

PROJEKT BUDOWLANY NA PRZEBUDOWĘ NAWIERZCHNI DROGI GMINNEJ NR 675900P W MIEJSCOWOŚCI SOBOCIN

Temat

Przebudowa nawierzchni drogi gminnej nr 675900P w m. Sobocin, działka nr 99, 137/1

Adres inwestycji

Sobocin, 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. Plan orientacyjny
4. Plan sytuacyjny
5. Przekrój normalny
6. Kosztorys inwestorski
7. Kosztorys ofertowy
8. Szczegółowe Specyfikacje Techniczne

Projektował

inż. Ryszard Grudziński

Opracował

inż. Wojciech Grygielski

Data opracowania

maj – 2011

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa nawierzchni drogi gminnej nr 675900P w m. Sobocin
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 nr 675900P w miejscowości Sobocin, o długości 780,0 m.

Początek opracowania – w km 0+000 (istniejąca nawierzchnia bitumiczna), koniec w km 0+780.

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

STAN ISTNIEJĄCY

Obecnie droga posiada na projektowanym odcinku nawierzchnię z kruszywa kamiennego o szerokości ok. 4,50 m, z nielicznymi ubytkami, w stanie dość dobrym.

PROJEKTOWANE ROZWIĄZANA

Przebudowa nawierzchni drogi obejmuje wykonanie nawierzchni bitumicznej, szerokości 4,0 m, z obustronnymi poboczami o szerokości 0,50 m.

Projektuje się spadki poprzeczne:

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

Projektowana konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja drogi:

4 cm – nawierzchnia bitumiczna w-wa ścieralna

5 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

20 cm – istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

Pobocza :

10 cm - nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

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

Początek opracowania 0+000 (istniejąca nawierzchnia bitumiczna); koniec opracowania 0+780.

Profilu podłużnego nie projektowano.

ODWODNIENIE

Odprowadzenie wody deszczowej z powierzchni zapewniono poprzez zaprojektowanie spadków poprzecznych i podłużnych poza krawędź drogi i pobocza na przyległe pola.

SPOSÓB WYKONANIA

Wykonawca przystępujący do robót powinien wykazać się możliwością korzystania z maszyn i sprzętu pozwalającego na ich prawidłowe wykonanie.

Wszelkie prace uniemożliwiające ich wykonane 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. Zagęszczenie należy kontynuować do osiągnięcia wskaźnika zagęszczenia nie mniejszego niż 0,98 zagęszczenia maksymalnego, określonego według normalnej próby Proctora, zgodnie z PN-B-04481 i BN-77/8931-12.

Wilgotność mieszanki zwirowej na nawierzchnię w czasie zagęszczania powinna być równa wilgotności optymalnej. W przypadku, gdy wilgotność mieszanki jest wyższa o więcej niż 2% od wilgotności optymalnej, mieszankę należy osuszyć w sposób zaakceptowany przez Inżyniera, a w przypadku gdy jest niższa o więcej niż 2% - zwilżyć określoną ilością wody. Wilgotność można badać dowolną metodą (zaleca się piknometr polowy lub powietrzny).

Opracowali:
Ryszard Grudziński
Wojciech Grygielski