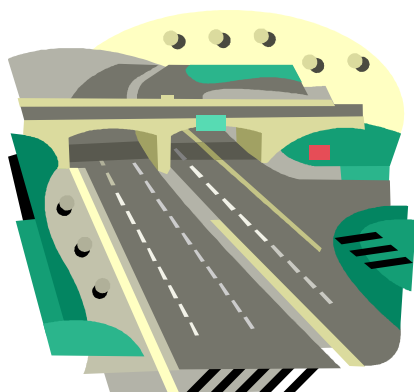




PROJEKT BUDOWLANY

NAZWA PROJEKTU: Przebudowa drogi gminnej w m. Pokrzywnica
gm. Piątek

LOKALIZACJA: 99-120 Piątek, Pokrzywnica dz. nr 607, 101

INWESTOR : Gmina Piątek. ul. Rynek 16 , 99-120 Piątek.

OPRACOWAŁ :

Listopad 2008

OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem Gminą Piątek
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r.
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21.03.1985 r. (Dz. U. Nr 71, poz. 838 z późniejszymi zmianami),
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDP 1997r.,
- uzgodnienia z Inwestorem i użytkownikami działek
- pomiary i oględziny własne w terenie

II. Opis stanu istniejącego.

Obecnie przedmiotowa droga posiada nawierzchnię ulepszoną żużlową. Jest ona drogą dojazdową do pól i gospodarstw rolnych.

Teren jest uzbrojony w następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- podziemna linia telekomunikacyjna
- napowietrzna linia energetyczna
- wodociąg gminny z przyłączami

Zakres robót przewidzianych niniejszym projektem obejmuje:

- profilowanie i zagęszczenie pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego
- wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego
- wzmocnienie poboczy kruszywem łamanym wraz z zagęszczeniem
- zabezpieczenie przejścia pod drogą kabla telekomunikacyjnego rurą Arot

III. Stan projektowany

1. Parametry techniczne drogi

- klasa techniczna drogi gminnej „D”, kategoria ruchu KR-1
- prędkość projektowa – 30 km/h
- przekrój poprzeczny - drogowy na całej długości
- szerokość jezdni - 3,50 m
- szerokość pobocza – 2×0,75 m
- spadek poprzeczny jezdni – 2%
- spadek poprzeczny poboczy - 6%

2. Rozwiązania sytuacyjne

Jezdnię drogi gminnej projektuje się jako bitumiczną o spadku poprzecznym 2%. Szerokość jezdni 3,50 m poza skrzyżowaniem i włączeniem do drogi powiatowej nr 2514E, gdzie przewidziano poszerzenie do 4,50 m. Pobocza utwardzone kruszywem łamanym szerokości 0,75 m.

Początek (km 0+000) projektowanego I odcinka drogi gminnej w miejscowości Pokrzywnica przyjęto na krawędzi drogi powiatowej nr 2514E Piątek z miejscowością Leśmierz, koniec (km 0+318,00) na krawędzi projektowanego II odcinka przedmiotowej drogi. Początek (km 0+000) projektowanego II odcinka przyjęto na wysokości wjazdu do posesji nr 31, koniec (km 0+692,60) na końcu posesji nr 32b. Przy km 0+000 II odcinka na wysokości posesji nr 31 jest ona drogą nieprzelotową.

Całkowita długość I i II odcinka projektowanej przebudowy drogi gminnej w miejscowości Pokrzywnica wynosi 1 010,60m.

Przebieg projektowanej przebudowy drogi w planie wpisano w maksymalnym stopniu w istniejący ślad obecnej drogi żuźlowej i granice pasa drogowego. Ze względu na zbyt wąski pas drogowy projektowana przebudowa drogi wychodzi poza niego w związku z czym Inwestor dokona użyczenia i wykupu terenu niezbędnego pod wykonanie zadania inwestycyjnego. Trasa drogi składa się głównie z odcinków prostych poza 6 łukami o promieniach rzędu $R=1000÷3000m$, które są niezbędne do utrzymania drogi w granicy pasa drogowego i w środku śladu części utwardzonej oraz ulepszonej żuźlem.

Na II odcinku projektowanej przebudowy drogi przewidziano wzmocnienie podbudowy dodatkową warstwą kruszywa łamanego, 40 cm po obu stronach krawędzi drogi zgodnie z rys. przekroju normalnego.

Przyjęta niweleta nie powoduje sprowadzenie wód opadowych na drogę powiatową. Na fragmencie pasa drogowego na długości 5 mb zaprojektowano przełamanie niwelety w celu niedopuszczenia spływu wód z drogi powiatowej. Przyjęta niweleta jest zgodna z obecnie istniejącą i opada w kierunku projektowanego odcinka II przedmiotowej drogi a następnie na II odcinku w obu kierunkach od końca posesji przy połączeniu odcinka I i II. Największe wyniesienie niwelety wynosi 16 cm, zagłębienie 8 cm.

3. Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

Odc. I km 0 + 000,00 ÷ 0 + 005,00

- warstwa warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/12,8 gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego gr. 20 cm
- istniejące podłoże gruntowe G-1 (ulepszone żuzłem)

Odc. I km 0 +005,00 ÷ 0 + 318,00

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/12,8 gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego gr. 15 cm
- istniejące podłoże gruntowe G-1 (ulepszone żuzłem)

Odc. II km 0 +000,00 ÷ 0 + 692,60

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/12,8 gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego gr. 15 cm (25 cm przy krawędziach)
- istniejące podłoże gruntowe G-1 (ulepszone żuzłem)

4. Roboty ziemne

Obecną drogę gruntową należy wyprofilować wg zadanego profilu i dogęścić. Na II odcinku przy krawędziach należy wykonać wzmocnienie podbudowy dodatkową warstwą kruszywa łamanego. Nadmiar materiału z profilowania należy wykorzystać pod pobocza z kruszywa łamanego. Przewiduje się wyprofilowanie i umocnienie poboczy kruszywem łamanym gr. 15 cm.

5. Odwodnienie

Jako sposób odwodnienia przyjmuje się odwodnienie powierzchniowe poprzez nadanie spadku poprzecznego dwustronnego 2 % nawierzchni drogowej.

Ze względu na zbyt wąski pas drogowy i istniejące uzbrojenie w terenie nie projektuje się nowych rowów.

IV. Urządzenia obce

Przewiduje się zabezpieczyć rurami AROT 110 kable telekomunikacyjne. W obrębie istniejącego uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie. Przyjęte rzędne drogi w miejscach przebiegu linii energetycznej napowietrznej nad drogą (+4cm) nie powodują znacznego zmniejszenia odległości pomiędzy nawierzchnią a linią napowietrzną i zachowują wymagane odległości zgodnie z obowiązującymi przepisami.

V. Organizacja Ruchu

Organizacja ruchu jest tematem oddzielnego opracowania.

VI. Uwagi końcowe

Wszystkie prace prowadzić zgodnie z „Warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlanych”.

Zastosowane materiały muszą posiadać atest i być dopuszczone do obrotu i stosowania w budownictwie.

Prace należy prowadzić z zachowaniem przepisów BHP i P.Poż. pod kierunkiem osoby z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi .

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 27.08.2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi kierownik budowy przed przystąpieniem do robót ma obowiązek przygotować plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwany „planem bioz”.