

| | | |
|--|------------------|------------|
| Z P U H Czesław Buczak „P R O F I L ” 98-200 Sieradz ul. Daszyńskiego 3/11 tel. (0-43) 822-62-39 | | Egz. Nr 1. |
| Nazwa opracowania: Przebudowa drogi dojazdowej do pól Biała Druga – Johanka | | |
| Odcinek : od km 0+000 do km 2+700; | | |
| Rodzaj opracowania : PROJEKT TECHNICZNY PRZEBUDOWY DROGI DOJAZDOWEJ DO PÓŁ | | |
| Zleceniodawca : Urząd Gminy Biała | | |
| Opracował zespół w składzie: | Nr Uprawnień | Podpisy |
| inż. Czesław Buczak | upr.proj.1021/92 | |
| tech. Adam Żelechowicz | | |
| tech. Robert Krawczyk | | |
| Data wykonania: luty 2009 | Nr umowy: | z dnia: |

PRZEDSIĘWZIĘCIE**Przebudowa drogi dojazdowej do pól
Biała Druga – Johanka****OBIEKT****Droga gminna odcinek
od km 0+000 do km 2+700****ZLECENIODAWCA****Urząd Gminy Biała****INWESTOR****Urząd Gminy Biała****BRANŻA****Drogowa****STADIUM****Projekt techniczny**

Spis treści

| | |
|--|----|
| Spis treści | 03 |
| • DROGA DOJAZDOWA DO PÓL BIAŁA DRUGA – JOHANKA | |
| 1.OPIS TECHNICZNY..... | 04 |
| 2.CZĘŚĆ RYSUNKOWA | 10 |

1. OPIS TECHNICZNY

OPIS TECHNICZNY
PRZEBUDOWY DROGI DOJAZDOWEJ DO PÓL
BIAŁA DRUGA – JOHANKA
NA ODCINKU OD KM 0+000 DO KM 2+700

I. Podstawa i zakres opracowania :

Podstawę opracowania stanowią :

1. Umowa zawarta z Urzędem Gminy Biała.
2. Pomiary inwentaryzacyjne wykonane do projektu.
3. „Wytyczne do projektowania dróg VII klasy technicznej WPD-3” wyd. z 1995 r.
4. „Katalog Typowych Konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”-
wyd. z 1997 r.
5. „Normatyw techniczny projektowania dróg samochodowych” NTP –22 ze zmianami.
6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Opracowaniem objęto przebudowę drogi dojazdowej do pól przez miejscowość Johanka. Droga ta biegnie od skrzyżowania z drogą powiatową Biała Druga – Poręby nr 4505E do skrzyżowania z tą samą drogą powiatową w m. Poręby. Długość odcinka podlegająca remontowi wynosi 2700 mb. Remont polegać będzie na wykonaniu utwardzenia drogi w technologii powierzchniowego utrwalenia po wcześniejszym wykonaniu podbudowy.

Wykonanie robót przewidzianych w projekcie poprawi komfort jazdy oraz zwiększy trwałość i żywotność drogi.

II. Stan istniejący.

Droga dojazdowa do pól Bała Druga – Johanka przebiega terenami rolniczymi o nielicznej zabudowie jednorodzinnej i zagrodowej. Po obu stronach drogi występują łąki i pola uprawne. Początek opracowania przyjęto na krawędzi drogi powiatowej Biała Druga – Poręby nr 4505E. Koniec na skrzyżowaniu z tą samą drogą powiatową w m. Poręby.

W stanie istniejącym droga ma przekrój szlakowy o nawierzchni gruntowej od 3,0 ÷ 3,5 m.

Remontowany odcinek biegnie w kierunku południowo – zachodnim od przyjętego początku.

Na całym odcinku profil poprzeczny i podłużny jest znacznie zdeformowany. W drodze powstają liczne wyrwy i wyboje które w okresie opadów zamieniają się w kałuże powodując utrudnienia ruchu pieszych i pojazdów.

Odwodnienie drogi nie ulega zmianie względem stanu istniejącego.

III. Podstawowe parametry techniczne.

Ze względu na zaplanowany zakres robót przy projektowaniu założono następujące parametry techniczne:

- szybkość projektowana – 30 km/godz,
- rodzaj nawierzchni – pojedyncze powierzchniowe utrwalenie,
- szerokość jezdni 3,0 m,
- spadek jezdni -dwustronny $i=2\%$,
- obsypka krawędzi po wykonaniu powierzchniowego utrwalenia gruntem rodzimym szer. od 0,2 ÷ 0,5 m,
- spadek poboczy $i=5\%$ od krawędzi jezdni.

Założone parametry techniczne oraz rodzaj wykonanych w ramach remontu robót uzgodniono z inwestorem.

IV. Warunki geotechniczne.

Projektowana droga jest zaliczana do **pierwszej klasy geotechnicznej**, która obejmuje obiekty budowlane o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym.

Roboty ziemne dla części jezdnej polegać będą na usunięciu warstwy humusu w miejscach gdzie szerokość drogi istniejącej jest niewystarczająca dla wykonania jezdni o parametrach projektowych. Założono odhumusowanie na głębokość nie większa niż 0,2 m.

Biorąc powyższe pod uwagę warunki gruntowe należy traktować jako proste. Konstrukcje drogi przedstawiono w załączonych rysunkach konstrukcyjnych.

V. Rozwiązania projektowe.

Projekt przewiduje zgodnie z załączonymi rysunkami wykonanie jezdni szer. 3,0 m o nawierzchni twardej na całym odcinku przebudowywanej drogi.

Technologia robot przedstawia się następująco:

- 1)-wykonanie podbudowy tłuczniowej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-31,5 grubości 10 cm,
- 2)-wykonanie podbudowy z destruktu grubości 8 cm,
- 3)-wykonanie pojedynczego powierzchniowego utrwalenia kationową emulsją asfaltową poprzez skropienie pierwsze podbudowy z destruktu kationową emulsją asfaltową i rozścielenie kruszywa – grys frakcji 5÷8 mm z jego zagęszczeniem.

Przed wykonaniem podbudowy należy zdjąć warstwę humusu i wykonać nowy profil drogi. W miejscu gdzie szerokość nawierzchni w stanie istniejącym jest mniejsza od projektowej należy w zależności od potrzeb z jednej lub z obu stron dokonać usunięcia dodatkowo warstwy humusu. Wykonanie podbudowy tłuczniowej należy poprzedzić wykonaniem profilowania istniejącej nawierzchni drogi. Na tak wykonany profil przewiduje się rozłożenie dwóch warstw podbudowy. Pierwsza warstwa z kruszywa łamanego frakcji 0÷31,5 mm gr. 10 cm. Natomiast druga gr. 8 cm z materiału pochodzącego z rozbiórki

nawierzchni asfaltowej (destrukt). Na podbudowę należy stosować destrukt drobny frakcji $0 \div 31,5$ mm. Należy zwrócić uwagę by materiał nie był zbrylony i nie pochodził ze składowiska. Zaleca się wbudowywanie materiału pochodzącego bezpośrednio z frezowania drogi. W przypadku stosowania materiału składowanego na hałdach należy przeprowadzić segregację materiału przez rozdrobnienie i przesianie do uzyskania zakładanej w projekcie frakcji. Powierzchniowe utrwalenie należy wykonywać przy zastosowaniu kationowej emulsji asfaltowej. Czystą i suchą podbudowę z destraktu należy skropić emulsją asfaltową a następnie rozścielić kruszywo frakcji $5 \div 8$ mm z jego zagęszczeniem. Trasa drogi przebiegać będzie istniejącym śladem umożliwiając wykonanie jezdni szer. 3,0 m. Projektowaną niweletę (po osi) należy dostosować do stanu istniejącego z uwzględnieniem wykonania nawierzchni według wcześniej omówionej technologii. Ze względu na zbyt wąski pas drogowy projekt przewiduje obsypanie krawędzi gruntem rodzimym.

VII. Roboty wykończeniowe:

W zakres prac wykończeniowych wchodzi:

- a) wykonanie obsypki krawędzi po wykonaniu powierzchniowego utrwalenia gruntem rodzimym szer. od $0,2 \div 0,5$ m,
- b) pozamiatanie nadmiaru kruszywa,
- c) prace porządkowe.

VIII . Kolizje.

1. Remont drogi nie powoduje kolizji z urządzeniami uzbrojenia podziemnego.
2. Dokonać ewentualnej regulacji wysokościowej urządzeń uzbrojenia podziemnego.
3. Punkty geodezyjne należy zabezpieczyć w czasie prowadzenia robót. W przypadku ich uszkodzenia odtworzenie zlecić jednostce wykonawstwa geodezyjnego.

IX. Załączniki.

Do projektu załączono:

1. Przedmiar robót.
2. Kosztorys inwestorski .
3. Ślepy kosztorys.

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA