

**Opis techniczny**  
**do projektu budowa drogi Zielonagóra-Modrak-Antoniny**  
**na odcinku Zielonagóra-Modrak**  
**od km 0+000 do km 2+365, na długości 2,365 km**

I.DANE OGÓLNE

Projekt opracowano na zlecenie Urzędu Gminy w Obrzycku. Podstawę opracowania stanowią pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane w terenie oraz:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie(Dz.U.nr 43,poz.430),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem, ogłoszonym w Dz.U. nr 177, poz.1729.
- „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” Dz.U. Nr 220, poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku.
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych-IBDiM 1997 rok,
- podkłady geodezyjne, sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:1000,
- wypisy z rejestru gruntów sporządzone przez Wydział Geodezji Starostwa Szamotulskiego.

II.STAN ISTNIEJĄCY

Przedmiotem opracowania jest budowa drogi gminnej Zielonagóra-Antoniny na odcinku Zielonagóra-Modrak, od km 0+000 do km 2+365, na długości 2,365km.

Początek opracowania - km 0+000 założono na krawędzi jezdni bitumicznej drogi w miejscowości Zielonagóra.

Droga biegnie w kierunku miejscowości Modrak i Antoniny. Teren przyległy po obu stronach drogi to lasy.

Koniec opracowania przyjęto w km 2+365 w osi istniejącego pasa drogowego.

Na całym planowanym odcinku droga to gruntówka o szerokości pasa od 7,50-8,00m.

Po obu stronach drogi na krótkich odcinkach biegają zamulone i zarośnięte krzakami przydrożne rowy.

W poboczach drogi rosną stare drzewa, których konary ograniczają skrajnię korony drogi.

Zjazdy na drogi gminne mają nawierzchnie gruntowe.

Uzbrojenie pasa drogowego w sieci podziemne i naziemne przedstawiono na planie sytuacyjno-wysokościowym.

### **III. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE I TECHNOLOGIA ROBÓT**

1. Długość odcinka **2,365km**
2. Klasa drogi D,
3. Kategoria ruchu KR-2,
4. Prędkość projektowa 50km/h,
5. Obciążenie 100KN/oś,
6. Szerokości jezdni 4,00m ,
7. Szerokość korony 7,50m.

Dla jezdni drogi gminnej przyjęto konstrukcję wg zaleceń KTKNPiP IBDiM:

- warstwę ścieralną grubości 5cm z betonu asfaltowego o strukturze zamkniętej, według PN-74/S-96022 i KTKNPiP,
- podbudowa dwuwarstwowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie:
  - w-wa dolna grubości 15cm z tłucznia frakcji 40/63mm,
  - w-wa górna grubości 8cm z tłucznia frakcji 25/40mm, kłińca 5/25mm i mialu kamiennego.

Założono jezdnię o przekroju daszkowym i spadkach 2%. Projektowane parametry łuków poziomych przedstawiono na planie sytuacyjnym.

Zjazdy publiczne na drogi gminne na szerokości 2,00m zostaną umocnione warstwą o grubości 20cm z tłucznia kamiennego.

W km 0+000 i na skrzyżowaniu w km 2+348 zaplanowano wzmocnienie krawędzi jezdni na łukach wyokrągających wtopionymi krawężnikami 20x30 na ławach z oporem z betonu B-15.

Niweletę drogi poprowadzono 13cm do 20cm nad terenem dla zapewnienia odwodnienia korony drogi.

W km 0+000 niweletę dowiązano do nawierzchni bitumicznej.

W przekroju daszkowym jezdni będzie miała spadki poprzeczne 2%. Pobocza założono o spadkach 4-6%.

Jezdnię na łukach poziomych pozostawiono o przekroju daszkowym.

Woda deszczowa z jezdni i poboczny zostanie sprowadzona do przydrożnych rowów oraz na teren przyległy.

#### **IV. ORGANIZACJA RUCHU I BEZPIECZEŃSTWO**

Istniejące oznakowanie pionowe zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku „Prawo o ruchu drogowym” Dz.U.Nr 98, poz.602 ze zm.), Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999r. w sprawie znaków i sygnałów na drodze (Dz.U. Nr 58, poz.622) należy uzupełnić o znaki pionowe przedstawione na planie sytuacyjnym.

Integralną częścią niniejszego opracowania jest projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia miejsca prowadzonych robót.

#### **V. UWAGI KOŃCOWE**

Na planie sytuacyjnym pokazano przebieg naziemnej linii energetycznej. Planowane roboty drogowe nie kolidują z tą linią.

O terminie przystąpienia do robót drogowych należy zawiadomić właściciela sieci z odpowiednim wyprzedzeniem a roboty w pobliżu prowadzić pod ich nadzorem.

Na czas prowadzonych robót należy ustalić lokalizację i trwale oznakować betonowe słupy.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku, ogłoszonym w Dz.U. nr 120, poz.1125 i 1126, opracowanie zawiera Informację BIOZ „Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia”, w której zasygnalizowano niebezpieczeństwa związane z planowanymi robotami drogowymi oraz środki organizacyjne i techniczne dla zapewnienia bezpieczeństwa.

Wykonawca robót jest zobowiązany do opracowania planu BIOZ.

Integralną częścią niniejszego projektu są SST-Szczegółowe Specyfikacje Techniczne, w której zawarto wymagania na etapie przygotowania, wykonawstwa i odbioru robót drogowych.

OPRACOWAŁ:

**NORMY I PRZEPISY ZWIĄZANE:**

1. PN-S-96022,1974 r. Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie z betonu asfaltowego.
2. PN-S-96504, 1961r. Drogi Samochodowe. Wypełniacze do mas bitumicznych.
3. PN-65/C-96170,1965r. Przetwory naftowe, Asfalty drogowe.
4. PN-88/B-04481,1988r. Grunty budowlane. Badania próbek gruntu.
5. PN-B-11111, 1996 r. Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych; żwir i mieszanka.
6. PN-B-11113, 1996 r. Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych; piasek.
7. PN-64/8933-03 Drogi samochodowe. Podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie.
9. Profilowanie i zagęszczenie podłoża BN-77/8931/12
10. Prefabrykaty betonowe BN 80/6775-03,
11. Beton B-15(wymagania, badania)-BN-88/B-06250.