

# DOKUMENTACJA TECHNICZNA

**Zadanie:**

**„Przebudowa drogi powiatowej o nr. 1386Z w m. Krajnik Górny”**

**Inwestor:**



**Powiat Gryfiński**  
ul. Sprzymierzonych 4,  
74-100 Gryfino

**Adres:**

*Dz. ewid. nr 67o. Krajnik Górny,*


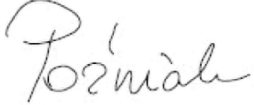
Branża: **DROGOWA**

**Sprawdził/Projektował:**

**mgr inż. Mateusz Zdun, upr. bud. ZAP/0061/PWBD/21**

**inż. Ewa Poźniak**

**PODPIS**

Szczecin, grudzień 2022

EGZ.....

# Zawartość opracowania

<b>1.</b>	<b>OPIS TECHNICZNY .....</b>
1.1	Podstawa opracowania .....
1.2	Zakres i cel opracowania .....
1.3	Warunki przyjęte do projektowania .....
1.4	Opis stanu istniejącego .....
1.5	Stan projektowany.....
1.6	Projektowana droga w przekroju poprzecznym.....
1.7	Konstrukcja nawierzchni .....
1.8	Stała organizacja ruchu.....
1.9	Ochrona środowiska i zabytków .....
1.10	Bezpieczeństwo użytkownika.....
<b>2.</b>	<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....</b>
RYS. 1.	Plan orientacyjny (arkusz: 1, skala: 1:10 000).....
RYS. 2.	Plan sytuacyjno-wysokościowy (arkusz: 1, skala: 1:500).....
RYS. 3.	Przekroje normalne (arkusz: 1, skala: 1:50/20).....

## 1. OPIS TECHNICZNY

## 1.1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania projektu jest:

- Umowa ze Zleceniodawcą;
- Aktualna mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- Ustalenia i uzgodnienia z Inwestorem oraz zarządcą ruchu;
- Wizja w terenie wykonana przez Projektanta.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (Dz. U. z 09.09.2019 r. poz. 2311 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zmianami),
- Ustawa z dn. 20.06.1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie MTiGM oraz SWiA z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 z późn. zmianami).
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1997 r. (t.j. Dz. U. z 20221r. poz. 1376 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministra spraw wewnętrznych i administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 143 z późn. zmianami).
- Wzór ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze. (Dz. U. z 2008 r. nr 132, poz. 840 z późn. zmianami).

## 1.2. Zakres i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa odcinka drogi powiatowej na działce o numerze ewidencyjnym 67, o. Krajnik Górny (powiat gryfiński, woj. Zachodniopomorskie). Celem inwestycji jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa, poprawa stanu nawierzchni, a także komfortu korzystania z poszczególnych nawierzchni.

Planowane przedsięwzięcie w ramach niniejszego opracowania zawiera:

- wytyczenie zaprojektowanych nawierzchni,
- sfrezowanie ist. nawierzchni jezdni
- wykonanie niezbędnych prac ziemnych – korytowanie,
- wyremontowanie nawierzchni na istniejącym podłożu oraz wykonanie poszerzeń– zgodnie z przyjętymi warstwami,
- prace porządkowe i wykończeniowe, w tym humusowanie i obsianie mieszkanką traw,

### 1.3. Warunki przyjęte do projektowania

Projektowana klasa techniczna drogi: L – lokalna

Przyjęta kategoria ruchu: KR3-4

- |                                   |         |
|-----------------------------------|---------|
| ➤ Prędkość projektowa:            | 30 km/h |
| ➤ Szerokość jezdni:               | 5,50 m  |
| ➤ Pochylenie jednostronne jezdni: | 2,00%,  |
| ➤ Szerokość poszerzeń:            | 0,75 m, |
| ➤ Pochylenie poszerzeń:           | 8,00%,  |

### 1.4. Opis stanu istniejącego

Początek opracowania znajduje się przy działce o numerze 71, natomiast koniec – przy działce o numerze 28.

W stanie istniejącym jezdnia wykonana jest z mieszanki mineralno-asfaltowej. Długość wynosi około 250,43 mb. Szerokość jezdni w stanie istniejącym to 2,80-3,63 m. Jezdnia ma zmienną, nieregularną szerokość, a także zmienne spadki poprzeczne i podłużne. Pobocza gruntowe również mają zmienną, nieregularną szerokość wraz z zmiennymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi..

Na projektowanym odcinku po całej długości jezdni występują dorosłe drzewa.



Rys. 1 – Ist. nawierzchnia jezdni – początek opracowania



Rys. 2 – Ist. Nawierzchnia– koniec projektowanego odcinka

## 1.5. Stan projektowy

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o charakterze liniowym (komunikacyjnym) o długości ok. 250,43 m.

Zaplanowano wykonanie jezdni poprzez nadanie jej szerokości 5,50 m (2x2,75m). Szerokość jezdni zostanie uregulowana do jednej wartości. Na istniejącej konstrukcji zostanie wykonana nakładka składająca się z warstwy wyrównawczej oraz warstwy ścieralnej z AC11S. Na poszerzeniach zaplanowano pełną konstrukcję o nawierzchni również bitumicznej z AC11S.

## 1.6. Projektowana droga w przekroju poprzecznym

Na jezdni przyjęto spadek poprzeczny jednostronny 2,0%. Dopuszcza się zmianę spadku poprzecznego chodnika na długości dowiązania z zachowaniem wartości brzegowych 0,5-4%.

Dowiązanie się do drogi powiatowej należy wykonać poprzez wcinkę zgodnie z przekrojem podanym w dokumentacji projektowej.

## 1.7. Konstrukcja nawierzchni

### 1.7.1. Konstrukcja na istniejącej nawierzchni:

- Warstwa ścieralna z AC 11S , KR3-4, gr. 4 cm
- Warstwa wyrównawcza z AC16W , KR3-4, 125 kg/m<sup>2</sup>
- Istniejąca konstrukcja nawierzchni uprzednio oczyszczona i skropiona emulsją asfaltową



### 1.7.2. Konstrukcja na poszerzeniu:

- Warstwa ścierna z AC 11S , KR3-4, gr. 4 cm
- Warstwa wiążąca z AC16W , KR3-4, 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego # 0/31,5, C90/3, stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C3/4; gr. 10 cm;

Podłoże gruntowe należy doprowadzić do stanu zagęszczenia odpowiadającego  $I_s=1,00$ . Podłoże gruntowe powinno charakteryzować się wtórnym modułem odkształcenia gruntu co najmniej  $E_2=35$  MPa. Dla  $E_2>50$  MPa należy rozważyć optymalizację grubości warstwy stabilizowanej cementem, a dla  $E_2>80$  MPa rozważyć rezygnację z niej.

W miejscach występowania gruntów wysadzinowych w strefie przemarzania (0,8 m), występowania płytkich wód gruntowych bądź innych niekorzystnych warunków gruntowo-wodnych konstrukcję nawierzchni należy skonsultować z Projektantem i Inspektorem Nadzoru.

## 1.8. Stała organizacja ruchu

Założono pozostawienie istniejącej organizacji ruchu. Na czas budowy należy rozebrać oznakowanie poziome, oczyścić a następnie zabezpieczyć i składować, w celu ponownego wbudowania.

## 1.9. Ochrona środowiska i zabytków

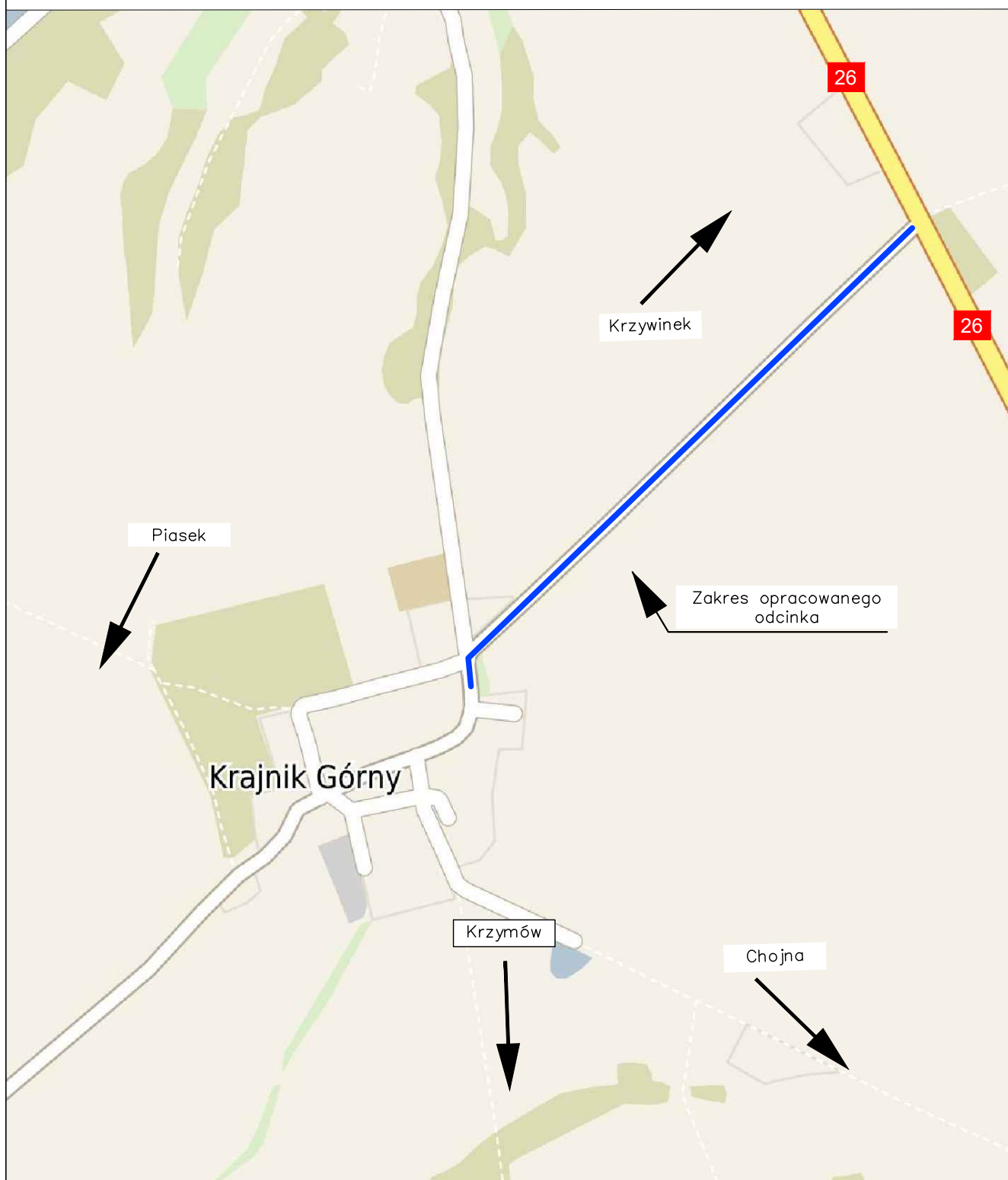
- W razie odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć miejsce odkrycia, a także zgłosić napotkane obiekty archeologiczne do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe do Burmistrza/Wójta Gminy,
- Zaprojektowane nawierzchnie zostaną w głównej mierze wykonane z materiałów pochodzących z rozbiórki ist. jezdni, a planowane prace nie zmienią charakteru drogi oraz jej wartości estetycznych i wizualnych.
- Nawierzchnie zaprojektowano z materiałów niepowodujących degradacji środowiska. Odpady będą stanowiły opakowania po materiałach budowlanych, materiały uszkodzone w czasie transportu lub przebudowy, które zebrane w pojemniki na placu budowy należy wywieźć na wysypisko.
- Roboty wykonywane będą w godzinach dziennych. Sprzęt do wykonywania robót powinien spełniać dopuszczalne normy hałasu.
- Ochrona wód. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym. Odwodnienie powierzchniowe obiektu uzyskuje się za pomocą zaprojektowanych spadków poprzecznych i podłużnych.
- Ochrona obiektów przed hałasem. Nie występuje - nie projektuje się. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym. Ze względu na klasę obiektu nie projektuje się urządzeń zabezpieczających.
- Ochrona powietrza. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym. Ze względu na klasę obiektu nie przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających emitowanych przez pojazdy.
- Ochrona ist. dzew:
  - Ist. drzewa należy zabezpieczyć na czas budowy poprzez obłożenie drzewa tarcicą, a po zakończeniu prac ziemnych w nawierzchni chodnika należy zamontować żeliwną kratę zabezpieczającą o wym min. 1,0x1,0 m.

### **1.10. Bezpieczeństwo użytkownika**

Przedmiotowa przebudowa istniejącej drogi powiatowej ma na celu poprawę jakości nawierzchni drogi oraz poprawę bezpieczeństwa jej uczestników. W trakcie prac budowlanych należy przestrzegać zasad BHP oraz posługiwać się zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu. Należy zwrócić szczególną uwagę na bezpieczeństwo pieszych oraz uniemożliwienie wejścia na teren budowy osobom nieupoważnionym.

# Plan orientacyjny

## SKALA 1:10000



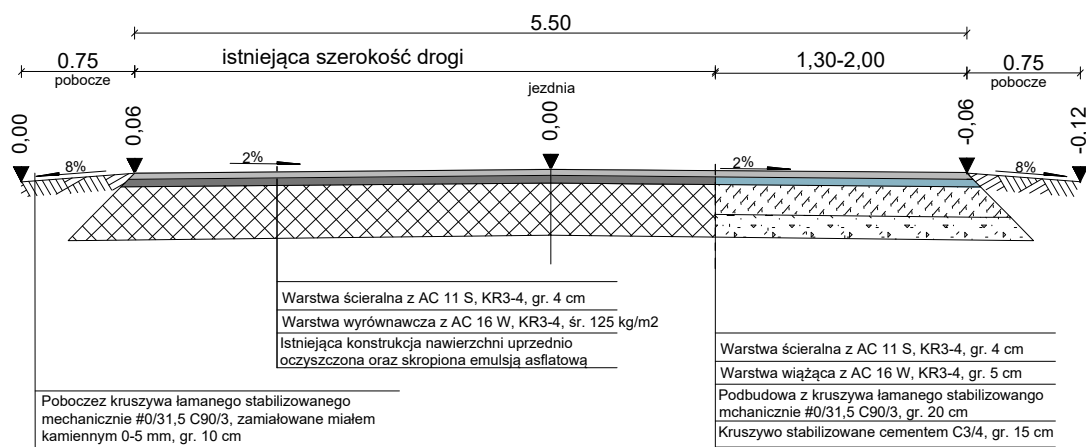
ul. Piskorskiego 21, p. 21, 70-809 Szczecin,  
NIP: 955-255-57-46,  
tel. kom. 660 770 709  
e-mail: [biuro@via-projekt.pl](mailto:biuro@via-projekt.pl)

Nazwa inwestycji:	Przebudowa drogi powiatowej o nr. 1434Z w m. Krajniku Górnym		
Temat:	Plan orientacyjny	Skala 1:10 000	
Branża: drogowa	Data opracowania: październik 2022r.		Podpis
Projektant:	mgr inż. Mateusz Zdun	upr. ZAP/0061/PWBD/21	
Opracowała:	inż. Ewa Poźniak	-	
Rysunek nr 1	Arkusz 1/1		

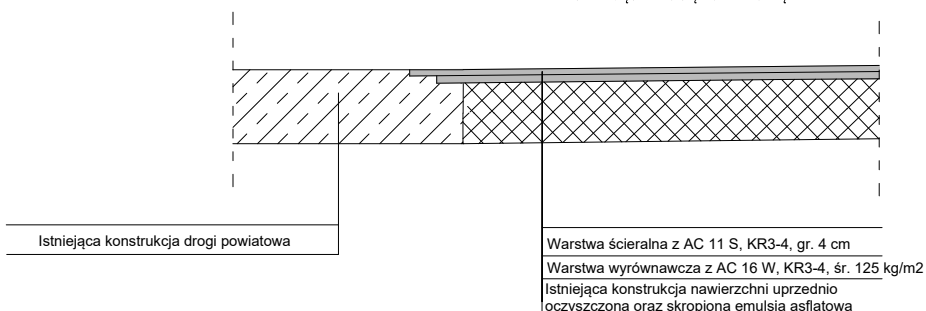




PRZĘKRÓJ KONSTRUKCYJNY DLA DROGI POWIATOWEJ O NR 1386Z



SCHEMAT ŁĄCZENIA PROJEKTOWANEJ KONSTRUKCJI Z ISTNIEJĄCĄ DROGĄ POWIATOWĄ



ul. Piskorskiego 21, p. 21, 70-809 Szczecin,  
NIP: 955-255-57-46,  
tel. kom. 660 770 709  
e-mail: biuro@via-projekt.pl

Nazwa inwestycji:	Przebudowa drogi powiatowej o nr. 1386Z w m. Krajnik Górny		
Temat:	Przekroje poprzeczne		Skala 1:50
Branża: drogowa	Data opracowania: grudzień 2022r.		Podpis
Projektant:	mgr inż. Mateusz Zdun	upr. ZAP/0061/PWBD/21	
Opracowała:	inż. Ewa Pożniak	-	
Rysunek nr 3	Arkusz 1/1		