

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej  
nr 060615C  
w m. Folgowo, gmina Papowo Biskupie

### **1. Zakres opracowania**

Zakres opracowania obejmuje: przebudowę drogi gminnej nr 060615C w miejscowości Folgowo, gmina Papowo Biskupie, o długości 939,00 m.

### **2. Podstawa opracowania**

Projekt drogi opracowano na podstawie:

- 2.1. Planu sytuacyjno – wysokościowego w skali 1 : 1 000
- 2.2. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430)
- 2.3. Wytycznych Inwestora
- 2.4. Pomiarów uzupełniających wykonanych przez projektanta niniejszego opracowania.

### **3. Lokalizacja obiektu**

Przebudowywany odcinek drogi gminnej stanowią dojazd do siedlisk zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz połączenie z drogą powiatową nr 1615C Krusin - Bielczyny.

### **4. Stan istniejący**

Istniejąca droga o nawierzchni tłuczniowej, posiada liczne nierówności oraz nie-normatywne spadki poprzeczne. Z uwagi na wykorzystanie drogi jako dojazdu do siedlisk ludzkich oraz transportu rolnego, przebudowa jest w pełni uzasadniona.

### **5. Warunki gruntowo - wodne**

Wykonane badania podłoża gruntowego wykazały, że teren zalegają grunty piaszczyste , piaszczysto – gliniaste i gliniaste.

## **6. Założenia techniczne**

Dla remontowanej drogi przyjęto następujące założenia techniczne:

- Droga VII klasy technicznej;
- Szerokość jezdni 3,00 m;
- Szerokość korony 6,00 m
- Prędkość projektowa 40 km / h

## **7. Trasy, przekroje, niwelety**

Projektuje się szerokość jezdni 3,00 m na odcinkach prostych o przekroju daszkowym i spadku poprzecznym  $i = 2,5 \%$ , oraz 5,50 m na zakrętach oraz obustronne pobocze o szerokości 0,80 m i spadku poprzecznym  $i = 6 \%$ .

Spadki podłużne niwelety mieszczą się w granicach normatywu.

Na planie sytuacyjno – wysokościowym pokazano geometrię drogi w planie, szerokość jezdni wraz z poboczami, usytuowanie zjazdów na posesję, spadki poprzeczne jezdni,

## **8. Konstrukcja nawierzchni jezdni**

Nawierzchnię drogi zaprojektowano o następującej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grub. 3 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, grub. 3 cm
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego frakcji 0-31 mm, grub. 10 cm
- istniejąca podbudowa

Utwardzenie pobocza wykonać z mieszanki gruzu betonowego i pospółki sortowanej 0 - 31mm grub. 15 cm w proporcji 1:1.

Gruz betonowy nie może zawierać elementów ceramicznych i innych zanieczyszczeń.

## **9. Konstrukcja nawierzchni zjazdów istniejących i projektowanych**

Nawierzchnię projektowanych zjazdów zaprojektowano o następującej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grub. 3 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego, grub. 3 cm

- podbudowa z tłucznia kamiennego frakcji 5-31,5 mm, grub. 15 cm
- warstwa wyrównawcza z piasku, grub. 10 cm

## **10. Odwodnienie drogi**

Odwodnienie drogi zaprojektowano poprzez spadki poprzeczne i podłużne przebudowywanej jezdni i poboczy na przylegające tereny zielone i do rowów drogowych o przekroju trapezowym.

W celu bezproblemowego spływu wód z powierzchni jezdni, projektuje się ścinanie i plantowanie mechaniczne poboczy gruntowych na szerokości 1,00 m.

## **11. Oznakowanie pionowe**

Zgodnie z wytycznym inwestora projektuje się ustawienie oznakowania pionowego na drodze gminnej.

Natomiast Powiatowy Zarząd Dróg w Chełmnie zobowiązał Gminę do wykonania oznakowania pionowego na skrzyżowaniu drogi gminnej z drogą powiatową.

W ramach zlecenia opracowano projekt stałej organizacji ruchu, który został zatwierdzony przez Starostę Chełmińskiego i stanowi odrębne opracowanie.

## **12. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia podczas realizacji obiektu budowlanego**

W zakres zamierzenia inwestycyjnego wchodzi roboty drogowe.

Kolejność realizacji powyższych robót z powodów technologicznych dotyczy przebudowy nawierzchni drogowej.

Elementy mogące stwarzać zagrożenie dla zdrowia ludzi można zaliczyć wszelkie zakłócenia w ruchu drogowym stworzone przez pracowników i maszyny obsługujące budowę, prace w pobliżu czynnych instalacji podziemnych, prace maszyn drogowych.

Roboty budowlane dotyczące robót drogowych są oparte na rozwiązaniach powszechnie znanych, a ponadto zakres robót jest mały. Dlatego Wykonawca musi teren robót odpowiednio oznakować tymczasowymi znakami drogowymi zgodnie z „instrukcją oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym”. Czas realizacji inwestycji zminimalizować do niezbędnego minimum.

Prowadzenie instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, nie przewiduje się stosowania specjalnych wymagań, innych niż te które są zawarte w aktualnie obowiązujących instrukcjach branżowych i przepisach BHP. Dlatego instruktaż pracowników powinien być przeprowadzony stosownie do tych przepisów, w zależności od branży z którymi wykonawca zobowiązany jest się zapoznać. Wszelkie prace wykonywane z udziałem maszyn należy wykonywać z zachowaniem instrukcji pracy dla poszczególnych maszyn oraz przepisami ogólnymi.

Wszelkie środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń, muszą być zgodne z właściwymi przepisami w tym zakresie. Nie przewiduje się odstępstw od tych przepisów, ani nie ustala się najmniejszym specjalnych wymagań nie objętych przepisami.

*Opracował:*

*Włodzimierz Łaganowski*