

Opracowanie zawiera:**Część tekstową:**

I. Opis techniczny

II. Załączniki

1. Tabela objętości robót ziemnych zał. 1

Część rysunkową:

1. Plan orientacyjny w skali 1:25000 rys. 0

2. Projekt zagospodarowania terenu w skali 1:500 rys. 1

3. Profil podłużny w skali 1:50/500 rys. 2

4. Przekroje konstrukcyjne w skali 1:10 rys. 3

4. Zjazd indywidualny w skali 1:50 rys. 4

5. Przekroje poprzeczne w skali 1:100 rys. 5

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:500,
- Mapy orientacyjna (topograficzna) w skali 1:25 000,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43 z 14maja 1999r.
- Wytyczne Projektowania Dróg - WPD III,
- Pomiary uzupełniające w terenie.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej wewnętrznej ul. Piaskowa w miejscowości Masłów Pierwszy na długości 365m polegająca na przebudowie istniejącej nawierzchni drogi z wymianą na nawierzchnię bitumiczną, utwardzenie poboczy w konstrukcji bitumicznej i z kruszywa łamanego, odtworzenie odwodnienia rowami otwartymi oraz odtworzenie przepustów pod zjazdami indywidualnymi z utwardzeniem nawierzchni zjazdów.

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Odcinek istniejącej drogi gminnej wewnętrznej objęty opracowaniem posiada początek w miejscowości Masłów Pierwszy w rejonie włączenia do drogi wojewódzkiej nr 745, koniec odcinka przewidziano w rejonie włączenia do drogi gminnej – ul. Świerczyńskiej. Droga gminna wewnętrzna stanowi dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań miejscowości Masłów Pierwszy.

Droga na całym odcinku objętym opracowaniem posiada jezdnię o nawierzchni gruntowej utwardzonej kruszywem łamanym. Istniejąca szerokości jezdni wynosi średnio 5.5m. Zjazdy na działki prywatne w obrębie pasa drogowego mają nawierzchnię gruntową lokalnie utwardzoną kruszywem i kostką brukową.

Istniejące urządzenia obce:

W pasie drogowym występują urządzenia obce sieci uzbrojenia terenu w postaci:

- kanalizacji sanitarnej
- wodociągu
- kabli energetycznych

Istniejące uzbrojenie nie koliduje z przebudowywaną drogą. Przy prowadzeniu robót ziemnych w rejonie istniejących sieci uzbrojenia podziemnego zachować szczególną ostrożność. Roboty w tych rejonach prowadzić ręcznie.

4. Roboty projektowane

4.1 Plan sytuacyjny

Dla celów obsługi komunikacyjnej terenu przyległego do pasa drogowego drogi gminnej oraz poprawy warunków ruchu zaprojektowano przebudowę drogi polegającą na wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej szerokości 3.50m, z obustronnymi poboczami bitumicznymi szerokości 0.50m, oraz obustronnymi poboczami umocnionymi kruszywem łamanym o szerokości 0.50m. W projekcie uwzględniono odtworzenie obustronnych rowów otwartych umocnionych płytami ażurowymi oraz wykonanie przepustów pod zjazdami.

4.2 Droga w profilu.

Niweletę drogi gminnej wewnętrznej zaprojektowano w nawiązaniu do stanu istniejącego z wyrównaniem lokalnych załamań trasy. Projektowane spadki podłużne nawierzchni jezdni wahają się w granicach od 3.2% do 10.1%. Występujące na długości przebudowy załamania niwelety o różnicy pochyłeń większej niż 1,5% wyokrąglono pionowymi łukami kołowymi o promieniach od $R=200m$ do $R=1500m$.

Profil poprzeczny drogi na całym projektowanym odcinku ukształtowano jako drogowy ze spadkiem o wartości 2%, w kierunku rowów otwartych. Spadki poboczy bitumicznych zaprojektowano o wartości 2% zgodnie z pochyleniem jezdni, pobocza gruntowe umocnione kruszywem łamanym zaprojektowano z 8% spadkiem, w kierunku przeciwnym do osi drogi.

4.3 Przekrój normalny

Jako typowy przekrój poprzeczny drogi gminnej wewnętrznej przewidziany został przekrój drogowy z jezdnią szerokości 3.40m, obustronnymi poboczami bitumicznymi szerokości 0.50m, obustronnymi poboczami umocnionymi kruszywem łamanym, szerokości 0.50m oraz obustronnymi rowami otwartymi umocnionymi płytami ażurowymi.

4.4 Przekrój konstrukcyjny

Konstrukcja nawierzchni

Projektowana droga posiada charakter dojazdowy do istniejących zabudowań.

Przewidywane obciążenie ruchem do KR 1.

Nawierzchnia jezdni KR 1 i poboczy bitumicznych:

- Warstwa ścieralna – beton asfaltowy KR 1 - gr. 4cm
- Warstwa wiążąca - beton asfaltowy KR 1 gr. 4cm
- Podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane stab. mech. 0-63 - gr. 20cm
- Wzmocnienie podłoża – grunt (piasek) stabilizowany cementem $R_m=2.5MPa$ - gr.15cm

Nawierzchnia poboczy utwardzonych kruszywem:

- Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0-31,5 - gr. 10cm

4.5 Odwodnienie

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi odbywać się będzie powierzchniowo z wykorzystaniem spadków nawierzchni jezdni do odtwarzanych rowów otwartych umocnionych płytami ażurowymi wypełnionymi ziemią urodzajną z wykopów i obsianymi trawą. Przepusty pod zjazdami zaprojektowano z rur średnicy 0.4m – dostosowanej do profilu rowu odwadniającego. Przepusty zjazdowe umocnione obustronnymi prefabrykowanymi ściankami skośnymi.

W ciągu rowu otwartego pod skrzyżowaniem z drogą gminną- ul. Świerczyńską zaprojektowano przepust zjazdowy o średnicy 50cm i długości 7.0m.

Opracował:

Wojciech Czub