

- Kablowa linia telekomunikacyjna z przyłączami  
Odwodnienie – częściowo, do istniejących rowów przydrożnych oraz wzdłuż przyległego terenu.

Obszar nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie konserwatorskiej na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Pas drogowy stanowią działki nr            w obrębie ewidencyjnym            i działka nr  
w obrębie ewidencyjnym            Gmina Waganiec.

Podłoże gruntowe odpowiada G-1.  
Poziom wód gruntowych poniżej 2,0 m.

### 3. PARAMETRY PROJEKTOWE.

- Droga gminna - klasa **D** - dojazdowa
- Kategoria ruchu – **KR – 1** - ruch lekki
- Prędkość projektowa  $V = 30$  km/h
- Szerokość jezdni 4,00 m
- Pobocza 2 x 0,30 m - gruntowe
- Okres eksploatacji dla remontowanej drogi klasy D = 20 lat
- Obciążenie ruchem w 10-tym roku eksploatacji

#### Przekrój poprzeczny –

Odcinek od km 0+000 – 1+645 – przekrój drogowy  
2 pasy ruchu 2,00 m + pobocza gruntowe 2 x 0,30 m

#### Odwodnienie:

Wzdłuż drogi przewiduje się powierzchniowo przez lokalny system istniejących rowów przydrożnych i po terenie z wykorzystaniem istniejącego odwodnienia.

### 4. ZAKRES OPRACOWANIA.

Projekt przewiduje budowę następujących elementów:

#### a) Roboty ziemne

- Ścięcie poboczy na całym odcinku dla odkrycia całej szerokości istniejącej podbudowy,
- Plantowanie skarp i poboczy na całym odcinku.

#### b) Podbudowa.

Na odcinku od km 0+000 – 1+645

- Wykonanie lokalnego wyrównania kruszywem łamanym nierówności przed warstwą górną podbudowy.

- Wykonanie warstwy górnej z kruszywa kamiennego – kłińca - grubości 5 cm przy pomocy mechanicznej rozkładarki dla zapewnienia właściwych spadków poprzecznych i równości pod warstwę ściernalną.

**c) Nawierzchnia.**

Na odcinku od km 0+000 – 1+645

- Warstwa ściernalna – nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalona grysami, w-wa dolna o frakcji 5/8 mm, w-wa górna – 2/5 mm i emulsją asfaltową kationową.

**d) Odwodnienie.**

Na przekroju przewiduje się spływ powierzchniowo i po istniejącym terenie.

**e) Pobocza**

Na odcinkach od km 0+000 – 1+645 gruntowe szerokości 0,30 m.

## **5.PRZEBIEG TRASY.**

Projektowane elementy drogi mieszczą się w istniejącym pasie drogowym i w liniach rozgraniczających określonych działką dla pasa drogowego.

## **6.DROGA W PLANIE.**

Droga w planie składa się z odcinków prostych, załamania osi i łuków poziomych.

Elementy geometryczne mieszczą się w liniach rozgraniczających.

## **7.PROFIL PODŁUŻNY.**

Wysokościowo niweleta została dowiązana do ogólnopństwowej siatki wysokościowej.

Podstawą profilu podłużnego jest niweleta istniejącej podbudowy oraz rzędne wjazdów do posesji.

Uwzględniono wysokość niwelety w powiązaniu do istniejącej nawierzchni drogi zapewniając właściwe odwodnienie.

Wysokość niwelety warunkują rzędne dowiązania do drogi powiatowej w km 0+000 oraz przejazdu kolejowego w km 1+645.

Spadki podłużne maksymalnie zostały dostosowane do warunków terenowych, naturalnego spadku terenu, wjazdów do posesji.

## 8. PRZEKRÓJ POPRZECZNY.

### A) Nawierzchnia jezdni.

Projekt uwzględnia remont nawierzchni drogi stosownie do przyjętej klasy.

Spadek poprzeczny jezdni wynosi:

Na odcinkach prostych dwustronny 2 %

## 9. ROBOTY ZIEMNE.

Projekt obejmuje roboty ziemne związane plantowaniem poboczy na całym odcinku w gruncie kategorii III.

Roboty ziemne należy wykonać wg PN-S-02205 : 1998.

**Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy wykonać ręczne poprzeczne przekopy próbne celem dokładnego zlokalizowania uzbrojenia podziemnego oraz w obrębie strefy przejazdu kolejowego.**

## 10. KONSTRUKCJE.

### A) Podbudowa

Warstwa górna podbudowy z kruszywa kamiennego - klinca - grubość 5 cm

Wykonać wg PN-B-11112:1996, PN-84/S-96023, PN-S-06102:1997

### B) Nawierzchnia.

Na odcinku od km 0+000 – 1+645

- Warstwa ścieralna – nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalona grysami, w-wa dolna o frakcji 5/8 mm, w-wa górna – 2/5 mm i emulsją asfaltową kationową.

Wykonać wg PN-S-96025 : 2000

### E) Pobocza.

Wykonać profilowanie i plantowanie skarp w obrębie pasa drogowego wraz z zagęszczeniem.

Skarpy wykonać o pochyleniu 1:1,5, pobocza 8%.

Wykonać wg PN-S-02204:1997

## 11. KRYTERIA OCENY JAKOŚCI WYROBÓW BUDOWLANYCH.

W rozumieniu prawa budowlanego zastosowane w procesie budowy wyroby obejmują:

Surowce, materiały, paliwa a także obiekty budowlane i ich części powinny spełniać warunki określone:

- Polskimi Normami
- Aprobatami Technicznymi

Oraz odpowiadać przepisom:

- Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o wyrobach budowlanych (Dz. U. Nr 92 poz.881)
- Ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. Z 2002 r. nr 166 poz. 1360) wraz z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie MSWiA z dnia 5 sierpnia 1998 r. W sprawie aprobat i kryteriów technicznych oraz jednostkowego stosowania wyrobów budowlanych (Dz.U. nr 107 poz. 679).
- Rozporządzenie MSWiA z dnia 31 lipca 1998 r. W sprawie systemów oceny zgodności, wzoru deklaracji zgodności oraz sposobu znakowania wyrobów budowlanych dopuszczonych do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie (Dz.U. nr 113 poz. 728).
- Rozporządzenie MSWiA z dnia 22 kwietnia 1998 r. W sprawie wyrobów służących do ochrony przeciwpożarowej, które mogą być wprowadzone do obrotu i stosowania wyłącznie na podstawie certyfikatu zgodności (Dz.U. nr 55 poz. 362).
- Rozporządzenie MSWiA z dnia 24 lipca 1998 r. W sprawie określenia wykazu wyrobów budowlanych nie mających istotnego wpływu na spełnienie wymagań podstawowych oraz wyrobów wytwarzanych i stosowanych według uznanych zasad sztuki budowlanej (Dz.U. nr 99 poz. 637).

## 12.SKRZYŻOWANIA.

Szczegóły rozwiązań zawiera plan sytuacyjny.

Skrzyżowanie z drogą powiatową zaprojektowano jako zwykłe o promieniach skrętu  $R = 10,00$  m.

## 13.UZBROJENIE.

Zgodnie z mapą zasadniczą na projektowanym odcinku lub w jego sąsiedztwie występuje:

- napowietrzna linia energetyczna  
**Nie koliduje z przyjętymi rozwiązaniami**
- podziemna linia wodociągowa z przyłączami,  
**Nie koliduje z przyjętymi rozwiązaniami**
- podziemna linia kablowa telefoniczna  
**Nie koliduje z przyjętymi rozwiązaniami**

**Uwaga:** w trakcie wykonywania robót w obrębie urządzeń infrastruktury podziemnej należy :

- zachować ostrożność,

- wykopy wykonywać ręcznie,
- ujawnione media należy zgłosić zainteresowanym użytkownikom i wszelkie prace zabezpieczające wykonać pod ich nadzorem,
- wszelkie roboty związane z zagęszczeniem należy wykonywać technologią nie powodującą ewentualnie uszkodzeń.

#### **14.OZNAKOWANIE.**

Projekt uwzględnia oznakowanie pionowe.

Po utwardzeniu należy uzupełnić w obrębie skrzyżowania znak A-7 – ustęp pierwszeństwa przejazdu..

**Na czas budowy należy zastosować oznakowanie w oparciu o tymczasowy projekt organizacji ruchu.**

#### **15.CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA.**

Projekt przewiduje remont istniejącej podbudowy tłuczniowej na całej długości objętej opracowaniem i zgodnie z warunkami ochrony środowiska nie wymaga studium ochrony środowiska.

Droga stanowi powiatowy układ komunikacyjny i po remoncie (wykonanie nawierzchni bitumicznej) poprawią się znacząco warunki eksploatacji.

Rozwiązania modernizowanej drogi mieszczą się w istniejącym pasie drogowym i nie pogarszają warunków eksploatacji oraz otoczenia.

Realizacja niniejszego projektu może spowodować krótkotrwałe oddziaływanie na środowisko w trakcie wykonywania robót.

W trakcie wykonywania robót należy przestrzegać następujących zasad:

- ograniczenia robót do godzin dziennych,
- stosowanie maszyn i pojazdów w dobrym stanie technicznym,
- dobra organizacja robót i transportu, by silniki maszyn i urządzeń nie funkcjonowały bez wykonywania pracy
- nie przeładowywanie pojazdów i ograniczenia obrotów silników,
- stosowanie na pojazdach przewożących mieszankę mineralno – asfaltową oponczy zabezpieczających przed zanieczyszczeniem powietrza gazami i oparami z asfaltów oraz zbędnym wychłodzeniem.

Do budowy zostaną użyte kruszywa o wilgotności optymalnej oraz emulsja asfaltowa.

Realizacja projektu znacznie zmniejszy zagrożenia długoterminowe, związane z eksploatacją drogi przez mieszkańców w stosunku do stanu istniejącego.

Wykonana nawierzchnia bitumiczna wpłynie na:

- zmniejszenie hałasu, wibracji i zanieczyszczenia powietrza spalinami dzięki poprawie płynności jazdy, równości nawierzchni,

**Opracował**

*inż. Wojciech Klatecki*  
upr. budowlane do projektowania  
bez ograniczeń w spec. drogowej  
nr ewid. KUP/0031/POOD/05