

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

Temat

**Przebudowa nawierzchni drogi gminnej nr 675900P Józefów – Godziesze
Małe działka nr 99, 378, 704**

Adres inwestycji

Józefów – Godziesze Małe, 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

mgr inż. Wiesław Rządek

Opracował

inż. Wojciech Grygielski

Opracował

Mariusz Szydłowski

Data opracowania
maj – 2012

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa nawierzchni drogi gminnej nr 675900P Józefów – Godziesze Małe
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 Józefów – Godziesze Małe o długości 2261,20 m.

Początek opracowania – w km 0+000 (istniejąca nawierzchnia bitumiczna), koniec w km 2+261,20 (istniejąca nawierzchnia bitumiczna).

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. Miejscami zachodzi potrzeba wzmocnienia podbudowy.

PROJEKTOWANE ROZWIĄZANA

Przebudowa nawierzchni drogi obejmuje wykonanie nawierzchni bitumicznej, szerokości 4,0 m, z obustronnymi poboczami o szerokości 0,50 m. Pobocze prawostronne w km 0+959,60 do 1+027,70, 1+144,10 do 1+336,40, 1+376,90 do 1+572,0, 1+590,60 do 1+680,50, 1+693,40 do 1+922,70 i 2+025,20 do 2+077 oraz pobocze lewostronne w km 0+959,60 do 1+015,70, 1+246,50 do 1+330,30, 1+394 do 1+561,20, 1+594,80 do 1+917,30 i 2+114,20 do 2+165 o szerokości 0,10 m.

Projektuje się spadki poprzeczne:

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

Projektowana konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja drogi:

- 4 cm – nawierzchnia bitumiczna w-wa ściernalna
- 5 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm – istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (w km 0+750 do 0+760, 1+150 do 1+160, 1+485 do 1+495, 1+533 do 1+543, 1+675 do 1+685, 1+690 do 1+690 i 1+785 do 1+800 należy wykonać dolną warstwę podbudowy z gruzu betonowo-bitumicznego grub. 20cm).

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 2+261,20 (istniejąca nawierzchnia bitumiczna).

Profilu podłużnego nie projektowano.

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.

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:
Wiesław Rządek

Wojciech Grygielski

Mariusz Szydłowski