

OPIS TECHNICZNY

**do projektu przebudowy drogi gminnej
na terenie wsi WYMYSŁOWO km 0+000 do km 1+000
GMINA TRZEMESZNO**

1. DANE OGÓLNE

1.1. Obiekt : przebudowa drogi gminnej

1.2. Lokalizacja : wieś WYMYSŁOWO
GMINA TRZEMESZNO
Ark. 1 działki:267/1; 241; 320; 379/1;

1.3. Zadanie: opracować dokumentację projektowo
kosztorysową

1.4. Inwestor: URZĄD MIASTA I GMINY
TRZEMESZNO
ul. Dąbrowskiego 2
62-240 TRZEMESZNO

1.5. Projektant: Danuta Zakrzewska
Os. Orła Białego 15A/7
62-200 Gniezno

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

2.1. Mapa sytuacyjna w skali 1:1000 aktualizowana w roku 2006

2.2. Pomiary uzupełniające w terenie.

2.3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2.4. Zlecenie Urzędu Miasta i Gminy Trzemeszno

3. STAN ISTNIEJĄCY.

Projektowana droga posiada nawierzchnię gruntową, odcinkami wzmocnioną kamieniem wapiennym, kamieniem polnym, bazaltowym niesortem poprodukcyjnym. Od km 0+000 do km 0+220 nawierzchnia drogi umocniona kamieniem wymaga wyprofilowania, od km 0+220 do km 0+570 droga gruntowa. Od km 0+570 do km 0+780 nawierzchnia umocniona kamieniem bazaltowym, wymagająca wyrównania, dalej nawierzchnia z kamienia wapiennego do km 1+000 z wieloma wybojami i nierównościami. W km 0+490 pod drogą zlokalizowany jest przepust betonowy wymagający wraz z oczyszczeniem rowów na długości co najmniej 15,0m po każdej stronie przepustu oraz zabezpieczenia barierami bezpieczeństwa., natomiast w km 0+223 przepust pod drogą zupełnie zniszczony wymaga pełnej odbudowy. W pasie drogi i bezpośrednio przy liniach rozgraniczających rosną pojedyncze drzewa : wierzby, topole, lipy , które stanowią niebezpieczeństwo dla ruchu kołowego, szczególnie po

wykonaniu nowej nawierzchni. Na karczowanie drzew zagrażających bezpieczeństwu ruchu inwestor uzyska pozwolenie w Starostwie Powiatowym, przed przystąpieniem do robót.

4. LOKALIZACJA

Projektowana do przebudowy droga zlokalizowana jest w południowo-zachodniej części gminy Trzemeszno. Początek stanowi włączenie do drogi powiatowej o numerze działki 185/1 we wsi Wymysłowo i dalej przebiega przez pojedyncze zabudowania w kierunku Leśnictwa Krzyżówka dając połączenie z gminą Witkowo przez drogę powiatową Trzemeszno-Witkowo. Droga biegnie z północy na południe i stanowi lokalne połączenia oraz dojazd do gospodarstw rolnych i pól uprawnych, obsługuje jednocześnie zlokalizowane przy drodze wyrobiska żwiru oraz składowiska złomu. Wielofunkcyjność drogi nie zmienia jej charakteru i klasyfikacji, jest to droga gminna, lokalna.

5. PROJEKT.

5.1. Droga w planie

Droga biegnie przez wieś Wymysłowo o bardzo luźnej zabudowie. Szerokość istniejącego pasa drogowego, wynosząca od 5,00m do 6,0m i przy założeniu jezdni szerokości 4,0m, pozwala jedynie na niewielką korektę łuków poziomych. Załamania drogi na krótkich odcinkach wymagają wprowadzenia wielu łuków poziomych. Załamania wielkości do 1° wyokrągłamy łukiem o promieniu 10,0m. Dla pozostałych łuków zarówno wielkości promieni jak i pozostałe wartości podano na planie sytuacyjnym. Na skrzyżowaniach z innymi drogami gruntowymi przyjęto wyokrąglenia łuków jak na skrzyżowaniach dróg, podając wielkości promieni łuków na planie. Na początkowym odcinku w km 0 + 000 do

km 0+040 ze względu na istniejący punkt handlowy i zwiększony ruch pieszych, po stronie lewej zaprojektowany został chodnik szerokości 1,50m z kostki brukowej betonowej grubości 6,0cm

5.2. Droga w przekroju podłużnym

Na znacznej długości droga posiada częściowe umocnienie pasa drogowego, które zostanie wykorzystane po wyprofilowaniu i uzupełnieniu materiałem kamiennym jako podbudowa. Projektowaną niweletę , na odcinku do km 0+220 nawiązujemy do istniejącego umocnienia i tylko w niewielkim zakresie ją zmieniamy, likwidując lokalne zaniżenia. Na dalszym odcinku niweleta drogi gruntowej przy szerokości pasa drogowego wynoszącego 5,0m do 6,0m dla zachowania bezpieczeństwa ruchu winna przebiegać na poziomie przyległych terenów . Zbyt duże podwyższenie niwelety zwiększy niebezpieczeństwo ruchu kołowego.

5.3. Przekrój poprzeczny

Jezdnia szerokości 4,0m posiada przekrój daszkowy o 2% spadkach poprzecznych i nawierzchni mineralno asfaltowej, na podbudowie szerokości 4,40m. Pobocza na szerokości 0,50m po każdej stronie jezdni umocnione kamieniem wapiennym, na dalszej szerokości gruntowe posiadają spadki poprzeczne 4% w kierunku terenów przyległych. Na odcinku km 0+000 do km 0+040 po stronie lewej bezpośrednio przy nawierzchni zlokalizowany jest chodnik szerokości 1,50m z spadkiem poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Na łukach jezdni posiada zgodnie z normą spadki jednostronne. Również na odcinkach gdzie teren wykazuje jednostronny spadek wprowadza się jednostronny spadek 1% nawierzchni dla lepszego odwodnienia.

5.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni zmienia się w zależności od istniejącego aktualnie umocnienia pasa drogowego. Zasadnicza konstrukcja to:

- nawierzchnia mineralno asfaltowa ścieralna 4,0cm
- nawierzchnia wyrównawcza z masy 3,0cm
- skropienie podbudowy emulsją asfaltową kationową 65%
- podbudowa tłuczniowa z kamienia 16,5 – 31,0mm grubości 8,0cm, przy szerokości 4,40m
- podbudowa tłuczniowa z kamienia 31,5 – 63,0mm grubości 17cm, przy szerokości 4,40m
- warstwa odcinająca, odsączająca z piasku 15cm, szerokości 4,40

Na odcinkach gdzie istnieje podbudowa :

-od km 0+000 do km 0+220 wyprofilować istniejącą nawierzchnię z uzupełnieniem kamienia na grubości średnio 15,0cm

Istnieje możliwość przesunięcia istniejącej drogi w stosunku do danych geodezyjnych. Dlatego projektuje się na odcinkach istniejącej nawierzchni poszerzenie o 1,40m podbudowy z 30% rozebraniem istniejącego umocnienia z ponownym wbudowaniem uzyskanego kamienia. Podbudowa posiada szerokość 4,40m dla zabezpieczenia nawierzchni bitumicznej przed obłamywaniem.

Konstrukcja nawierzchni chodnika zlokalizowanego w km 0+000 do 0+040.

Chodnik od strony jezdni ograniczony krawężnikiem betonowym lekkim 15x30 na ławie betonowej z betonu B-15 , po stronie zewnętrznej zamknięty obrzeżem betonowym 6x25. Kostka brukowa betonowa – czerwona cegielka grubości 6,0cm ułożona na warstwie odsączającej grubości 10,0cm i podsypce piaskowej grubości do 3,0cm. Początek i koniec chodnika obniżają się na długości 1,50 m stopniowo do wysokości

poboczy pozwalając na bezpieczne wejście i zejście. Na wysokości wejścia do placówki handlowej na długości 3,0m również obniżyć chodnik do wysokości 3,0cm powyżej gruntu.

6. ODWODNIENIE I ROBOTY UZUPEŁNIAJĄCE

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i chodników pozostaje bez zmian. Poprzez spadki poprzeczne i podłużne odprowadzane są wody opadowe w pasy zieleni oraz tereny przylegające do pasa drogowego.

Wody opadowe z chodnika odprowadzane przez spadek poprzeczny w pas jezdni poprzez spadek podłużny odprowadzone są również w pas pobocza.

Przed przystąpieniem do robót nawierzchniowych przebudować należy przepust w km 0+223, który obecnie jest niedrożny. Przepust należy wykonać z rur betonowych o średnicy 600mm z wykonaniem ścianek czołowych do wysokości pobocza. Po zakończeniu robót nawierzchniowych na przepuszczu km 0+490 założyć bariery sprężyste dla bezpieczeństwa ruchu kołowego. Przy włączeniu z drogą powiatową ustawić znak A-7 oraz znaki A-6b i A-6c w pasie drogi powiatowej jako informację o istnieniu skrzyżowania z drogą podporządkowaną. Ponieważ droga posiada nawierzchnię szerokości 4,0m z jedynie umocnionym poboczem dającym szerokość 5,0m należy ograniczyć prędkości do 50 km znakami B-33 .

7. UWAGI OGÓLNE

Przed przystąpieniem do robót wykonawca uzyska od administratora dróg pozwolenie na zajęcie pasa drogowego, zapozna się lokalizacją urządzeń podziemnych, szczególnie przy konieczności wykonywania robót

ziemnych. Zapozna się z informacjami zawartymi w uzgodnieniach stanowiących załącznik do projektu. Zgodnie z przepisami BHP przeszkoli pracowników oraz zapewni im warunki bezpiecznej pracy.

Gniezno, kwiecień 2007r.

Opracowała: