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 18.05.2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym (Dz. U. 2004 r. Nr 130 poz. 1389)
- Rozporządzenie z dn. 09.11.2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2010 r. Nr 213 poz. 1397)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. (Dz. U. Nr 43 z dn. 14 maja, poz.430).

### **2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA**

#### **Informacje ogólne**

Planowana do przebudowy droga gminna nr 320129W przebiega przez tereny rolnicze z luźną zabudową gospodarczą, ze znacznymi obszarami lasów i pastwisk stałych o V i VI klasie bonitacji gleby. Trasa nie przebiega przez teren wodno-błotny.

Objęta projektem droga ma połączenie z drogą powiatową nr 3211W Chorzele – Budki – Poścień – Zaręby poprzez skrzyżowanie w km 0+000,00. Projektowany odcinek kończy się w km 1+499,71 na wlocie na skrzyżowanie z drogą gminną o nawierzchni gruntowej.

Na odcinku objętym projektem pas drogowy jest szerokości 12,00 -14,00 m z jezdnią o nawierzchni żwirowej, przy czym:

- na odcinku od km 0+010,07 do km 1+100,00 – szerokości 5,50-6,00 m (grubość warstwy do 25 cm) i pobocznymi żwirowymi szer. do 1,00 m każde oraz przystającymi rowami drogowymi wypłyconymi do 0,2 m,
- na odcinku od km 1+100,00 do km 1+530,00 – szerokości 3,50-4,50 m (grubość warstwy do 15 cm) i pobocznymi żwirowymi szer. do 1,00 m każde oraz przystającymi rowami drogowymi wypłyconymi do 0,2 m.

Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego spływają powierzchniowo do istniejących rowów drogowych bezodpływowych, które pełnią funkcję zbiorników odparowująco chłonnych.

### **Uzbrojenie niezwiązane z drogą.**

Napowietrzna linia NN przechodzi nad koroną drogi w km 0+464,30.

Projektowana linia eN kablem doziemnym

Zaprojektowana jest w pasie drogowym po lewej stronie, na odcinku od km 0+447,00 do km 1+1+347,95 i po prawej stronie od km 1+347,95 do km 1+499,71. Przechodzi pod koroną drogi w km 0+448,00; km 0+789,65; km 1+063,14; km 1+189,45; km 1+347,95..

Linia teletechniczna

Kablem doziemnym jest zlokalizowana w pasie drogowym na odcinku od km 1+240 do km 1+499,71 w tym w koronie drogi od km 1+360 do km 1+493.

Wodociąg

Zlokalizowany na całej długości projektowanego odcinka w tym w koronie od km 1+350 do km 1+499,71.

### **Geotechniczne warunki posadowienia obiektu budowlanego.**

W podłożu występują:

- piaski drobne przy zwierciadle wody gruntowej 1,10-2,4 m ppt => grunt G1.

Obiekt budowlany będzie realizowany w warunkach gruntowych prostych. Zatem obiekt zalicza się do I kategorii geotechnicznej.

Głębokość strefy przemarzania wynosi  $h_z=1$  m ppt

## **3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na działce nr ewid 30/2 stanowiącej własność Gminy Chorzele. Trasę poprowadzono z maksymalnym wykorzystaniem istniejącej korony drogi. Istniejącą nawierzchnię z kruszywa naturalnego przyjęto jako dolną warstwę podbudowy. Przy czym na odcinku od km 1+300,00 do km 1+499,71 przyjęto korektę przebiegu projektowanej osi w stosunku do osi istniejącej jezdni ze względu na dostosowanie korony do istniejącego pasa drogowego.

### **Założenia projektowe.**

▪ klasa drogi	D
▪ kategoria ruchu	KR1
▪ prędkość projektowa	40 km/h,
▪ szerokość pasa ruchu	2,50 m,
▪ liczba pasów ruchu	2
▪ pobocza żwirowe szerokości	0,75 m każde
▪ szerokość korony	7,50 m
▪ obciążenie nawierzchni	100 KN/oś

Pikietaż początkowego punktu projektowanej trasy, km 0+000,00 dowiązано do przecięcia projektowanej osi z krawędzią jezdni drogi powiatowej. Koniec odcinka

przyjęto w km 1+499,71 na przecięciu projektowanej osi z granicą działek nr 30/2 i nr 261/2. Przy czym początek robót przyjęto na przecięciu z granicą pasa drogowego DP – km 0+010,00 a koniec w km 1+499,71 na granicy projektowanego pasa drogowego . Pomiary geodezyjne jak i tabela robót ziemnych liczone są od punktu początkowego Wp tj. km 0+010,00.

Przyjęto przekrój poprzeczny szlakowy z jezdnią szerokości 5,00 m, z obustronnymi poboczami żwirowymi szerokości po 0,75 m każde o spadkach poprzecznych  $i=6\%$ , oraz obustronnymi muldami (płytkimi rowami drogowymi o przekroju kołowym, głębokości 30 cm).

Trasę poprowadzono odcinkami prostymi z wprowadzeniem na końcu trasy łuku kołowego o promieniu  $R=250,00$  od km1+466,03 do km 1+484,26.

Na całym odcinku przyjęto spadki poprzeczne dwustronne o  $i = 0,02$  (przekrój daszkowy).

#### 4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI I DŁUGOŚCI

Powierzchnia całkowita	–	17 886,70 m <sup>2</sup>
Powierzchnia nawierzchni z betonu asfaltowego	-	7 455,85 m <sup>2</sup>
Powierzchnia poboczy	–	2 155,16 m <sup>2</sup>
Powierzchnia nawierzchni z betonu asf. (AC) na zjazdach:	-	871,00 m <sup>2</sup>
Pozostałe elementy pasa drog. (muldy i tereny zieleni)	–	7 404,69 m <sup>2</sup>

#### 5. POZOSTAŁE DANE TECHNICZNE

Przyjęto zdjęcie gruntu (humusu) na głębokości 0,20 m na poszerzeniu (odcinek od km 1+300,00 do km 1+499,71 pod koronę drogi oraz uzupełnienie gruntem G1. Konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto dla gruntów podłoża o nośności G1 oraz na podstawie 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 poz. 430 z 1999 r. z późniejszymi zmianami) zwanym dalej rozporządzeniem.

##### Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- warstwa ścieralna gr. 4 cm z AC11S 50/70 jak dla KR1-2, ,
- warstwa wiążąca gr. 4 cm z AC W16 50/70 jak dla KR1-2,
- podbudowa zasadnicza:
  - od km 0+010,00 – 1+100,00 gr. 10 cm z kruszywa naturalnego łamanego 0/31,5,
  - od km 1+100,00 – 1+499,71 gr. 20 cm z kruszywa naturalnego łamanego 0/31,5,
- istniejące podłoże, wyprofilowane i zagęszczone zgodnie z SST.

##### **Zjazdy**

Zjazdy indywidualne, przez poboczne, o szerokości korony 6,00 m:

- jezdni 5,00 m o konstrukcji:
  - warstwa ścieralna gr. 4 cm z AC11S 50/70 jak dla KR1-2,
  - warstwa wiążąca gr. 4 cm z AC W16 50/70 jak dla KR1-2,
  - górna warstwa podbudowy gr. 8 cm z kruszywa naturalnego łamanego 0/31,5,
  - dolna warstwa podbudowy gr.15 cm z kruszywa naturalnego (grubej pospółki),
- pobocza gruntowe szer. po 0,50 m każde,
- łuki najazdowe o promieniu  $R = 3,00$  m.

### Odwodnienie drogi

Na całości odcinka zaprojektowano, po obu stronach, muldy trawiaste głębokości 30 cm (płytkie rowy drogowe o przekroju kołowym). Będą pełniły funkcję zbiorników odparowująco-chłonnych

Rowy otwarte ograniczą zanieczyszczenia spływów deszczowych w stopniu spełniającym wymogi Rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dn. 5. 11. 1991 r. Dz. U. Nr 116 z dn. 16.12.1991 roku poz. 503 - z późniejszymi zmianami.

Rowy, aby spełniły rolę obiektu podczyszczającego, powinny być:

- pokryte gęstą trawą, tolerującą również wodę zasoloną
- wyposażone w przegrody poprzeczne, umożliwiające intensyfikację procesu podczyszczania (na spadkach podłużnych większych niż 1%).

### **Kolizje**

Linia teletechniczna kablem doziemnym przewidziana do zabezpieczenia rurami dwudzielnymi na odcinku kolizji z jezdnią. Prace należy wykonać pod nadzorem zarządcy sieci.

### Wodociąg

Należy zwrócić szczególną uwagę przy robotach drogowych w miejscach zbliżenia do urządzeń sieci wodociągowej po uprzednim powiadomieniu zarządcy sieci.

### **Oznakowanie**

Projekt stałej organizacji ruchu ujęto w oddzielnym opracowaniu.