

**PROJEKTOWANIE I NADZORY
SYLWESTER TOMASZEWSKI
64-500 SZAMOTUŁY, UL. LIPOWA 50**

PROJEKT BUDOWLANY

**INWESTYCJA: PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ
BININO – DOBROJEWO (GMINA OSTRORÓG)
164, 208, 202, 196 – BININO
52, 51, 44 - DOBROJEWO**

**INWESTOR: URZĄD MIASTA I GMINY W OSTROROGU
UL. WRONIECKA 14
64-560 OSTRORÓG**

BRANŻA: DROGOWA

EGZEMPLARZ: NR 1

	Imię i nazwisko:	Uprawnienia:	Podpis:
Projektant:	mgr Sylwester Tomaszewski	201/66/WZDP	

SZAMOTUŁY 2006r.

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA:

1. PODSTAWY OPRACOWANIA
2. ZAKRES OPRACOWANIA.
3. STAN ISTNIEJĄCY
4. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE, USTALENIA Z INWESTOREM
5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE
 - 5.1. DROGA W PLANIE
 - 5.2. PROFIL PODŁUŻNY
 - 5.3. PRZEKRÓJ POPRZECZNY
 - 5.4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI
 - 5.5. ODWODNIENIE

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1. PLAN ORIENTACYJNY W SKALI 1:75000
2. PLAN SYTUACYJNY W SKALI 1:1000 (3 ARKUSZE)
3. PRZEKROJE NORMALNE
4. SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE

PROJEKT BUDOWLANO – WYKONAWCZY

przebudowy drogi gminnej Binino – Dobrojewo (gm. Ostrororóg)

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWY OPRACOWANIA:

- a) zlecenie i umowa z inwestorem,
- b) wizja w terenie oraz dokumentacja fotograficzna,
- c) mapy sytuacyjno - wysokościowe w skali 1:1000,
- d) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- e) obowiązujące normy i przepisy.

2. ZAKRES OPRACOWANIA:

Niniejsze opracowanie obejmuje projekt przebudowy nawierzchni drogi Binino-Dobrojewo wraz projektem organizacji ruchu.

3. STAN ISTNIEJĄCY:

Droga Binino – Dobrojewo obecnie pełni rolę drogi łączącej wieś, drogi dojazdowej do okolicznych pól oraz gospodarstw. Posiada utwardzoną nawierzchnię z bruku granitowego. Szerokość utwardzonej nawierzchni nie przekracza 3,80 m. Dodatkowo wzdłuż drogi biegnie nieutwardzony pas drogi gruntowej – tzw. latówki. W obszarze zabudowanym miejscowości Dobrojewo droga zwiększa swą szerokość do ok 6,0m i posiada nawierzchnię bitumiczną. Dodatkowo w Dobrojewie droga posiada jednostronny chodnik dla pieszych.

W km 0+500 oraz 1+522 drogę przecina nieużytkowana trasa linii kolejowej z Szamotuł do Międzychodu. Trasa ta pomimo, że nieużytkowana nie została formalnie zamknięta.

Odwodnienie drogi realizowane jest poprzez rowy melioracyjne. Obecnie, brukowa nawierzchnia drogi stwarza duże niedogodności dla kierujących pojazdami. Kostka brukowa użyta do budowy drogi jest nierówna i

poruszające się po niej pojazdy narażone są na znaczne wibracje, uszkodzenia zawieszania, dodatkowo nawierzchnia i poruszające się po niej pojazdy generują znaczny hałas.

4. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE, USTALENIA Z INWESTOREM:

Planowany zakres robót oraz podstawowe parametry techniczne uzgodniono z inwestorem (UMiG w Ostrorogu). Zakres projektu obejmuje:

- poszerzenie istniejącej nawierzchni do szerokości 5,5 m.
- wprowadzenia „nakładki” bitumicznej na całej długości drogi.
- budowę chodnika w Bininie
- remont chodnika w Dobrojewie

W oparciu o dane dotyczące istniejącego oraz przewidywanego ruchu przyjęto:

- kategoria ruchu: **KR2**
- nawierzchnia bitumiczna (jezdnia), kostka brukowa (chodniki i zjazdy)
- podstawowa szerokość nawierzchni: **5,5m.**
- podstawowa szerokość chodników: **1,2m.**
- podstawowa szerokość zjazdów: **3,0m.**

5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

5.1. DROGA W PLANIE

Trasę ulicy wykreślono na podkładach geodezyjnych w skali 1:1000. Nie zmieniono podstawowej osi drogi, uwzględniono jedynie jednostronne poszerzenie jezdni do szerokości 5,5m.

5.2. PROFIL PODŁUŻNY

Profil podłużny ciągu drogi zaprojektowano z wykorzystaniem istniejącej niwelety drogi. Nowa nawierzchnia zostanie położona na istniejącej. Uwzględniając grubość warstw bitumicznych: wyrównawczej i ścierniczej projektowana niweleta będzie ok 6cm powyżej istniejącej niwelety drogi.

Dodatkowo załamania niwelety należy zniwelować łukami pionowymi o promieniach: 300m – łuki wypukłe, 200m – łuki wklęsłe.

5.3. PRZEKRÓJ POPRZECZNY

Od km 0+000 do km 2+013 założono przekrój poprzeczny typu „daszkowego” z 2% spadkami od osi jezdni tak aby zapewnić odpowiednie odwodnienie drogi.

Od km 2+013 do km 2+439 założono przekrój jednostronny z 2% spadkiem do lewej krawędzi jezdni.

Szczegóły oraz sposób realizacji ulicy w przekroju podłużnym zilustrowano na rysunku **przekroje normalne**.

5.4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Przyjęto następującą warstwową strukturę nawierzchni:

- warstwa ścieralna bitumiczna – grubość ok. 4cm.
- warstwa wyrównawczo-wiążąca bitumiczna – grubość ok. 6cm.
- istniejąca nawierzchnia drogi – kostka brukowa lub nawierzchnia bitumiczna

Dodatkowo w miejscach poszerzenia jezdni brukowej zaprojektowano warstwy 2 x 10cm z tłucznia kamiennego.

Dla chodników przyjęto:

- betonowa kostka brukowa: gr. 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa: gr. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego: gr. 15 cm,

Chodniki należy obudować obrzeżem gr. 6cm na ławach betonowych oraz w zależności od miejsca należy zastosować krawężnik uliczny 15 x 30 cm na ławie bet. lub ściek prefabrykowany.

Miejsca skrzyżowań z torami kolejowymi (istniejące przejazdy) należy pozostawić bez zmian.

Szczegółowo konstrukcję nawierzchni ilustrują rysunki: *przekroje normalne / szczegóły konstrukcyjne*.

Przed nałożeniem warstwy bitumicznej, istniejącą nawierzchnię należy dokładnie oczyścić mechanicznie z zanieczyszczeń. Następnie, oczyszczoną nawierzchnię należy skropić preparatami zwiększającymi przyczepność betonu asfaltowego do podłoża.

5.5. ODWODNIENIE

Odwodnienie projektowanej drogi rozwiązano poprzez zastosowanie:

- 2% spadków poprzecznych do osi jezdni,
- ścieku ulicznego wykonanego z prefabrykowanych elementów betonowych,
- minimalnych pochyleń podłużnych nawierzchni, gwarantujących prawidłowe odprowadzenie wód powierzchniowych,
- istniejących rowów melioracyjnych, wzdłuż drogi (do odtworzenia)