

1. Dane podstawowe charakteryzujące inwestycje

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn.	Ilość jedn.
1	droga nr 1	km	0,400
2	droga nr 2	km	0,562
3	droga nr 3	km	0,785
4	droga nr 4	km	0,545
5	droga nr 5	km	0,213
6	droga nr 6	km	0,527
7	droga nr 7	km	0,260
8	droga nr 8	km	0,338

2. Uzgodnienia

2.1. Podstawa opracowania

Uproszczony projekt techniczny modernizacji dróg transportu rolniczego położonych na terenie gminy Santok w obrębach:

droga nr 1	Janczewo	dz. 15	dł. drogi 0,400km
droga nr 2	Santok	dz. 124/2	dł. drogi 0,562km
droga nr 3	Ludzisławice	dz. 376	dł. drogi 0,785km
droga nr 4	Wawrów	dz. 67	dł. drogi 0,545km
droga nr 5	Wawrów	dz. 60	dł. drogi 0,213km
droga nr 6	Wawrów	dz. 52	dł. drogi 0,527km
droga nr 7	Janczewo	dz. 338	dł. drogi 0,260km
droga nr 8	Ludzisławice	dz. 367	dł. drogi 0,338km

opracowano na zlecenie Urzędu Gminy Santok. Projekt wykonano w pracowni robót rekultywacyjnych przy Gorzowskim Biurze Geodezji „Geo-Graf” mieszczącym się w Gorzowie Wlkp., przy ulicy Mieszka I 39, tel. (095) 722 52 08.

2.2. Uzgodnienia

W czasie wizji terenowej przeprowadzonej w obecności pracownika Urzędu Gminy Santok ustalono rozmiar rzeczowy poszczególnych odcinków dróg, oraz wymiary i rodzaj nawierzchni na poszczególnych odcinkach objętych opracowaniem dróg.

Na etapie opracowania dokonano okazania projektu informując zamawiającego o kosztach związanych z realizacją inwestycji.

3. Opis stanu technicznego istniejących dróg

Właścicielem rozpatrywanych dróg jest gmina Santok. Żadna z nich nie posiada utwardzonej nawierzchni. Gruntowe podłoże jest przyczyną powstawania głębokich kolein i zagłębień terenowych. Przejazd pojazdów mechanicznych i sprzętu rolniczego jest bardzo utrudniony. Dotyczy to w szczególności okresów po intensywne opadach deszczu.

Szerokość istniejących koron dróg jest różna i waha się w granicach 5-12m.

Największe utrudnienia występują w okresie wiosennych prac agrotechnicznych, oraz jesiennej zbiórki plonów.

Na rozpatrywanych obszarach występują grunty zwięzłe (gliny i mady lekkie) o wilgotności naturalnej zbliżonej do optymalnej i poziomie wody gruntowej na jeziorze 0,9m od powierzchni terenu. Oprócz użytków rolnych do omawianych dróg przylegają zabudowania mieszkalne i gospodarcze. Nie jest to jednak zabudowa zwarta.

4. Projektowane rozwiązania techniczne

Dla zapewnienia sprawnej i dogodnej komunikacji do przylegających użytków rolnych, oraz w celu zapewnienia stałego transportu plodów rolnych projektuje się modernizację omawianych dróg na drogi dwukierunkowe jednopasmowe.

5. Projektowane gabaryty dróg

Gabaryty techniczne dróg zostały wyliczone i uzgodnione po wizji terenowej, oraz zasięgnięciu informacji o występującym natężeniu ruchu.

Na projektowanych drogach występuje ruch o średniorocznym natężeniu do 250T/dobę.

Szerokość korony dróg 5,50m

szerokość nawierzchni 3,50m

szerokość poboczy po 1,0m

spadki poprzeczne

nawierzchni 3%

poboczy 5%

Typowe obciążenie dróg stanowią będą ciągniki kołowe z przyczepami o ładowności 4,5tony, dla których szerokość projektowanej nawierzchni jest wystarczająca.

Projektuje się wykonanie nawierzchni żwirowej dwuwarstwowej o grubości warstw po zagęszczeniu

warstwa dolna o grubości 12cm po uwałowaniu

warstwa górna o grubości 8cm po uwałowaniu

Nawierzchnię projektuje się ułożyć w korycie drogi na zagęszczonym i wyprofilowanym podłożu.

6. Technologia wykonania nawierzchni żwirowej

Mieszanka żwirowa stosowana do budowy nawierzchni powinna mieć uziarnienie ustalone każdorazowo przez laboratorium drogowo. Skład kruszywa ustala się na podstawie wyników badań z dostarczonych próbek materiałów. Krzywa uziarnienia mieszanki powinna się mieścić w granicach krzywych dobrego uziarnienia. Spadek poprzeczny podłoża powinien być zawarty w granicach 4-5%. Podłoże powinno być odwodnione i zagęszczone.

Żwir rozściela się na lekko wilgotnym podłożu na dolnej warstwie należy rozścielić żwir o uziarnieniu grubszym (20-60mm) na górnej natomiast o uziarnieniu drobniejszym.

Materiał żwirowy rozkłada się na podłożu ściśle według warstw konstrukcyjnych, po czym profiluje się i sprowadza powierzchnię warstwy szablonem i łata. Spadek poprzeczny nawierzchni powinien wynosić 4%.

Przy mieszaniu żwiru z gruntem drobnoziarnistym zespół brony talerzowej i kultywatora powinien przejechać każdy odcinek 4-5 razy a glebogryzarką 2-3 razy.

Koniecznym warunkiem odpowiedniego zagęszczenia usypanej warstwy jest należyta wilgotność materiału żwirowego tj. zbliżonej do optymalnej, czyli żwir powinien być dostatecznie zwięzły lecz nie lepki. Wskaźnik zagęszczenia każdej warstwy powinien być nie mniejszy niż 0,98 zagęszczenia maksymalnego. W miarę uwałowania wszystkie pojawiające się nierówności natychmiast należy wyrównać grabiami dosypując żwiru i sprawdzając przekrój poprzeczny szablonem a równość powierzchni w kierunku podłużnym łata trzymetrową. Uwałowanie każdej warstwy uważa się za dostateczne gdy przed walcem nie tworzy się fala i nie widać na powierzchni żadnych wyraźnych śladów walca.

7. Konserwacja i eksploatacja

Umiejtna i prawidłowa eksploatacja drogi gwarantuje jej długi okres użytkowania. Dlatego też po każdym okresie intensywnej eksploatacji drogę należy konserwować, szczególnie w początkowym okresie użytkowania.

Zasadniczym warunkiem dobrej eksploatacji dróg jest zachowanie spadków poprzecznych i podłużnych umożliwiających szybki spływ wód powierzchniowych.

8. Warunki BHP

Roboty drogowe objęte projektem są robotami typowymi o prostej technologii i małym stopniu zagrożenia. Należy stosować wszystkie odpowiednie dla przyjętej technologii robót przepisy BHP i P.POŻ.

inż. Zbigniew Moszczyński
Dol. Bud. 11 174/71 176
DOL. PROJ. 6-02.11.17
U. N. 0. 1. 1. 1.