

# **OPIS TECHNICZNY**

## **DO PROJEKTU BUDOWLANEGO**

**Przebudowa drogi gminnej nr 150208C Płonkowo-Dobiesławice  
gmina Rojewo.**

**ETAP II km 0+906,40÷2+021,34**

### **1. Stan istniejący:**

Droga gminna oznaczona numerem nr 150208C, zlokalizowana jest na działkach nr 96 oraz częściowa na działce nr 75/2 w miejscowości Płonkowo oraz 13 w miejscowości Dobiesławice, gmina Rojewo. Działka nr 75/2 wcześniej stanowiła pas kolejki wąskotorowej, zlikwidowanej kilkadziesiąt lat temu. Droga gminna objęta opracowaniem przebiega od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 246 w miejscowości Płonkowo do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2522C w miejscowości Dobiesławice.

W etapie II realizowana będzie przebudowa drogi gminnej na odcinku od końca zrealizowanej w Etapie I nawierzchni jezdni w km 0+906,40 do włączenia w drogę powiatową nr 2022C w km 2+021,34.

Droga powiatowa nr 2022C posiada jezdnię szerokości 5,2m o nawierzchni bitumicznej, obustronne pobocza gruntowe. Po stronie przeciwległej do drogi gminnej nr 150208C droga powiatowa posiada rów odwadniający natomiast po stronie drogi nr 150208C, do skrzyżowania z nią (na kierunku z Wierzchosławic) wykonany został rów natomiast za skrzyżowaniem z drogą gminną (w kierunku Ściborza) droga powiatowa nie posiada rowu. Droga powiatowa na skrzyżowaniu z drogą gminną przebiega w łuku poziomym o dużym kącie zwrotu.

Całkowita długość odcinka objętego przebudową wynosi 2021,34m w etapie II przebudowany zostanie odcinek o długości 1114,94m. W ciągu drogi gminnej występują załamania i łuki poziome.

W stanie istniejącym w pasie drogowym drogi gminnej nr 150208C znajduje się jezdnia o nawierzchni żużlowej szerokości 3,5m÷4,0m. Odprowadzenie wód opadowych w całości powierzchniowe na przyległe tereny, odcinkami występują rowy odwadniające.

Wzdłuż drogi gminnej występują pola uprawne oraz zabudowa zagrodowa. Droga gminna nr 150208C krzyżuje się z drogami wewnętrznymi w zarządzie

gminy zlokalizowanymi na działkach nr 86 oraz 123, posiadającymi nawierzchnię gruntową.

W km 1+179,20 pod drogą zlokalizowany jest przepust z rur betonowych  $\phi 600\text{mm}$ . Przepust nie posiada ścianek czołowych.

Na odcinku objętym przebudową w II etapie w pasie drogi gminnej nie występują żadne elementy i sieci infrastruktury podziemnej.

## **2. Stan projektowany**

### **2.1. Założenia projektowe**

Projekt przebudowy drogi opracowano przy następujących założeniach:

- klasa drogi – L
- kategoria ruchu – KR1
- prędkość projektowa – 30 km/h
- szerokość jezdni – 5 m
- szerokość poboczy 0,75 m
- zapewnienie dojścia pieszych do przystanku autobusowego w obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką
- zabezpieczania

### **2.2. Droga w planie**

Łączna długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 2021,34 m. Etap II obejmuje przebudowę odcinka o długości 1114,94 w km 0+906,40÷2+021,34. W planie występują załamania oraz łuki poziome. Wykaz punktów głównych trasy oraz projektowane parametry geometrii w planie przedstawiono na rys. nr 2d oraz w opracowaniach „wykaz punktów głównych trasy” i „wykaz elementów trasy”.

Początek kilometracji przyjętej na potrzeby opracowania na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 246 (krawędź jezdni drogi wojewódzkiej), koniec trasy stanowi krawędź jezdni drogi powiatowej nr 2022C.

W planie drogę trasowano w nawiązaniu do granic pasa drogowego oraz przebiegu istniejącej jezdni z uwzględnieniem konieczności odwodnienia drogi.

### **2.3. Droga w profilu podłużnym**

Niweleta drogi zaprojektowana została w oparciu o dostosowanie do istniejącego ukształtowania terenu, wysokości istniejących i projektowanych zjazdów oraz przebiegu istniejącej jezdni, z odchyleniami w stosunku do stanu istniejącego w celu uzyskania spadków umożliwiających właściwe odwodnienie drogi i płynności przebiegu drogi.

Przebieg niwelety przedstawiono na rys. 3d.

### **2.4. Droga w przekroju poprzecznym**

Szerokość nawierzchni bitumicznej 5m na całej długości przebudowywanego odcinka drogi. Na odcinkach gdzie nie ma istniejących rowów zaprojektowano wykonanie jednostronnych rowów odwadniających.

Spadek poprzeczny jezdni na odcinku w km 0+000,00÷0+088,20 oraz 0+600,00÷2+021,34 lewostronny 2%, oraz w km 0+108,20÷0+580,00 w kierunku projektowanych odcinków rowu przydrożnego głębokości 60cm, na odcinkach w km 0+088,20÷0+108,20 oraz 0+580÷0+600 przewidziano wykonanie prostych przejściowych.

### **2.5. Nawierzchnie**

#### **2.5.1. Jezdnia**

Na całej długości odcinka zaprojektowano wykonanie nawierzchni bitumicznej jezdni o następującej konstrukcji:

- 4cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S wg WT-2.
- 4cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W wg WT-2.
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5
- 15cm - warstwa odcinająca z piasku lub pospółki

#### **2.5.2. Zjazdy bitumiczne**

Dla zjazdów na posesje oraz drogi wewnętrzne zaprojektowano następującą konstrukcję zjazdów bitumicznych:

- 5cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S wg WT-2.
- 20cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5
- 15cm - warstwa odcinająca z piasku lub pospółki

### **2.5.3. Zjazdy z kruszywa łamanego**

Zaprojektowano następującą konstrukcję zjazdów na pola z kruszywa łamanego:

- 20cm - nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5
- 10cm - warstwa odcinająca z piasku lub pospółki

### **2.5.4. Pobocza**

Na całości opracowania zaprojektowano obustronne pobocza szerokości 0,75m o spadkach poprzecznych 8% na poboczach wzdłuż dolnej krawędzi jezdni oraz spadek jak na jezdni od strony wyższej krawędzi jezdni.

### **2.5.5 Chodniki**

Chodniki wykonać z kostki betonowej szarej gr. 6 cm na 3 cm podsypce cementowo – piaskowej. Nawierzchnię ułożyć na warstwie z gruntu stabilizowanego cementem o  $R_m=1,5\text{MPa}$  gr. 10 cm. W obrębie przejść dla pieszych wykonać opaskę z płytek ryflowanych, żółtych.

### **2.6. Odwodnienie**

Na całym odcinku drogi nr 150208C objętym opracowaniem odwodnienie drogi powierzchniowe, za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących i projektowanych rowów przydrożnych. Projektowane rowy gł. 60cm ze skarpami o spadkach 1:1,5. Rowy zaprojektowano w km 0+069,10÷0+098,20 oraz w km 0+650,00÷2+001,30 po stronie lewej drogi oraz na odcinkach w km 0+098,20÷0+296,40 oraz 0+451,60÷0+595,20 po stronie prawej. Rów w km 0+451,60÷595 ma charakter odpływowy, odprowadzający wody opadowe do projektowanej studni melioracyjnej  $\phi 1200\text{mm}$ . Przed włączeniem odpływu wód opadowych do układu melioracyjnego zaprojektowano wykonanie osadnika wlotowego wg KPED 01.14. Studnię należy połączyć przykanalikiem z rur PCV  $\phi 40\text{cm}$  z projektowaną studnią  $\phi 200\text{cm}$  w km 0+636,50 łączącą istniejące przepusty na działkach 75/2 i 96. Dolną komorę studni w km 0+636,50 o wymiarach 2,5m x 2,5m wykonać jako monolityczną z betonu klasy B45 (C35/45) o ściankach i płycie dennej gr. 25cm.

Istniejący przepust z rur betonowych  $\phi 600\text{mm}$  w km 1+179,80 przewidziano do przedłużenia o 3,5m rurami betonowymi. Wylot przedłużenia przepustu należy umocnić narzutem kamiennym gr. 15cm na podkładzie z betonu B10 gr. 10cm.

Na odcinkach rowów odpływowych pod zjazdami należy wykonać przepusty z rur HPDE  $\phi 40\text{cm}$  z umocnieniem wlotu i wylotu przepustu narzutem kamiennym gr. 15cm na podkładzie z chudego betonu gr. 10cm.

## **2.8. Elementy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

W obrębie istniejących przepustów pod koroną drogi w km 0+780,80 po stronie przeciwległej do projektowanego chodnika należy zamontować bariery spełniające minimalny poziom szerokości pracującej W2 oraz poziom powstrzymywania N1 wg PN-EN 1317 o łącznej długości 24 mb.

## **2.7. Roboty ziemne.**

Roboty ziemne obejmują:

- wykonanie koryta pod konstrukcję: jezdni i zjazdów
- roboty związane z wykonaniem rowów
- roboty związane z wykonaniem elementów odwodnienia
- uzupełnienie poboczy

Przed przystąpieniem do robót ziemnych zgłosić zamiar ich rozpoczęcia gestorom urządzeń zgodnie z uzgodnieniami branżowymi oraz zapoznać się z naniesieniami tych urządzeń.

Roboty ziemne wykonać zgodnie z tabelą robót ziemnych i przekrojami poprzecznymi.

## **3. Uwagi końcowe**

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

Opracował

**mgr inż. Andrzej Piasecki**