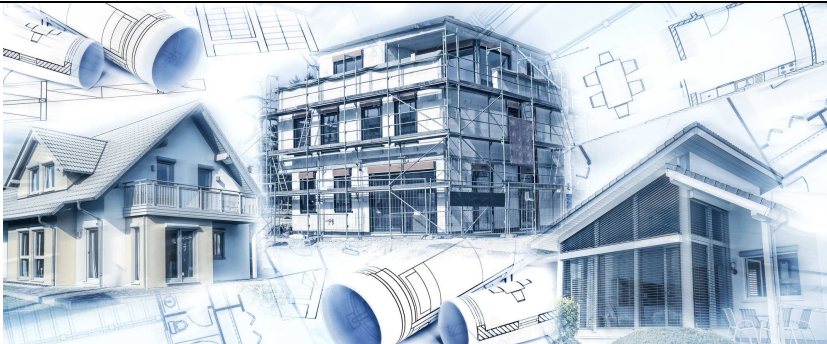


JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 <p>PHU KOMPLEKSOWA OBSŁUGA INWESTYCJI mgr inż. GRZEGORZ MALECHA ul. Wrocławska 15; 63-200 Jarocin tel. 516-011-312; fax 62-597-75-75 www.propertyinvest.pl</p>	
NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO	<p>PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ Czeszewo – Czeszewo Budy</p>	
INWESTOR	<p>GMINA MIŁOŚLAW UL. WRZESIŃSKA 19 62-320 MIŁOŚLAW</p>	
PROJEKTANT	mgr inż. Grzegorz Malecha	
OPRACOWAŁ	mgr inż. Grzegorz Malecha	
SPRAWDZIŁ	-----	-----
STADIUM	BRANŻA	DATA
ZAŁ. GRAFICZNY DO WNIOSKU	DROGOWA	KWIECIEŃ 2016
Zawartość:		
1.	Opis techniczny	
2.	Przedmiar robót	
3.	Plan orientacyjny	
4.	Uzgodnienie z Zarządcą drogi powiatowej 2907	
5.	Plan sytuacyjny	
6.	Przekrój konstrukcyjny	
7.	Profil podłużny	

OPIS TECHNICZNY

„Przebudowa drogi gminnej Czeszewo – Czeszewo Budy”

1. Podstawa opracowania:

- Umowa z Inwestorem
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000
- Wizja w terenie i pomiary uzupełniające
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. (Dz. U. Nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2. Cel opracowania:

Celem opracowania jest przebudowa drogi gminnej Czeszewo – Czeszewo Budy

3. Opis zagospodarowania terenu:

Przebudowa drogi Czeszewo – Czeszewo Budy polega na zmianie istniejącej nawierzchni gruntowej na nawierzchnię z masy mineralno - asfaltowej.

Przebudowana droga ma długość 990,60 m i szerokość 4,00 - 5,00 m wraz z mijankami oraz zjazdami na posesje. Nie zmienia się istniejącego przebiegu trasy w planie.

Przebudowana droga Czeszewo – Czeszewo Budy zlokalizowana jest na działkach nr 658/1, 483/2, 496, 512/2 stanowiące istniejący pas drogowy drogi gminnej oraz w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową 2907 na działce nr 652.

Łuki wyokrąglające krawędź jezdni w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową przyjęto odpowiednio $R = 7,00\text{m}$ i $R = 10,00\text{m}$.

W rejonie skrzyżowania drogi gminnej z drogą powiatową należy wykonać przepust pod drogą gminną poprzez ułożenie rury przepustowej PE fi 600, SN 8 długości ok. 36m.

Geometrię przebiegu przebudowywanej drogi pokazano na rysunku nr 01 – plan sytuacyjny.

4. Niweleta:

Niwelety przebudowywanej ulicy Łąkowej zasadniczo nie zmieniono, prowadząc ją po terenie.

Istniejące i projektowane rzędne odniesiono względem wysokości n.p.m.

Projektowaną niweletę przebudowywanej ulicy pokazano na rysunku nr 03 – profil podłużny.

5. Przekrój drogi

Przekrój normalny przyjęto jak dla drogi klasy D (dojazdowa) jak niżej:

- szerokość jezdni z masy mineralno - bitumicznej na odcinku A-C - 4,00 m
- szerokość jezdni z masy mineralno - bitumicznej na odcinku C-D - 5,00 m
- obustronne pobocza szerokość żuźla stabilizowanego mechanicznie szerokości 0,5m; średnia grubość 20 cm
- szerokość dwustronnego pasa zieleni – zmienna
- spadek poprzeczny jezdni $i = 2 \%$

- spadek poprzeczny poboczy z żużla $i = 4 \%$

Projektuje się konstrukcję nawierzchni jezdni jak niżej:

Odcinek A-B oraz C-D

- warstwa podbudowy grubości 10 cm z kruszywa granitowego łamanego, stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63mm
- warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa granitowego łamanego, stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm
- warstwa wiążąca grubości 5 cm z mas mineralno bitumicznych AC16W;
- warstwa ścieralna grubości 4 cm z mas mineralno bitumicznych AC11S;

Odcinek B-C

- istniejące wyrównanie podłoże nasypowe z żużla gr. średnio 15 cm;
- warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa granitowego łamanego, stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm
- warstwa wiążąca grubości 5 cm z mas mineralno bitumicznych AC16W;
- warstwa ścieralna grubości 4 cm z mas mineralno bitumicznych AC11S;

Projektuje się konstrukcję mijanek jak niżej:

- warstwa podbudowy grubości 10 cm z kruszywa granitowego łamanego, stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63mm
- warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa granitowego łamanego, stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm
- warstwa wiążąca grubości 5 cm z mas mineralno bitumicznych AC16W;
- warstwa ścieralna grubości 4 cm z mas mineralno bitumicznych AC11S;

Konstrukcja zjazdów na posesje jak niżej:

- warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa granitowego łamanego, stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63mm
- warstwa podbudowy grubości 8 cm z kruszywa granitowego łamanego, stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm
- warstwa wyrównawcza grubości 3 cm – podsypka cementowo – piaskowa w stosunku 1:4
- warstwa ścieralna grubości 8 cm z kostki brukowej betonowej wibroprasowanej koloru czerwonego

Inne:

Przyjęto iż na odcinku A-B oraz C-D istniejąca warstwa żużla średnio 15 cm zostanie zdjęta na odkład na następnie wykorzystana przy ułożeniu poboczy szerokości 0,5m i średniej grubości 0,2m.

W pkt B /km 0+050/ oraz pkt C /km 0+793,2/ poprzecznie oraz na połączeniu mijanek z jezdnią wzdłużnie, przy zmianie konstrukcji jezdni, zastosowano geosiatkę wzmacniającą do nawierzchni bitumicznych pod warstwą ścieralną na szerokości 1 m.

6. Odwodnienie:

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni odbywać się będzie grawitacyjnie poprzez nadane spadki podłużne i poprzeczne na istniejące pobocze gruntowe w granicach pasa drogowego.

7. Warunki geotechniczne:

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. poz. 463) ustala się pierwszą kategorię geotechniczną z uwagi na:

- a) proste warunki gruntowe
- b) wykopy do głębokości 1,2m

Dla określenia konstrukcji nawierzchni jezdni przyjęto grupę nośności podłoża G1.

8. Dostępność dla osób niepełnosprawnych:

Przebudowywana droga gminna jako obiekt użyteczności publicznej zapewnia niezbędne warunki do korzystania z niej przez osoby niepełnosprawne w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

9. Charakterystyka ekologiczna:

W zakresie ochrony zieleni projektuje się pas zieleni izolacyjnej z obu stron jezdni tj. ułożenie warstwy ziemi roślinnej z obsianiem mieszaną traw. Przyjęte rozwiązania techniczne powodują, że projektowany obiekt ma charakter nieuciążliwy dla środowiska.

Opracował: