

PROJEKT BUDOWLANY

**Projekt przebudowy drogi dojazdowej w miejscowości
Antonina**

Branża	Drogowa
Zadanie	Przebudowa drogi dojazdowej w msc. Antonina
Adres	Antonina gm. Poddebice
Inwestor	Gmina Poddebice Ul. Łódzka 17/21 99-200 Poddebice

	Imię i nazwisko	Podpis
Projektant	inż. Henryk Bugaj	
Projektant	inż. Rafał Skrzak	

Egz. **1**

Poddebice, luty 2009 r

OPIS TECHNICZNY

I. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa dotycząca przebudowy drogi dojazdowej w msc. Antonina od istniejącej nawierzchni istniejącej drogi gminnej.

Gmina Poddębice. Województwo łódzkie.

II. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią:

1. Zlecenie Gminy Poddębice
2. Założenia wyjściowe do projektowania - uzgodnienia z Inwestorem.
3. Mapki w skali 1:5000
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
5. Pomiary własne w terenie.

III. LOKALIZACJA

Dokumentację opracowano na odcinek drogi o długości 1980,0 m w miejscowości Antonina, przedłużenie istniejącej drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej.

Droga ta obsługuje gospodarstwa rolne i pola zlokalizowane przy tej drodze.

IV. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Trasa modernizowanej drogi biegnie po istniejącej drodze o nawierzchni gruntowej o szerokości jezdni 4,0m . Szerokość pasa drogowego wynosi od 5,00 do 8,0 m i jest w istniejących liniach rozgraniczających. Otoczenie istniejącej drogi stanowią pola uprawne, łąki i gospodarstwa rolne. Droga ma znaczenie lokalne i służy głównie jako dojazd do zabudowań i pól mieszkańców wsi.

Jeźdźnia posiada szerokość 4,0 m. Brak jest istniejących rowów.

V. PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

1. Droga klasy „D” .
 2. Prędkość projektowa drogi wynosi : 30 km / h
 3. Szerokość jezdni - 4,0 m o pochyleniu poprzecznym daszkowym - 2 %
 4. Pobocza obustronne gruntowe - 0,75 m o pochyleniu poprzecznym 6 %
 5. Nawierzchnia z betonu asfaltowego,
 6. Dostępność do drogi nieograniczona
- Odprowadzenie wody z korony drogi powierzchniowe.

VI. ZAKRES ROBÓT BUBOWLANYCH**a. Przekrój normalny**

Na całej długości omawianej trasy - droga o przekroju poprzecznym daszkowym:

- szerokość - 4,0 m ze spadkiem - 2%
- pobocza gruntowe o szerokości 0,75m i spadku poprzecznym - 6%

Przekrój poprzeczny drogi jest przedstawiony na rysunku .

Modernizacja drogi nie narusza terenów prywatnych właścicieli działek zlokalizowanych przy tej drodze.

b. Konstrukcja nawierzchni

Istniejącą nawierzchnię drogi należy wyprofilować nadając jezdni i poboczom odpowiednie spadki i następnie zagęścić. Projektuje się ułożyć podbudowę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubości warstwy 20cm. Następnie na przygotowaną i skropioną podbudowę projektuje się ułożenie warstwy z betonu asfaltowego grubości 4 cm po zagęszczeniu.

Ze względu na istniejące warunki gruntowo wodne, należy zwrócić szczególną uwagę na wyprofilowanie i prawidłowe odprowadzenie wody opadowej z drogi.

VII. WYKONANIE ROBÓT

1. Wyprofilowanie istniejącej drogi.
2. Mechaniczne zagęszczenie podłoża .
3. Ułożenie podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 20cm.
4. Ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego grubość warstwy 4 cm.
5. Plantowanie i profilowanie poboczy.

Połączenie warstwy ścieralnej z istniejącą nawierzchnią drogi dojazdowej należy wykonać zgodnie z normą PN-S-96025:2000 Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania.

Zwróć szczególną uwagę aby przesunąć złącza warstw wiążących i ścieralnych względem siebie o min. 15cm. Głębokość wcięcia wynosi 60 cm.

Do wykonania podbudowy i mieszanki mineralno-bitumicznej należy stosować skały pochodzenia magmowego.

VIII. EKSPLOATACJA DROGI

Gminne służby drogowe winny poddawać odcinek drogi częstym obserwacjom i systematycznym przeglądom.

Skutki uszkodzeń po większych opadach deszczu oraz po okresie zimowym powinny być niezwłocznie usuwane.

Należy zwrócić uwagę, aby po drodze nie jeździły pojazdy nadmiernie obciążone oraz aby nie niszczone elementy korony drogi podczas prac polowych.

Taka pielęgnacja będzie miała największy wpływ na żywotność drogi i przyzwoity komfort jazdy użytkowników.

IX. UWAGI KOŃCOWE

* W obrębie punktów topograficznych znajdujących się w koronie drogi prace należy wykonywać ręcznie, tak aby nie uszkodzić ww. znaków.

* Wykonawca jest zobowiązany do utrzymania ruchu publicznego i zabezpieczenia robót na Terenie Budowy, aż do zakończenia i odbioru końcowego robót.

W czasie wykonywania robót Wykonawca dostarczy, zainstaluje i będzie obsługiwał wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające takie jak: zapory, światła ostrzegawcze, sygnały itp., zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych.

Wykonawca zapewni stałe warunki widoczności w dzień i w nocy tych zapór i znaków, dla których jest to nieodzowne ze względu na bezpieczeństwo.

* Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

Podejmie wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół

Terenu Budowy. Ponadto będzie unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innych, a wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

* Wykonawca będzie przestrzegać przepisów ochrony przeciwpożarowej oraz utrzymywać sprawny sprzęt przeciwpożarowy wymagany przez odpowiednie przepisy.

* Podczas realizacji robót Wykonawca będzie przestrzegał przepisów dotyczących Bezpieczeństwa i Higieny Pracy. W szczególności Wykonawca ma obowiązek zadbać, aby personel nie wykonywał pracy w warunkach niebezpiecznych, szkodliwych dla zdrowia oraz nie spełniających odpowiednich wymagań sanitarnych.

* W obrębie istniejącego uzbrojenia podziemnego (sieć wodociągowa i telefoniczna) znajdujących się w koronie drogi prace należy wykonywać ręcznie, tak aby nie uszkodzić ww. instalacji.