

## **Opis techniczny do projektu**

**„Przebudowa nawierzchni drogi gminnej stanowiącej działkę oznaczoną nr ewid. 23, położonej w miejscowości Pasieka na odcinku od działki drogowej nr ewid. 8 do działki drogowej nr ewid. 12 (jedn. ewid. Trzemeszno, obręb ewid. Pasieka)”**

### **1. Dane ogólne**

Projekt obejmuje przebudowę drogi gminnej na działce 23 położonej w m. Pasieka.

Zakres opracowania:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 3 cm (AC11S)
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 3 cm (AC11W)
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm grub. 10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/63 mm grub. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku o wodoprzepuszczalności powyżej 8 m/dobę grub. 10 cm
- umocnienie poboczy kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm grub. 10 cm na szerokości 0,50 m
- wykonanie zjazdów na pola, posesje i drogi polne

### **2. Podstawa opracowania**

- umowa z Gminą Trzemeszno, ul. Dąbrowskiego 2, 62-240 Trzemeszno
- mapa sytuacyjno – wysokościowa
- warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 33 poz. 430 z 1999)
- katalog powtarzalnych elementów drogowych
- inwentaryzacja w terenie i pomiary uzupełniające wykonane siłami własnymi
- uzgodnienia i wytyczne Inwestora

### **3. Stan istniejący**

Obecnie w miejscu przebudowy znajduje się droga o nawierzchni gruntowej częściowo umocnionej kruszywami różnego rodzaju. Droga posiada znaczną ilość zaniżeń w których zbiera się woda opadowa oraz woda z topniejącego na wiosnę śniegu. Prócz tego woda opadowa spływa na przyległe tereny zielone leżące w pasie drogowym. Wokół drogi

znajdują się pola uprawne.

#### **4. Podstawowe parametry projektowe:**

- klasa drogi – dojazdowa „D”
- kategoria ruchu KR1
- szerokość jezdni bitumicznej 4,00 m
- pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe 2%
- pochylenie poboczy umocnionych i gruntowych – 8%

#### **5. Rozwiązania projektowe:**

##### **5.1. Sytuacja**

Przebieg budowanej drogi przedstawiony jest na załączniku „Plan sytuacyjny”.

W stosunku do istniejącego przebiegu dokonano znacznej korekty tak, aby wpasować się w pas drogowy oraz aby uzyskać parametry zgodne z warunkami technicznymi dla dróg publicznych.

Szerokość jezdni 4,0 m plus obustronne pobocze umocnione kruszywem łamanym szer. 0,50 m plus dodatkowo 0,25 m z gruntu dowiezionego.

##### **5.2. Niweleta**

Niweletę budowanej drogi nawiązano do wysokości stałych istniejących punktów tj. skrzyżowania z istniejącą drogą oraz zjazdów do posesji i na drogi gruntowe. Została ona skorygowana w celu uzyskania płynniejszego ruchu pojazdów. Niweleta ulegnie podniesieniu względem istniejącego terenu.

##### **5.3. Przekrój poprzeczny**

Przekrój poprzeczny budowanej drogi:

- szerokość jezdni – 4,00 m
- pochylenie jezdni – daszkowe 2%
- pobocze umocnione kruszywem łamanym szer. 0,50 m plus 0,25 pobocza z gruntu – pochylenie 8%

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

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S grub. 3 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W grub. 3 cm

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm grub. 10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/63 mm grub. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku o wodoprzepuszczalności powyżej 8 m/dobę grub. 10 cm

### **5.5. Konstrukcja zjazdów**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S grub. 3 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W grub. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm grub. 10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/63 mm grub. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku o wodoprzepuszczalności powyżej 8 m/dobę grub. 10 cm

## **6. Odwodnienie.**

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać będzie się na przyległy teren (w obrębie pasa drogowego) dzięki odpowiednim spadkom poprzecznym i podłużnym. Ze względu na wyniesienie niwelety w górę nie ma potrzeby wykonania rowów przydrożnych.

## **7. Zieleń**

W miejscu budowy nie występuje roślinność kolidująca z projektowaną drogą.

## **8. Obszar oddziaływania obiektu**

### **9.1 Przepisy prawa w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu:**

- a) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zmianami)
- b) Rozporządzenie 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)
- c) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 30 maja 2000 r. w

- sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735)
- d) Ustawa o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440)
- e) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zmianami)
- f) Rozporządzenie Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zmianami)
- g) Załącznik do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826 z późn. zmianami)
- h) Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21)
- i) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984)
- j) Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446)
- k) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. 2003 r. Nr 47, poz. 401)
- l) Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2013.687 ze zm.)

## **9.2 Zasięg oddziaływania obiektu**

Przebudowa istniejącej drogi gminnej nie będzie negatywnie wpływać na otaczający ją teren. Wręcz przeciwnie, dzięki zastosowanej technologii zmniejszą się uciążliwości związane z hałasem, zapyleniem przyległego terenu oraz zalewaniem okolicznych działek przez wody opadowe i roztopowe. Projektowana nawierzchnia bitumiczna oraz odpowiednia geometria drogi spowoduje, że znikną problemy z kurzem oraz pyłami powstającymi podczas przemieszczania się pojazdów, a także zlikwidowane zostaną zastoiska wody, które wskutek ruchu pojazdów rozlewały się na przyległy teren. Ewentualne oddziaływanie na przyległy teren wystąpi podczas prowadzenia robót. Między innymi hałas (w dopuszczalnej normie), ruch pojazdów budowy, itp. wszystko

jednak w godzinach od 7.00 do 18.00. Będzie to krótki czas, co w ogólnym rozrachunku w związku z przewidywanymi korzyściami nie ma znaczenia dla otaczającego terenu.

Podsumowując, budowa drogi wpłynie na poprawę stanu środowiska, zmniejszy poziom hałasu, zapylenie i emisję spalin.

Zachowane zostały wszelkie normatywne odległości obiektu budowlanego od granicy działek oraz obiektów sąsiednich.

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach na których został zaprojektowany. Ogranicza się tylko i wyłącznie do nieruchomości Inwestora.

## **9. Urządzenia obce**

W obrębie pasa drogowego występują urządzenia podziemne. Ze względu na niewielkie wykopy nie ma możliwości uszkodzenia tychże sieci. Jednakże ze względów bezpieczeństwa oraz ze względu na możliwość niezainwentaryzowanych urządzeń, podczas zbliżania się do sieci, roboty należy wykonywać ręcznie lub po uprzednim wykonaniu przekopów próbnych.

Należy zwrócić szczególną uwagę na znaki geodezyjne podlegające ochronie prawnej, w przypadku uszkodzenia niezwłocznie powiadomić Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Gnieźnie.

## **10. Uwagi końcowe.**

Roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami, wiedzą techniczną oraz przepisami bezpieczeństwa pracy.

Do robót należy użyć materiały posiadające atesty, orzeczenia zgodności z normą oraz uzyskać zgodę Zamawiającego.

Szczegółowe warunki wykonania i odbioru robót oraz wymagania dla materiałów przeznaczonych do robót określają szczegółowe specyfikacje techniczne.