

**PROJEKT BUDOWLANY NA PRZEBUDOWĘ DROGI
GMINNEJ NR 675947P W M. GODZIESZE MAŁE
UL. ZADOWICKA**

Temat

Przebudowa drogi gminnej w m. Godziesze Małe działki nr 306/1, 299/1, 297/1, 384/2, 255/1, 259/3, 263/5, 262/1, 266/1, 267/1, 273/6, 272/1, 282/1, 284/1, 291/1, 292/1

Adres inwestycji

Godziesze Małe ul. Zadowicka, gmina Godziesze Wielkie

Branża

Drogowa

Inwestor

Gmina Godziesze Wielkie
ul. 11 listopada 10, 62-872 Godziesze Wielkie

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Dane wyjściowe do projektowania
2. Opis techniczny
3. Informacja BIOZ
4. Plan orientacyjny
5. Plan sytuacyjny
6. Przekrój normalny
7. Kosztorys inwestorski
8. Kosztorys ofertowy
9. Szczegółowe Specyfikacje Techniczne

Projektował

mgr inż. Andrzej Leki

Opracował

inż. Szymon Szydłowski

Data opracowania

lipiec – 2014

OPIS TECHNICZNY

*Przebudowa drogi gminnej nr 675947P w m. Godziesze Małe ul. Zadowicka
gmina Godziesze Wielkie*

PODSTAWA OPRACOWANIA

- Zlecenie inwestora
- Pomiary sytuacyjno – wysokościowe wykonane w terenie
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430)
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - GDDP 1997r
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych - "Transprojekt" Warszawa
- Mapa pogładowa
- Przepisy dotyczące kosztorysowania robót budowlanych
- Wizja lokalna

PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie stanowi projekt przebudowy nawierzchni drogi gminnej w miejscowości Godziesze Małe o długości 427,0 m.

Początek opracowania – w km 0+000 (krawędź nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 6232P), koniec w km 0+427.

Zakres opracowania obejmuje budowę nawierzchni drogi o nawierzchni bitumicznej stanowiącej rolę dojazdu do gruntów rolnych i posesji położonych przy tej drodze.

STAN ISTNIEJACY

Obecnie droga posiada nawierzchnię z kruszywa kamiennego o szerokości ok. 3,0 m. Nawierzchnia w stanie dość dobrym, wymagająca jednak poszerzenia i skorygowania przebiegu.

Posiada uzbrojenie techniczne – sieć wodociągową, sieć teletechniczną i sieć energetyczną.

PROJEKTOWANE ROZWIĄZANA

Przebudowa nawierzchni drogi obejmuje wykonanie nawierzchni bitumicznej, szerokości 3,0 m, z obustronnymi poboczami o szerokości 0,50 m.

Projektuje się spadki poprzeczne:

- dla drogi – jednostronny 2%,
- dla poboczy – jednostronny 4%.

Projektowana konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja drogi:

a) km 0+000 do 0+325:

- 4 cm – nawierzchnia bitumiczna w-wa ścieralna
- 5 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm – istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

b) km 0+325 do 0+427:

- 4 cm – nawierzchnia bitumiczna w-wa ścieralna
- 10 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm - istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

c) poszerzenia i mijanka :

- 4 cm – nawierzchnia bitumiczna w-wa ścieralna

25 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Pobocza :

10 cm - nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Plac do zawracania :

25 cm - nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

W projekcie przebudowy nawierzchni drogi skorygowany został jej dotychczasowy przebieg. Na planie zagospodarowania terenu przedstawiono zakres budowy wraz z rozwiązaniami geometrycznymi w planie.

Początek opracowania km 0+000 (krawędź nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 6232P); koniec opracowania km 0+427. Włączenie do drogi powiatowej wyokrąglic łukami o promieniu 6,0 m.

ODWODNIENIE

Odwodnienie powierzchniowe poprzez zachowanie stanu istniejącego przebiegu drogi w planie i zachowaniem istniejących spadków podłużnych i poprzecznych, które dotychczas zapewniały odwodnienie przedmiotowej nawierzchni drogi. Istniejące rowy i przepusty należy oczyścić z namułu.

Od km 0+250 do km 0+388 projektuje się rów prawostronny. W ciągu rowu należy ułożyć 3 przepusty z rur PVC o średnicy 300mm i sztywności obwodowej 8 kN w celu zapewnienia wjazdu na działki. Długość przepustu $l = 5,0m$. Wodę z rowu projektuje się odprowadzić do rowu melioracyjnego kanałem deszczowym z rur PCV fi 315mm, poprzez działkę nr 259/1.

WJAZDY

Inwestor nie przewiduje wykonania wjazdów do posesji.

UZBROJENIE

Wszystkie elementy urządzeń należy podnieść do poziomu projektowanych nawierzchni pod nadzorem właściciela sieci.

Roboty ziemne prowadzić po uprzednim dokładnym zlokalizowaniu kabli i sieci, co należy przeprowadzić ręcznie.

ORGANIZACJA RUCHU

Projekt organizacji ruchu po zakończeniu budowy ulicy stanowi odrębne opracowanie.

SPOSÓB WYKONANIA

Wykonawca przystępujący do robót powinien wykazać się możliwością korzystania z maszyn i sprzętu pozwalającego na ich prawidłowe wykonanie. Wszelkie prace uniemożliwiające ich wykonanie przez sprzęt mechaniczny należy wykonać ręcznie.

Warstwa podbudowy powinna być wykonana w sposób zapewniający osiągnięcie wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych, w warstwie o jednakowej grubości, takiej by jej ostateczna grubość po zagęszczeniu była równa grubości projektowanej. Grubość pojedynczo układanej warstwy nie może przekraczać 20 cm po zagęszczeniu.

Wilgotność mieszanki kruszywa podczas zagęszczania powinna odpowiadać wilgotności optymalnej. Materiał nadmiernie nawilgotniony, powinien zostać osuszony przez mieszanie i napowietrzanie. Jeżeli wilgotność mieszanki kruszywa jest niższa od optymalnej o 20% jej wartości, mieszanka powinna być zwilżona określoną ilością wody i równomiernie wymieszana. W przypadku, gdy wilgotność mieszanki kruszywa jest wyższa od optymalnej o 10% jej wartości, mieszankę należy osuszyć.

Nawierzchnia po rozłożeniu powinna być zgęszczona przejściami walca statycznego gładkiego. Zagęszczanie nawierzchni o przekroju daszkowym powinno rozpocząć się od krawędzi i stopniowo przesuwać pasami podłużnymi, częściowo nakładającymi się w kierunku jej osi. Zagęszczenie o spadku jednostronnym należy rozpocząć od dolnej krawędzi i przesuwać pasami podłużnymi w kierunku jej górnej krawędzi.

Projektant
mgr inż. Andrzej Leki

Opracował
inż. Szymon Szydłowski