

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa nawierzchni drogi gminnej w Rososzycy, gm. Sierszewice

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- zlecenie Inwestora – Gminę Sierszewice
- uzgodnienia (dane wyjściowe) z przedstawicielami Inwestora
- mapa ewidencyjna w skali 1:5000
- pomiary sytuacyjno – wysokościowe uzupełniające, wizja lokalna w terenie
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1133)
- Ustawa z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430)

2. PRZEDMIOT, ZAKRES

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej w Rososzycy, w gminie Sierszewice. Długość przebudowy nawierzchni drogi gminnej wynosi 650m. Zakres robót objęty w projekcie stanowi I ETAP przebudowy w/w drogi gminnej.

2.1 ZAKRES ROBÓT OBEJMUJE:

- roboty pomiarowe,
- oczyszczanie poboczy z traw i chwastów,
- karczowanie krzaków,
- roboty ziemne na poszerzeniu jezdni pod krawężnik,
- oczyszczenie rowów z namułu
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni,
- wykonanie poboczy,
- ustawienie znaków pionowych.

3. STAN ISTNIEJACY

Droga gminna w Rososzycy przebiega od drogi powiatowej w kierunku rzeki Barycz. Jezdnia asfaltobetonowa przedmiotowej drogi ma zróżnicowaną szerokość na początkowym odcinku 100m. Na pozostałym odcinku jej szerokość wynosi 3,0m. Stan nawierzchni jezdni jest dostateczny. Pobocza są gruntowe, o szerokości do 1,0m i porośnięte trawami, chwastami. Rowy przydrożne występują na całej długości drogi

z prawej strony i częściowo z lewej. Rowy wymagają odmulenia. Urządzenia obce znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego nie utrudniają w jakikolwiek sposób przewidziane roboty na drodze gminnej.

4. STAN PROJEKTOWANY

Ze względu na parametry istniejącej drogi gminnej przyjęto standard techniczny D (droga dojazdowa). Droga klasy tech. D jest ogólnodostępną drogą przeznaczoną dla wszystkich użytkowników. Na początkowym odcinku przebudowywanej drogi znajduje się z lewej strony plac postojowy, na którym również należy położyć warstwę ścieralną nawierzchni asfaltobetonowej i obramować krawężnikiem na długości 35m.

4.1 PRZEKRÓJ POPRZECZNY

W pasie drogowym wyróżniono n/w parametry techniczne:

- jezdnia o szerokości 4,0m
- pobocza obustronne 2 x 1,0m

Zaprojektowano przekrój drogowy daszkowy, gdzie spadek jezdni wynosi 2 x 2%, a na poboczach spadki o wartościach po 7%.

4.2 PARAMETRY TECHNICZNE

- | | |
|-----------------------|---------------|
| - klasa drogi | D (dojazdowa) |
| - kategoria ruchu | KR1 |
| - długość drogi | 650m |
| - szerokość jezdni | 4,0m |
| - szerokość poboczy | 2 x 1,0m |
| - szerokość korony | 6,0m |
| - szerokość podbudowy | 4,2m |

4.3 ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Plan sytuacyjny przewidzianego do przebudowy odcinka drogi gminnej został wykonany na mapie ewidencyjnej w skali 1:5000. Przebieg przebudowywanej drogi pokrywa się z istniejącym pasem drogowym.

4.4 KONSTRUKCJA JEZDNI

Na przebudowywanym odcinku drogi gminnej zaprojektowano konstrukcję na ruch lekki KR1. Wspomniana konstrukcja nawierzchni w I ETAP-ie przebudowy składa się z następujących warstw:

Od km 0+000 do km 0+100

- nawierzchnia z mieszanek min. – asf. dla KR1-KR2 (w-wa ścieralna) o gr. 4cm
- istniejąca nawierzchnia asfaltobetonowa

Od km 0+100 do km 0+650

- nawierzchnia z mieszanek min. – asf. dla KR1-KR2 (w-wa ścieralna) o gr. 4cm
- nawierzchnia na poszerzeniu z mieszanek min. – asf. dla KR1-KR2 (w-wa wiążąca) o gr. 4cm
- górna podbudowa na poszerzeniu z kruszywa łamanego twardego (gabro, granit, melafir) o gr. 15cm
- dolna podbudowa na poszerzeniu z kruszywa naturalnego o gr. 10cm

4.5 ODWODNIENIE DROGI

Odwodnienie korpusu drogowego przewiduje się powierzchniowo poprzez nadanie projektowanych spadków nawierzchni jezdni oraz poboczom drogi, a następnie wypuszczenie do rowów przydrożnych lub w teren. Istniejące rowy należy odmulić.

4.6 OZNAKOWANIE PIONOWE

W związku z przebudową należy ustawić znaki pionowe:

- 2 x D1 na drodze powiatowej do 50m od skrzyżowania w km 0+000,
- A7 w km 0+015 z lewej strony,

Znaki drogowe należy umieszczać zgodnie z załącznikiem do Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku - „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”.

4.7 POZOSTAŁE ROBOTY I CZYNNIKI

Cały zakres robót zlokalizowany jest w istniejącym pasie drogi gminnej. Wykonawca robót zobowiązany jest do zabezpieczenia urządzeń podziemnych (kabel telefoniczny, kabel energetyczny, wodociąg) w miejscach, gdzie istnieje zagrożenie ich naruszenia. Roboty ziemne w obrębie urządzeń podziemnych należy wykonywać ręcznie. Projektowana przebudowa drogi nie wprowadza zmian w funkcjonowaniu istniejącego środowiska, ponieważ zlokalizowana jest w użytkowym pasie drogowym. Roboty należy wykonywać zgodnie z przepisami, zasadami i normami obowiązującymi w tym zakresie. **UWAGA:** w trakcie prowadzonych robót drogowych, wykonawca jest odpowiedzialny za zabezpieczenie znaków geodezyjnych.

5. BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY

Realizując przedmiotową inwestycję szczególną uwagę należy zwrócić na to, aby:

- zachować szczególną ostrożność przy prowadzonych robotach ziemnych na odcinku przebudowywanej drogi ze względu na występującą w pasie drogowym doziemną sieć wodociągową, telefoniczną,
- zachować szczególną ostrożność podczas wyładunku kruszyw i masy ze względu na linie energetyczne niskiego napięcia,
- zabezpieczyć i prawidłowo oznakować roboty przez cały czas przebudowy nawierzchni ww. drogi gminnej,
- pracownicy w czasie robót byli ubrani w kamizelki ostrzegawcze.

Na czas wykonywanych robót należy zminimalizować ograniczenia i utrudnienia dla indywidualnego ruchu lokalnego.

6. OPINIE I UZGODNIENIA PROJEKTU

Realizacja robót objętych niniejszym opracowaniem wymaga:

- zaakceptowania do realizacji przez Inwestora – Gminę Sieroszewice
- zgłoszenie przebudowy nawierzchni drogi gminnej – robót budowlanych do Starostwa Powiatowego do Wydziału Architektury i Budownictwa w Ostrowie Wlkp.

Opracował:

Wiktor Piętka

inż. Rafał Świątek

mgr Leszek Karczewski