



tel. 95 7 376 122, Tel. kom. 501 584 801

# PROJEKT WYKONAWCZY

OBIEKT:	PRZEBUDOWA UL. OFIAR KATYNIA W MIEJSCOWOŚCI DĘBNO DZIAŁKA NR 392, 422, 870/1 (OBRĘB 5-DĘBNO)	
ZAKRES:	BRANŻA DROGOWA	
KAT. OBIEKTU:	IV, XXV, XXVI	
INWESTOR:	GMINA DĘBNO UL. PIŁSUDSKIEGO 5, 74 – 400 DĘBNO	
BRANŻA DROGOWA:		
PROJEKTANT:	mgr inż. Robert Paciorek <i>upr. bud. LBS/0065/PWOD/08</i> <i>specjalność drogowa bez ograniczeń</i>	
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Maciej Tarko	
SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU WG STRONY NR 2		
<div>GORZÓW WLKP., 11 WRZESIEŃ 2018</div> <div>TOM I EGZ. NR 5</div>		

---

# OPIS TECHNICZNY

BRANŻA DROGOWA

PROJEKT WYKONAWCZY

przebudowy ul. Ofiar Katynia wraz z odwodnieniem w miejscowości Dębno.

## **I. PODSTAWA OPRACOWANIA.**

1. Zlecenie inwestora;
2. Mapa w wersji elektronicznej;
3. KATALOG TYPOWYCH KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI PODATNYCH I PÓLSZTYWNYCH 2014 r.;
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124);
5. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Armii Krajowej, Mickiewicza, Kościuszki, Słowackiego, miasta Dębno. Uchwała nr LXVIII/418/2006 Rady Miejskiej w Dębnie z dnia 24 sierpnia 2006 r.;
6. Wizja lokalna;

## **II. STAN ISTNIEJĄCY, POŁOŻENIE TERENU.**

W miejscu projektowanej przebudowy droga gminna posiada nawierzchnie asfaltową o przekroju ulicznym, szerokość jezdni około 5,0-5,5 m. W miejscu projektowanej przebudowy dopuszczalna obowiązująca prędkość ograniczona do 50/60 km/h (obszar zabudowany).

Powyższe działanie inwestycyjne nie leży na terenach należących do NATURA2000 oraz obszarach chronionych. W pobliżu znajdują się tereny należące do NATURA2000 – obszary siedliskowe „Gogolice-Kosa”. W trakcie prac oraz po zakończeniu robót drogowych na obszar nie będą oddziaływały czynniki szkodliwe oraz zagrażające jego stanowi i użytkownikom. Nie leży w strefie oddziaływań szkód górniczych.

Teren inwestycji zlokalizowany jest w strefie ochrony konserwatorskiej „B”. 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

W pasie drogowym umieszczone są: sieć gazowa, wodociągowa, teletechniczna, kanalizacja oraz ciepłownicza. Nie występują kolizje wysokościowe z planowaną inwestycją – projektowana przebudowa po istniejącym terenie.

Wody opadowe z jedni odprowadzane są powierzchniowo do istniejących wpustów deszczowych.

Warunki geotechniczne ustalone na podstawie badań geotechnicznych zalicza się w części drogowej do I kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych. Woda gruntowa została

---

stwierdzona na głębokości 1,9 m p.p.t. Warstwę wierzchnią stanowi nasyp budowlany. Następnie występują piaski drobne do głębokości około 1,9m., poniżej występują piaski gliniaste, glina piaszczysta. Grupa nośności podłoża została zaliczona do grupy G1.

### **III. OPIS PROJEKTU.**

#### **1. Zakres opracowania w planie.**

Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie projektu przebudowy ul. Ofiar Katynia w m. Dębno.

Projektuje się wykonanie przebudowy drogi gminnej dojazdowej o proj. szerokości podstawowej jezdni 5,0 m na długości około ~256 m. Obramowanie jezdni zaprojektowano za pomocą wykonania krawężnika ulicznego 15x30 cm od strony terenów zielonych i chodnika oraz za pomocą krawężnika najazdowego 15x22 cm od strony utwardzonego pobocza, zjazdów. Na odcinku przebudowy planuje się wprowadzić w stałej organizacji ruchu strefę zamieszkania za pomocą znaków D-40/41.

#### **2. Przekrój – konstrukcja.**

Założenia konstrukcyjne dla przebudowanego odcinka drogi:

- warstwa ścieralna - AC 11 S 50/70, grubości 4 cm;
- warstwa wiążąca - AC 16 W 50/70, grubości 8 cm;
- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C<sub>90/3</sub>, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, gr. 20 cm;

Założenia konstrukcyjne dla proj. utwardzonego pobocza/zjazdu:

- kostka betonowa, grubości 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa, grubości 3-5 cm;
- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C<sub>90/3</sub>, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, gr. 20 cm;

Założenia konstrukcyjne dla proj. chodnika:

- kostka betonowa, grubości 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa, grubości 3-5 cm;
- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C<sub>90/3</sub>, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, gr. 10 cm;

Krawężniki betonowe, układane na ławie betonowej z betonu C12/15 i podsypce cementowo-piaskowej grubości 5 cm. Krawężnik można układać bezpośrednio na ławie betonowej pod warunkiem zwiększenia jej grubości o 5 cm. Ława pod krawężnik oraz opór krawężnika, powinny mieć grubość nie mniejszą niż 15 cm, natomiast opór wykonać do 2/3 wysokości krawężnika.

---

### 3. Odwodnienie.

Wody opadowe w obszarze przebudowanej drogi będą odprowadzane do projektowanych wpustów deszczowych. Opracowanie odwodnienia wg branży sanitarnej.

Podstawowy spadek poprzeczny jezdni dopasowany na włączeniach do istniejącego pochylenia drogi, na odcinku przebudowy projektuje się spadek daszkowy 2%. Spadek poprzeczny chodnika 2% w kierunku jezdni. Spadek na utwardzonym, poboczu i zjazdach dopasować do istniejącego terenu.

### 4. Infrastruktura podziemna.

Wszelkie prace prowadzić po zgłoszeniu zamiaru rozpoczęcia robót właścicielom sieci. Przed rozpoczęciem robót związanych z korytowaniem wykonać ręcznie przekopy próbne, w momencie stwierdzenia nienormatywnego przykrycia kabla lub natrafienia na niezinwentaryzowane sieci podziemne przerwać wszelkie prace oraz powiadomić właściciela danej sieci w celu uzgodnienia dalszego sposobu prowadzenia robót.

Opracował  
mgr inż. Maciej Tarko