

# OPIS TECHNICZNY

do projektu pn.

## Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Kłopot, gmina Inowrocław

### 1. Podstawa opracowania:

- Umowa z Urzędem Gminy Inowrocław
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 Poz. 430)

### 2. Zakres i lokalizacja opracowania:

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Kłopot w gminie Inowrocław. Droga zlokalizowana jest na działce o nr ewid. 51 – obręb Kłopot. Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 517,39m. Początek projektowanego odcinka stanowi koniec istniejącej nawierzchni powierzchniowo utrwalonej.

### 3. Stan istniejący

W stanie istniejącym na odcinku objętym opracowaniem występuje droga utwardzona o nawierzchni z kruszywa łamanego długości 326,00m oraz droga o nawierzchni żużlowej na długości 175,00m. Droga znajduje się na terenie miejscowości Kłopot, pełni rolę drogi dojazdowej do posesji oraz pól uprawnych bezpośrednio do niej przylegających. Droga przebiega w niskim nasypie, umożliwiającym odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren. Lokalnie występują muldy odwadniające.

### 4. Stan projektowany

#### 4.1. Parametry projektowe

- o Klasa drogi: D
- o Prędkość projektowa: 30 km/h
- o Szerokość jezdni 4,00 m
- o Szerokość pobocza utwardzonego: 0,50 m
- o Szerokość pobocza gruntowego: 0,50 m
- o Pochylenie poprzeczne jezdni: 2%
- o Pochylenie poprzeczne pobocza: 7%

#### 4.2. Trasa w planie

Odcinek objęty opracowaniem ma długość 517,39 m, w tym początkowe 15,00 m stanowi istniejąca nawierzchnia powierzchniowo utrwalonej, dla której przewidziano dodatkowe powierzchniowe utwalenie w celu płynnego powiązania z projektowanym odcinkiem drogi. Trasa w planie zawiera 6 załomów, z czego załom W5 wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu R100,0m. Na odcinku długości ok. 225,00m, dla którego

zostało przewidziane wzmocnienie, trasa została wytyczona w osi istniejącej drogi. Na pozostałym odcinku trasę w planie lokalnie skorygowano.

#### **4.3. Trasa w przekroju podłużnym**

Niweletę projektowanej drogi zaprojektowano wpisując się w niweletę istniejącej drogi. Na odcinku 225,00m, dla którego przewidziano wzmocnienie istniejącej nawierzchni, niweletę podniesiono o min 12cm w celu zapewnienia minimalnej grubości warstwy profilowej gr.10cm. Na pozostałym odcinku niweletę zaprojektowano z zachowaniem jej płynności. W km 0+000,00 – km 0+035,00 projektowana niweleta łączy się z istniejącą niweletą nawierzchni powierzchniowo utrwalonej. Przekrój podłużny osi jezdni przedstawia rysunek nr 4.

#### **4.4. Trasa w przekroju poprzecznym**

W przekroju poprzecznym przewidziano jezdnię szerokości 4,00m i pochyleniu poprzecznym obustronnym 2%, pobocza utwardzone szerokości 0,50m i pochyleniu poprzecznym 7% oraz pobocza gruntowe szerokości 0,50m i pochyleniu 7%. Dodatkowo projektuje się muldy odwadniające chłono-odparowujące o stałej szerokości skarpy 0,80m, głębokości 0,20 – 0,40 m. Muldy należy wykonać lokalnie na odcinkach w niskim nasypie lub wykopie (wg przekrojów poprzecznych). Na pozostałych odcinkach przewiduje się odwodnienie na przyległy teren. Przekroje konstrukcyjne przedstawia rysunek nr 3.

#### **4.5. Krawężniki i obrzeża**

Nie projektuje się.

#### **4.6. Nawierzchnia**

##### JEZDNIA

Projekt przewiduje wzmocnienie istniejącej nawierzchni na odcinku km 0+035,00 – km 0+260,00 warstwą profilową – wzmacniającą o grubości minimalnej 10cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm. Na pozostałych odcinkach projektuje się rozbiórkę istniejącej nawierzchni a następnie wykonanie warstwy odcinającej z materiału niewysadzinowego gr. 15cm oraz podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm gr. 20cm. Dla odcinka km 0+000,00 – km 0+015,00 warstwy konstrukcyjne pozostawia się bez zmian a odcinek traktuje się jako dowiązanie do istniejącej nawierzchni. Na całym projektowanym odcinku projektuje się wykonanie nawierzchni w postaci podwójnego powierzchniowego utrwalenia emulsją asfaltową i grysem.

##### POBOCZA

Pobocza utwardzone projektuje się w konstrukcji identycznej jak konstrukcja jezdni (bez powierzchniowego utrwalenia), z tego względu należy je wykonać łącznie z jezdnią.

#### **4.7 . Zjazdy**

Projektuje się przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych do posesji oraz budowę zjazdów obsługujących przylegające pola uprawne. Nawierzchnię zjazdów należy wykonać z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm gr. 15cm na warstwie odcinającej z materiału niewysadzinowego gr. 10cm. Dla istniejącego zjazdu Z11 z kostki betonowej należy wykonać przełożenie nawierzchni.

#### **4.8 . Odwodnienie**

Odwodnienie projektuje się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległy teren oraz do projektowanych muld odwadniających chłonąco-odparowujących.

#### **4.9. Roboty ziemne**

Roboty ziemne obejmują:

- Zdjęcie warstwy humusu pod pobocza, skarpy, muldy odwadniające i zjazdy
- Wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni, poboczy utwardzonych i zjazdów
- Wykonanie poboczy gruntowych
- Wykonanie muld odwadniających

#### **4.10. Rozbiórki**

Projekt przewiduje rozbiórkę istniejących nawierzchni:

- km 0+000,00 – km 0+035,00 gr. 20cm
- km 0+260,00 – km 0+342,00 gr. 20cm
- km 0+342,00 – km 0+517,39 gr. 10cm
- rozbiórki na zjazdach

#### **4.11. Roboty towarzyszące**

Należy zamontować 3 rury osłonowe dwudzielne AROT  $\varnothing$ 110 długości 8,00m na przewodach uzbrojenia podziemnego w km 0+005,97, km 0+224,00, km 0+271,51.

### **5. Uwagi końcowe**

Prace wykonać według obowiązujących norm i przepisów oraz zgodnie z wymaganiami zawartymi w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót.

Opracował:

Daniel Grącki