

Nazwa inwestycji:	<b>Przebudowa drogi gminnej Jastrzębowo - Grabowo</b>	
Inwestor:	Miasto i Gmina Trzemeszno ul. Gen. H. Dąbrowskiego 2 62-240 Trzemeszno	
<b>Opis techniczny</b>		
	Projektował: <b>mgr inż. Jerzy Nadolński</b> upr. bud. nr 233/66	Zał: <b>1</b>
Data opracowania: <b>lipiec 2014</b>	Opracował: <b>mgr Albert Goździcki</b> upr. bud. nr KUP/0040/OHOD/05	

**Opis techniczny**  
**do projektu budowlanego**  
**„Przebudowa drogi gminnej Jastrzębowo – Grabowo”**

**1. Dane ogólne**

Projekt obejmuje przebudowę drogi gminnej Jastrzębowo – Grabowo. Przebudowa wykonywana będzie w granicach pasa drogowego na działkach stanowiących własność Gminy Trzemeszno.

Zakres opracowania:

- roboty pomiarowe
- karczowanie krzaków
- wykonanie poszerzenia istniejącej podbudowy tłuczniowej
- wyrównanie wraz ze wzmocnieniem istniejącej podbudowy kruszywem łamanym twardym (np. melafir, gabro, granit, bazalt, itp.) stabilizowanym mechanicznie frakcji 0/63,0 mm o grubości min. 15 cm
- wykonanie górnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego twardego (np. melafir, gabro, granit, bazalt, itp.) stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm o grubości 8 cm (droga główna)

**2. Podstawa opracowania**

- zlecenie Miasta i Gminy Trzemeszno, ul. Gen. H. Dąbrowskiego 2, 62-240 Trzemeszno
- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500
- warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 33 poz. 430 z 1999)
- katalog powtarzalnych elementów drogowych
- inwentaryzacja w terenie i pomiary uzupełniające wykonane siłami własnymi

### 3. Stan istniejący

Obecnie droga gminna posiada nawierzchnię z kruszywa łamanego uzyskanego z przekruszenia otaczaków. Częściowo jest ona pokryta żużlem wielkopiecowym. Od skrzyżowania z drogą podporządkowaną nawierzchnia nieulepszona zamienia się w nawierzchnię brukowcową.

Droga przebiega wzdłuż lasu oraz wzdłuż pól uprawnych. Pobocza gruntowe porośnięte są trawami oraz niską roślinnością (szczególnie chwasty). Prócz tego na terenie pasa drogowego występują krzewy tzw. samosiejki. Zalegają one głównie w rowach przydrożnych. Rowy przydrożne są w znacznym stopniu zamulone. Należy je oczyścić z namułu i wyprofilować.

Droga w planie posiada nieregularny przebieg, który w trakcie robót należy poddać korekcie tak, aby uzyskać odpowiednie parametry geometryczne.

Po przebudowywanej drodze gminnej odbywa się ruch lokalny pomiędzy m. Jastrzębowo i Grabowo oraz odbywa się ruch pojazdów rolniczych obsługujących okoliczne pola.

### 4. Podstawowe parametry projektowe:

- kategoria – droga gminna
- klasa drogi – dojazdowa „D”
- kategoria ruchu – KR 2
- nośność nawierzchni po przebudowie – 80 kN/oś
- prędkość projektowa – 30 km/h
- ilość jezdni - jedna
- szerokość jezdni z betonu asfaltowego – 4,00 m
- nawierzchnia jezdni – warstwa ścieralna beton asfaltowy AC8S grub. 4 cm
- warstwa wiążąca beton asfaltowy AC11W grub. 4 cm
- szerokość pobocza 2x0,75 m z tłuczni kamiennego twardego 0/31,5 mm grub. 8 cm
- pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe 2% na odcinkach prostych
- na lukach jednostronne pochylenie o zmiennym pochyleniu

### 5. Rozwiązania projektowe:

### 5.1. Sytuacja

Przebieg przebudowywanej drogi przedstawiony jest na załączniku „Plan sytuacyjny”. Droga przebiega w znacznym stopniu po istniejącym śladzie wyznaczonym przez dotychczasową nawierzchnię tłuczniową. Jednakże ze względu na miejscowe odchylenia wystąpiła potrzeba poprawienia geometrii drogi.

Przebudowywana droga prowadzona będzie w ramach istniejącego pasa drogowego.

### 5.2. Niweleta

Niweletę przebudowywanej drogi nawiązano do wysokości istniejących punktów tj. skrzyżowań z istniejącymi drogami bitumicznymi oraz ze zjazdami na pola i okoliczne drogi polne.

Niweleta ze względu na ułożenie warstwy wyrównawczej oraz warstwy wzmacniającej z kruszywa łamanego oraz dwóch warstw z betonu asfaltowego ulegnie podniesieniu.

### 5.3. Przekrój poprzeczny

Przekrój poprzeczny przebudowywanej drogi:

- szerokość jezdni z betonu asfaltowego – 4,00 m (warstwa ścieralna)
- warstwa wiążąca – 4,10 m
- szerokość podbudowy z kruszywa łamanego twardego – 4,60 m
- pochylenie jezdni – daszkowe 2%
- pochylenie na łukach – jednostronne – zmienne
- obustronne pobocza umocnione kruszywem kamiennym 0/31,5 mm szer. 0,75 - spadek 8%

### 5.4. Konstrukcja drogi

#### 5.4.1. Konstrukcja drogi głównej na odcinku 0+000,00 – 1+856,00

- warstwa wyrównawczo – wzmacniająca z kruszywa łamanego twardego (np. melafir, gabro, granit, bazalt, itp.) stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/63 mm grubości min. 15 cm
- warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego twardego (np. melafir, gabro, granit, bazalt, itp.) stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm o grubości 8 cm

#### 5.4.2. **Konstrukcja drogi podporządkowanej na odcinku 0+000.00 – 0+160.00**

- warstwa wyrównawczo – wzmacniająca z kruszywa łamanego twardego (np. melafir, gabro, granit, bazalt, itp.) stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/63 mm grubości min. 15 cm
- warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego twardego (np. melafir, gabro, granit, bazalt, itp.) stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31.5 mm o grubości 10 cm

#### 6. **Odwodnienie.**

Odwodnienie odbywać będzie się powierzchniowo dzięki odpowiednim (projektowanym) spadkom poprzecznym i podłużnym. Woda spływać będzie bezpośrednio do rowów przydrożnych oraz na przyległe pola.

#### 7. **Oznakowanie**

Oznakowanie stanowi oddzielne opracowanie. Wprowadzone zostanie dopiero po wykonaniu warstw bitumicznych.

#### 8. **Zieleń**

W miejscu przebudowy występuje roślinność kolidująca z projektowaną jezdnią. Planuje się wykarczowanie krzaków.

#### 9. **Urządzenia obce**

Ze względu na to, iż przebudowa drogi nie wiąże się z głębokimi wykopami nie występuje niebezpieczeństwo uszkodzenia urządzeń podziemnych. Pomimo tego podczas wykonywania poszerzenia jezdni należy zachować szczególną ostrożność ze względu na możliwość trafienia na niezinventaryzowane urządzenia podziemne.

Ponadto należy zwrócić szczególną uwagę na znaki geodezyjne podlegające ochronie prawnej. w przypadku uszkodzenia niezwłocznie powiadomić Powiatowy Ośrodek

Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Gnieźnie.

**10. Uwagi końcowe.**

Roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami, wiedzą techniczną oraz przepisami bezpieczeństwa pracy.

Do robót należy użyć materiały posiadające atesty, orzeczenia zgodności z normą oraz uzyskać zgodę Zamawiającego.

Szczegółowe warunki wykonania i odbioru robót oraz wymagania dla materiałów przeznaczonych do robót określają szczegółowe specyfikacje techniczne.

Przed rozpoczęciem robót należy powiadomić właścicieli urządzeń podziemnych o planowanym wejściu w pas drogowy.