

**Projekt budowlany przebudowy drogi gminnej
w m. Oleszno - Bogdanowo od KM 0+000 do
KM 1+150**

**OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU PRZEBUDOWY
DROGI GMINNEJ W m. OLESZNO - BOGDANOWO
OD KM 0+000 DO KM 1+150**

SPIS TREŚCI

1. Opis techniczny.
2. Opisowy przedmiar robót – ciąg drogi.
3. Spis rysunków:
 - Rys. Nr 1 -** Plan zagospodarowania terenu skala 1:1000.
 - Rys. Nr 2 –** Profil podłużny.
 - Rys. Nr 3 –** Przekroje poprzeczne.
 - Rys. Nr 4, 4A, 4B, 4C -** Przekroje konstrukcyjne drogi gminnej.
4. Uprawnienia budowlane i zaświadczenia o przynależności do PIIB.

OPIS TECHNICZNY

Do przebudowy drogi gminnej w m. Oleszno - Bogdanowo od KM 0+000 do KM 1+150.

I. Podstawa opracowania.

1. Umowa z Urzędem Miasta i Gminy Gołańcz.
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
3. Katalog typowych konstrukcji drogowych.
4. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.
5. Plan sytuacyjny – wysokościowy w skali 1:1000.
6. Pomiary w terenie – inwentaryzacja przekrojów, zjazdów, zadrzewienia i oznakowania.

II. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany na przebudowę nawierzchni drogi gminnej w m. Oleszno - Bogdanowo od KM 0+000 do KM 1+150.

III. Opis stanu istniejącego.

Droga gminna w m. Oleszno - Bogdanowo jest to droga dojazdowa do pól i gospodarstw rolnych o zniszczonej nawierzchni tłuczniowej. W okresie letnim ruch pojazdów powoduje duże zapylenie natomiast w okresie wiosenno-jesiennym korpus drogi rozładnia się. Utrudnia to znacznie ruch pojazdów samochodowych i sprzętu rolniczego.

Wody opadowe z jezdni odprowadzane są powierzchniowo do występujących rowów przydrożnych, których stan techniczny uniemożliwia właściwe jej odprowadzenie. Na poboczach drogi rosną drzewa. Szerokość istniejącej jezdni od 4,0m do 5,0m, poboczy 1,25 m. Zjazdy gospodarcze gruntowe bez przepustów.

Droga gminna w KM 0+000 łączy się z drogą powiatową. Łuki na włączeniach są nienormatywne.

W KM 1+150 kończy się obszar zabudowany gospodarstwami. Dalej znajdują się pola uprawne.

IV. Stan projektowy.

W ramach projektowanego zadania nie zmieniono przebiegu drogi w planie wpisując oś projektową w istniejącą.

Projektowana trasa składa się z 3 łuków i 4 odcinków prostych. Na całości drogi zaprojektowano pochylenie poprzeczne jezdni (spadki wg rys. kontr.).

Na skrzyżowaniu drogi gminnej z powiatową dostosowano promienie łuków włączeniowych i wyłączeniowych do wymagań wytycznych projektowania tj. 6m i 20m.

1. Projektowana niweleta.

Profil podłużny drogi pokazano na rys. nr. 2.

Drogę w profilu podłużnym zaprojektowano tak, aby wyeliminować lokalne deformacje niwelety i umożliwić zastosowanie przyjętej technologii. Przebudowywana droga przebiega w obszarze zabudowanym w związku z powyższym podczas projektowania niwelety dążono do uzyskania możliwie największych pochyleń podłużnych w celu sprawnego odprowadzenia wód opadowych, przy jednoczesnym umożliwieniu dowiązania się do istniejących zjazdów do posesji.

2. Przekroje normalne.

Przekroje normalne wraz z podanymi konstrukcjami przedstawiono na rys. nr. 4.

3. Parametry geometryczne:

1. Przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu(po jednym pasie ruchu w każdym kierunku) – o szerokości 4,0m
2. Pochylenie poprzeczne nawierzchni pasów ruchu $i=2\%$ na prostych i 3% na łukach
3. Odprowadzenie wody po terenie
4. Konstrukcja nawierzchni:

Konstrukcję nawierzchni na jezdni przyjęto dla ruchu KR-1 tj. lekkiego.

3.1. Przyjęta konstrukcja nawierzchni na jezdni:

- W-twa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 3 cm.
- W-twa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 3 cm.
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 7 cm i 12 cm (wg rys. kontr.)
- Istniejąca podbudowa tłuczniowa gr. 15 cm.

3.2. Przyjęta konstrukcja nawierzchni na skrzyżowaniu z dr. gminną:

- W-twa ścieralna betonu asfaltowego gr. 3 cm.
- W-twa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 3 cm.
- Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 12 cm.

3.3. Przyjęta konstrukcja nawierzchni na zjazdach gospodarczych:

- Nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mech. gr. 12 cm.

4. Zjazdy drogowe

Wzdłuż przebudowywanej drogi występują zjazdy gospodarcze oraz zjazdy na pola.

Projektuje się zjazdy o w pkt. 3.3.

Lokalizacje zjazdów przedstawiono na planie zagospodarowania terenu.

5. Pobocza.

Pobocza wykonać jako gruntowe po dwóch stronach drogi o szer. 1,25 m. i spadku poprzecznym 5%. Wzdłuż krawędzi umocnić tłuczniem gr. śr. 6 cm. na szer. 0,5 m.

6. Roboty ziemne.

Wykonanie robót ziemnych realizowanych w ramach przebudowy drogi gminnej polega na :

- zdjęciu warstwy humusu o średniej grubości 12cm. na projektowanych wjazdach gospodarczych
- uzupełnienie poboczy i skarp rowów
- wykonanie koryta na wjazdach gospodarczych i skrzyżowaniu z drogą gminną

Roboty należy zacząć od zdjęcia warstwy humusu. Humus przeznaczony do wykorzystania w robotach ziemnych należy sprzymować w bezpośredniej bliskości robót. Stosowane grunty powinny spełniać wymagania określone w PN-S-02205.

7. Odwodnienie.

Wody opadowe z nawierzchni przewiduje się odprowadzić powierzchniowo do zaprojektowanych rowów przydrożnych. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24.07.2006r. w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy odprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska naturalnego wody § 19.1.2. Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z nawierzchni dróg gminnych, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

8. Organizacja robót.

Na czas robót oznakowanie zgodne z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu sporządzonym przez wykonawcę robót.

9. Urządzenia obce.

Roboty w obrębie urządzeń obcych należy prowadzić zgodnie z przepisami BHP oraz w uzgodnieniu z lokalnym zarządcą sieci. Prace w obrębie urządzeń obcych należy prowadzić ręcznie.

V. Roboty należy wykonać zgodnie ze szczegółowymi specyfikacjami technicznymi.

VI. Działania w zakresie ochrony środowiska.

Docelowa eksploatacja drogi po przebudowie spowoduje złagodzenie uciążliwości środowiskowych t.j.:

- zmniejszenie hałasu powstającego podczas ruchu pojazdów – równa nawierzchni jest cichsza i zwiększa płynność ruchu,
- zmniejszenie ilości zanieczyszczeń gazowych ze spalania paliw samochodowych dzięki upłynnieniu ruchu pojazdów,
- uporządkowanie spływu wód opadowych poprzez uregulowanie spadków poprzecznych i podłużnych,
- przeprowadzenie segregacji powstałych odpadów po rozbiórkach i pracach budowlanych,
- przeprowadzenie rekultywacji terenu po przeprowadzeniu prac budowlano-remontowych,