

## OPIS TECHNICZNY

### Przebudowa drogi ul. Łąkowa w m. Santocko

#### **I. Podstawa opracowania.**

1. Zlecenie inwestora,
2. Mapa w wersji elektronicznej,
3. Pomiary geodezyjne uzupełniające,
4. Opinia geotechniczna dla projektu drogi w miejscowości Santocko, gmina Kłodawa, powiat gorzowski, ul. Łąkowa (opracowanie inż Wojciech Głośniak) z dnia 10.06.2022.
5. Wizja lokalna.

#### **II. Stan istniejący, położenie terenu.**

Ulica Łąkowa to droga wewnętrzna. Znajduje się w miejscowości Santocko. W chwili obecnej droga posiada nawierzchnię żwirową o zmiennej szerokości. Szerokość pasa drogowego w obrębie ul. Łąkowa wynosi około 5,5-7m.

W pasie drogowym drogi gminnej zlokalizowana jest infrastruktura podziemna, w której skład wchodzi: kanalizacja sanitarna, sieć wodociągowa, sieć elektroenergetyczna, sieć gazowa oraz sieć teletechniczna.

Dopuszczalna obowiązująca prędkość na terenie zabudowy, na trasie planowanej przebudowy wynosi 50 km/h.

#### **Ochrona konserwatorska zabytków, rejestr zabytków, wpływ eksploatacji górniczej.**

Teren na odcinku rozbudowy drogi nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie jest objęty ochroną konserwatorską. Podczas prowadzenia robót budowlanych i ziemnych, w razie ujawnienia przedmiotu posiadającego cechy zabytku należy niezwłocznie powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i dalsze prace prowadzić wspólnie z nim.

Teren nie leży w strefie oddziaływań szkód górniczych.

#### **Przewidywane zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.**

Obszar chronionego krajobrazu Puszcza Barlinecka. Nie znajduje się na terenach Natura2000. Projektowana przebudowa jest zamierzeniem o małym stopniu skomplikowania i nie przewiduje się zagrożeń dla środowiska, higieny i zdrowia użytkowników.

#### **Warunki geotechniczne.**

Na podstawie dokumentacji geotechnicznej z dokumentacją badań podłoża gruntowego wynika, że w podłożu stwierdzono występowanie na całym odcinku warstwy wierzchniej, którą stanowi piasek drobny próchniczy o grubości od 20 do 50 cm. Pod wierzchnią warstwą zale-

gają głównie gliny z miejscowymi przewarstwieniami z piasku drobnego z pyłem. W przeprowadzonych odwiertach stwierdzono występowanie wody gruntowej w 1 otworze do głębokości 1,5m p.p.t w pobliżu końca opracowania przebudowy.

Na podstawie sprawozdania z badań geologicznych określono warunki posadowienia obiektów drogowych jako proste oraz przyjęto pierwszą kategorię geotechniczną pod projektowaną jezdnię drogi gminnej. Podłoże kwalifikuje się grupy nośności G2/G3.

### **III. Opis projektu.**

Dokumentację sporządzono na mapie w skali 1:500. Przed wykonaniem projektu wykonano w terenie inwentaryzację.

Przebudowywany odcinek rozciąga się na długości około ~100 m. Początek znajduje się na połączeniu z istniejącą ulicą Parkową.

Projektuje się wykonanie drogi jednojezdniowej jednopasowej przeznaczonej do ruchu w obu kierunkach. Projektowana szerokość pasa ruchu o szerokości 3,5m.

#### **Dane ogólne:**

Stopień dostępności :	droga ogólnodostępna,
Kategoria drogi :	D,
kategoria ruchu	KR1,
Prędkość projektowa:	30 km/h,
szerokość jezdni:	3,5 m (jednopasowa),
pochylenie jezdni:	2,0% daszkowe,

Podstawowy spadek poprzeczny jezdni na prostej wynosi 2,0% daszkowy. Pobocza o nawierzchni z kruszywa naturalnego, szerokości 0,50 - 0,75 m ze spadkiem do 8,0%. Nie przewiduje się obramowania drogi krawężnikami.

#### **Odwodnienie.**

Projektuje się ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych przebudowywanej drogi tak aby umożliwić powierzchniowy spływ wody w okalający teren pasa drogowego. Niweleta po przebudowie jezdni bez zmian, zgodnie z istniejącym pochyleniem drogi.

W przypadku braku możliwości odpływu wody z pobocza zakłada się usunięcie nadmiaru zalegającego gruntu poza obszarem poboczy szerokości 1,5 m. Wody opadowe zostaną rozsączane w obszarze pasa drogowego.

#### **Przekrój – konstrukcja.**

Zgodnie z założeniami Inwestora projektuje się wykonanie warstwy wiążąco-ścieralną z betonu asfaltowego grubości 6 cm. Na istniejącej nawierzchni należy wykonać profilowanie nawierzchni wraz z jej wyrównaniem oraz zagęszczeniem.

Maksymalny wskaźnik odkształcenia podłoża oraz podbudowy zasadniczej  $I_0$  nie powinien przekroczyć 2,2 oraz wskaźnika zagęszczenia  $I_s$  min 1,0 pod ruchem kołowym. W przypadku stwierdzenia po wykonaniu koryta nośności podłoża poniżej 80 MPa po dogęszczeniu należy zwrócić się do nadzoru autorskiego w celu przeanalizowania konieczności i możliwości wzmocnienia podłoża.

W celu uzyskania mocniejszego szkieletu mieszanki przy zachowaniu trwałości i odporności zakłada się uziarnienie od 0/16 mm i zawartości asfaltu powyżej 5,0%. Nie dopuszcza się zastąpienia frakcji kruszywa 0/16 na mniejsze, które spowoduje obniżenie trwałości zmęczeniowej.

#### Poszczególne warstwy konstrukcji jezdni przedstawiają się następująco:

Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi gminnej – poszerzenia:

- beton asfaltowy warstwa wiążąco-ścieralna - gr. 6 cm.
- podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3; 0/31,5mm - gr. 20 cm.
- podbudowa pomocnicza – mieszanka niezwiązana z gruntów niewysadzonych o wskaźniku CBR>25% - gr. 15 cm.

Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi gminnej – nakładka:

- beton asfaltowy warstwa wiążąco-ścieralna - gr. 6 cm.

Na poszerzeniach jezdni, w przypadku natrafienia w podłożu gdy nośność podłoża w korycie po dogęszczeniu wyniesie poniżej 50 MPa należy zwrócić się do nadzoru Inwestorskiego z wynikami nośności wykonanymi przy pomocy płyty VSS o przeanalizowanie konieczności oraz sposobu wzmocnienia podłoża.

#### **Infrastruktura podziemna:**

Rozpoczęcie robót wykonywać po zgłoszeniu zamiaru rozpoczęcia prac do wszystkich właścicieli sieci z wyprzedzeniem min. 14 dni.

Przed rozpoczęciem robót związanych z korytowaniem wykonać ręcznie przekopy próbne, w momencie stwierdzenia nienormatywnego przykrycia kabla lub natrafienia na niezainwentaryzowane sieci podziemne przerwać wszelkie prace oraz powiadomić właściciela danej sieci w celu uzgodnienia dalszego sposobu prowadzenia robót.

opracował  
mgr inż. Robert Paciorek