

## **OPIS TECHNICZNY**

### **do projektu**

### **Remont drogi gminnej ( ulica Jesionowa) w Dobrzycy - Nowy Świat.**

#### **1. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest wykonanie remontu na istniejącej nawierzchni bitumicznej poprzez ułożenie 2-óch warstw z BA. Przedmiotowa ulica jest zlokalizowana w dzielnicy Nowy Świat wsi Dobrzyca.

#### **2. Podstawa opracowania**

- Umowa z Gminą Dobrzyca
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 aktualizowana: 19 wrzesień 2012
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – IBDiM
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych
- Obowiązujące normy i przepisy
- Pomiaru uzupełniające w terenie wykonane przez geodetę
- Uzgodnienia i ustalenia z Inwestorem.

#### **3. Zakres opracowania**

Zakres opracowania obejmuje:

- projekt budowlano - wykonawczy dla w/w remontu drogi
- przedmiar robót i kosztorys inwestorski

#### **4. Opis stanu istniejącego**

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, powiat pleszewski, gmina Dobrzyca, miejscowość Dobrzyca, dzielnica Nowy Świat. Droga ta pełni funkcję dojazdową do pól, oraz zakładu drobiarskiego „ADROS”. Droga obecnie posiada zmienną szerokość pasa jezdni 5,50-6,7[m]. Droga przebiega częściowo przez teren niezabudowany (tereny rolne), a częściowo przez zabudowany (zabudowa jednorodzinna, zagrodowa).

Przedmiotowa droga jest drogą gminną o znaczeniu lokalnym. Posiada ona nawierzchnię bitumiczną w stanie złym – widoczne są liczne spękania, oraz wyłuszczenia masy. Na swojej długości posiada również odcinki poddane robotom z zakresu ułożenia nakładki. Zabiegi te wykonywane bez pomiarów wysokościowych spowodowały, że jezdnia w przekroju poprzecznym jest zmienna w zakresie utrzymania trwałego pochylenia poprzecznego. Identyczna sytuacja ma się dla spadów podłużnych w drodze. Odwodnienie jest realizowane powierzchniowo w kierunku poboczy, brak występowania rowów przydrożnych.

Długość odcinka poddanego opracowaniu wynosi 771,9[m] przy czym został on podzielony na 2 –a odcinki:

- **odcinek I o długości 456,80 [m]** – objęty wnioskiem na tzw. „schetynówkę” w całości położony na gruntach Inwestora
- **odcinek II o długości 315,10 [m]** – stanowiący dopełnienie do całości opracowania, leżący częściowo na gruntach prywatnych. Inwestor zamierza dokonać wykupów.

W pasie drogowym znajduje się następujące uzbrojenie: sieć gazowa, wodociąg, kable teletechniczne, sieć energetyczna napowietrzna i podziemna. Ze względu na charakter prac drogowych nie wymaga się uzgodnienia z branżami w zakresie kolizyjności.

## 5. Rozwiązania projektowe

W uzgodnieniu z Inwestorem postanowiono utrzymać dotychczasowy przebieg drogi pod względem szerokości, dokona się nieznacznych korekt liniowości w obszarze obecnej jezdni. Na podstawie wykonanych przekroi podłużnych trasy dla osi jezdni i obu jej krawędzi sporządzono tabelaryczne zestawienie miejsc koniecznych do frezowania nawierzchni. Znaczne nierówności w tych obszarach powodują, że alternatywą musiałyby być jeszcze wyżej zaprojektowana niweleta, co przełożyłoby się na znaczny wzrost ilości masy bitumicznej koniecznej na wyrównanie jezdni.

W porozumieniu z Inwestorem przyjęto następującą konstrukcję jezdni:

- konstrukcja jezdni na powierzchni **2.697,2[m<sup>2</sup>]** (wniosek na schetynówkę):
  - 4cm w-wy ścieralnej z masy mineralno – bitumicznej frakcja AC-11S
  - [x]cm w-wy wyrównawczej z masy mineralno – bitumicznej AC-16W wg profili

**Powierzchnia dopełnienia stanowi dodatkowo jeszcze: 1.690,5[m<sup>2</sup>]**

(km0+456,8m do km0+771,9[m])

Niweletę jezdni zaprojektowano w oparciu o następujące założenia:

- nawiązanie do poziomu istniejącej jezdni
- zminimalizowanie grubości warstwy wyrównawczej
- zachowanie normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych jezdni

Profil osi projektowanej drogi przedstawia **rysunek nr 2A**. Dodatkowo na rysunkach **2B**, **2C** przedstawione zostały profile obu krawędzi jezdni.

W celu dokładnej weryfikacji ilości masy koniecznej do wyrównania w przekroju poprzecznym i podłużnym jezdni, sporządzono dodatkowo przekroje podłużne w krawędziach trasy. Tabela zobrazowuje uśrednioną łączną ilość warstwy ścieralnej i wyrównawczej.

	średnia grubość wyrównania po długości		
	krawędź lewa	oś jezdni	krawędź prawa
od KM 0+000[m] do KM 0+456,8[m]	12[cm] --- rys 2b	8 [cm] --- rys 2a	6[cm] --- rys 2c
odcinek całościowo na 771,9[m]	11[cm] --- rys 2b	7 [cm] --- rys 2a	7[cm] --- rys 2c

## **6. Odwodnienie**

Wody opadowe z nawierzchni projektuje się odprowadzić z jezdni tak jak ma to miejsce obecnie tzn. powierzchniowo na pobocze.

## **7. Informacja o wpisie do ewidencji zabytków**

Projektant oświadcza, że nie posiada informacji o wpisie do ewidencji zabytków jakiegokolwiek obiektu mogącego znajdować się w obszarze przedmiotowej inwestycji.

## **8. Opis projektowanego oznakowania**

W ramach projektu przewiduje się pozostawić istniejące oznakowanie pionowe.

## **9. Technologia robót nawierzchniowych.**

Podczas wykonywania robót budowlanych związanych z budową drogi należy bezwzględnie przestrzegać następujących przepisów:

- a) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r.(Dz.U.Nr 43 poz.430) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- b) Ogólne specyfikacje techniczne D-05.03.05. Nawierzchnie z betonu asfaltowego GDDP, W-wa 1997r.
- c) Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994r. z późniejszymi zmianami, zwłaszcza art.10

Projektowaną warstwę bitumiczną należy wykonać ściśle wg normy PN-S-96025. Nawierzchnia podłoża przed rozłożeniem masy powinna być oczyszczona i sucha.

## **10. Wpływ budowy nawierzchni drogi na środowisko**

Z uwagi na charakter inwestycji, która obejmuje przebudowę istniejącej drogi, ingerencja i wpływ na środowisko są znikome. Sposób użytkowania terenu objętego inwestycją oraz terenów przyległych nie zmieni się, nie zakłada się zwiększenia natężenia ruchu czy też struktury rodzajowej ruchu. Projekt zakłada dotrzymanie standardów jakości środowiska w granicach analizowanego terenu, jak również na terenach poza jego granicami.

W obrębie terenu budowy:

- nie występuje konieczność wycinki drzew i krzewów

## **11. Zajęcie terenu na cele budowlane**

Projektowana droga na odcinku objętym wnioskiem o „schetynówkę” przebiega w całości w pasie drogowym, którego właścicielem jest Gmina Dobrzyca.

.....  
OPRACOWAŁ