

PROJEKT BUDOWLANY **ZAMIENNY**

Nazwa budowli : Przebudowa drogi gminnej Kubra Przebudówka –
- Wagi w km 0+000 – 2+580,5; (działki nr 76, 155, 165).

Inwestor : Gmina Przytuły
ul. Supska 10
18 – 423 Przytuły

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I . Część opisowa

1. Opis techniczny
2. Parametry łuków poziomych
3. Informacja BIOZ
4. Oświadczenie projektanta
5. Kopia uprawnień projektanta
6. Tabela wyrównań podbudowy

II . Rysunki

1. Projekt zagospodarowania terenu – skala 1 : 1000
2. Profil podłużny – skala 1 : 100/1000
3. Przekroje normalne – skala 1 : 50
4. Przekrój poprzeczny – skala 1 : 50
5. Rysunek konstrukcyjny przepustu – skala 1 : 50

Branża	Stanowisko	Imię i nazwisko	Data
		Uprawnienia budowlane	Podpis
Drogowa	Projektant:	mgr inż. Grzegorz Wiszowaty nr ewidencyjny PDL/0125/POOD/09	20-01-2012 r.
Drogowa	Asystent Projektanta:	mgr Edyta Wiszowata	20-01-2012 r.

Grajewo, styczeń 2012r.

OPIS TECHNICZNY

*Do projektu budowlanego dotyczącego przebudowy drogi gminnej
Kubra Przebudówka - Wagi w km 0+000 – 2+580,5
(działki nr 76, 155 i 165).*

1. Podstawa opracowania

Dokumentacja została opracowana na podstawie :

- Umowy z Inwestorem,
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- mapy sytuacyjno – wysokościowej do celów projektowych,
- pomiarów własnych w terenie.

2. Dane Techniczno – Projektowe

Lp.	Parametry	Dr. gminna
1	Klasa drogi	L
2	Prędkość projektowa	$V_p=40\text{km/h}$
3	Typ przekroju poprzecznego	trasowy
4	Szerokość jezdni [m]	3,5 m.
5	Szerokość poboczy [m]	1 m
6	Długość odcinka [m]	2580,5 m

3. Charakterystyka stanu istniejącego.

Rozpatrywany odcinek drogi w stanie istniejącym posiada nawierzchnię żwirową w średnim stanie technicznym o szerokości 4,5-5 m.

Nawierzchnia posiada liczne deformacje w przekroju podłużnym i poprzecznym. Ruch pojazdów odbywa się w obu kierunkach.

Występuje przepust pod koroną drogi:

- w km 1+973 : ϕ 60 dł. 10m.

Przepust ten posiadają zły stan techniczny i wymagają remontu.

W obszarze objętym opracowaniem występuje następujące uzbrojenie:

- Kabel telefoniczny
- Wodociąg
- Napowietrzna linia energetyczna

4. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

4.1. Rozwiązania sytuacyjne

Projektuje się wykonanie jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 3,5 m wraz z poboczami żwirowymi o szerokości 1 m. Lokalizacja projektowanej nawierzchni oraz poboczy przedstawiona jest na planie sytuacyjnym. Zaprojektowano łuki poziome o promieniach kolejno: 150m, 100m, 800m, 150m.

4.2. Profil podłużny.

Rzędne projektowanej nawierzchni zostały tak założone aby zapewnić właściwe odwodnienie całego odcinka oraz nadać projektowanej nawierzchni normatywne spadki poprzeczne. Spadek podłużny jezdni wynosi od 0,00% do 2,72%. W celu wzmocnienia istniejącej podbudowy żwirowej projektuje się wyrównanie podbudowy kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie. Ilości wyrównań kruszywem przedstawiono w formie tabelarycznej w dalszej części projektu.

4.3. Parametry techniczne dróg

Projektuje się :

- | | |
|-----------------------|----------|
| - klasa drogi | - L |
| - prędkość projektowa | - 40km/h |
| - Szerokość jezdni | - 3,5m |

4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni jezdni zaprojektowano dla ruchu KR1 zgodnie z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni jezdni :

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego według PN-S-96021, grubość warstwy 4 cm,
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego według PN-S-96021, grubość warstwy 4 cm,
- Wyrównanie istniejącej nawierzchni żwirowej kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie.
- Podłoże gruntowe G1.

4.5. Roboty ziemne

Roboty ziemne na omawianym odcinku drogi wynikają z konieczności wyrównania i wzmocnienia istniejącej nawierzchni żwirowej oraz nadania jej normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych w celu właściwego odwodnienia.

5. Odwodnienie.

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe nawierzchni. Z uwagi na zły stan techniczny przepustu:

- w km 1+973 : ϕ 60 dł. 10m,

projektuje się remont przepustu poprzez demontaż i ponowne wykonanie części przelotowej przepustu.

6. Organizacja robót

Wszystkie prace związane z robotami drogowymi muszą być oznakowane i prowadzone zgodnie z „Instrukcją oznakowania robót w pasie drogowym”.

7. Wpływ inwestycji na środowisko.

Budowa drogi nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko. Wykonanie nawierzchni bitumicznej poprawi w znacznym stopniu dojazd do posesji w miejscowościach Kubra Przebudówka i Wagi. Przebudowa drogi spowoduje również zmniejszenie zapylenia i hałasu w otoczeniu drogi.

8. Uwagi końcowe.

Na planie sytuacyjno – wysokościowym przedstawiono:

- lokalizację nawierzchni jezdni i poboczy,
- Przebieg istniejącego uzbrojenia , oraz istniejące linie rozgraniczające.

Projektant: