

Ogólna charakterystyka obiektu lub robót

1. OPIS TECHNICZNY

Opracowanie dotyczy wykonania projektu budowlanego pn. „Przebudowy drogi gminnej działka nr 10 w miejscowości Biała”. Przebudowa będzie prowadzona od skrzyżowania z drogą gminną nr 675903P do granicy obrębu Biała przy działce nr 237 w miejscowości Wola Droszewska, na terenie Gminy Godziesze Wielkie.

L.p.	Nr kategorii	Element
1	Kategoria XXV	– drogi i kolejowe drogi szynowe

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, powiecie kaliskim, Gminie Godziesze Wielkie, w obrębie geodezyjnym Biała, na działkach o numerach ewidencyjnych zgodnych z tabelą nr 1.

lp.	numer geodezyjny działki	Obręb	nazwa ulicy	właściciel
1	10	Biała	Przebudowywana droga gminna wewnętrzna	Gmina Godziesze Wielkie
2	36	Biała	Droga gminna nr 675903P	Gmina Godziesze Wielkie

Tabela 1

1. Charakterystyczne parametry techniczne:

- całkowita długość drogi – ok. 788,86 m
- lokalizacja – odcinek od skrzyżowania z drogą gminną nr 675903P do granicy obrębu Biała przy działce o numerze 237 obręb Wola Droszewska,
- rodzaj nawierzchni – nawierzchnia asfaltowa,
- jezdnia szerokości:
 - na odcinku od km 0+106 do km 0+496 - 3,0 m,
 - na odcinku od km 0+000 do km 0+086 oraz na odcinku od km 0+516 do km 0+788,86 - 4,0 m,
- kategoria drogi – droga dojazdowa do pół kategorii wewnętrznej
- kategoria ruchu – nie określa się,
- pochylenie poprzeczne jezdni wynosi 2% daszkowe,
- pobocze w miejscu gdzie występuje szer. 0,5 m z kruszywa łamanego,
- obsypka z kruszywa łamanego szer. 0,20 m,
- spadek pobocza $i=6\%$,
- mijanka szer. 5,0 m od km 0+700 do km 0+725 str. L.

2. Przeznaczenie obiektu budowlanego

Przebudowywany obiekt przeznaczony jest do prowadzenia ruchu pojazdów kołowych. Celem opracowania jest przebudowa drogi wewnętrznej, co zwiększy jej funkcjonalność i korzystnie

wpłyne na bezpieczeństwo kierowców poruszających się po drodze oraz pieszych korzystających z poboczy. Przebudowa nie zmienia dotychczasowego przeznaczenia tego terenu, na którym w stanie istniejącym zlokalizowana jest droga o nawierzchni z destruktu, po której prowadzony jest ruch.

3. Stan istniejący jezdni i poboczy

W stanie istniejącym przebudowywana droga biegnie w terenie zabudowanym oraz przez pola od skrzyżowania z drogą gminną nr 675903P w kierunku północno-zachodnim. Droga w stanie istniejącym posiada nawierzchnie z destruktu grubości ok. 10 cm, a jej profil podłużny i poprzeczny jest zdeformowany. Na drodze na całym omawianym odcinku występują liczne ubytki, które negatywnie wpływają na stan techniczny drogi (powstawanie zastoisk wodnych), a także na dalszą degradację nawierzchni. Jezdnia drogi gminnej w stanie istniejącym posiada szerokości od 3,5 do 4,5 m. Pas drogowy na tym odcinku waha się od 3,0 – 6,5 m.

Droga posiada obustronne pobocza gruntowe szerokości od 0,5 m do 1,0 m. Pobocza te w większości porośnięte są roślinnością i nie spełniają swojej funkcji.

4. Stan istniejący odwodnienia

W stanie istniejącym odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo.

5. Stan istniejący infrastruktury naziemnej

W stanie istniejącym w miejscu planowanej przebudowy zinwentaryzowano następujące urządzenia infrastruktury naziemnej:

- płoty zlokalizowane na działkach przydrożnych,
- słupowa linia energetyczna zlokalizowana poza pasem drogowym i przecinająca przebudowywaną drogę.

6. Stan istniejący infrastruktury podziemnej

Na podstawie mapy uzyskanej z Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Kaliszu w pasie drogowym zinwentaryzowano następujące urządzenia infrastruktury podziemnej:

- wodociąg zlokalizowany w pasie drogowym przecinający przyłączami przebudowywaną drogę,
- telefon przecinający przyłączami przebudowywaną drogę,
- linia energetyczna w pasie drogowym.

7. Stan projektowany

W wyniku wykonania planowanych robót droga będzie posiadać całym odcinkiem nawierzchnię asfaltową o szerokości:

- na odcinku od km 0+106 do km 0+496 - 3,0 m,
- na odcinku od km 0+000 do km 0+086 oraz na odcinku od km 0+516 do km 0+788,86 -

4,0 m,

Takie wykonanie nawierzchni wymusza szerokość pasa drogowego. Przekrój drogowy zaprojektowano na całym odcinku drogi. Droga w tym przekroju będzie posiadała (miejscowo gdzie to możliwe) obustronne pobocza szerokości 0,5 m z kruszywa łamanego gr. 10 cm. W miejscu gdzie szerokość pasa drogowego nie pozwala na wykonanie poboczy przewidziano obsypkę krawędzi szerokością 0,2 m.

Pobocza i obsypki będą wykonywane z kruszywa łamanego.

Odwodnienie drogi nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego.

Lokalizacyjnie zaprojektowano drogę w ten sposób, by w jak największym stopniu wykorzystać istniejący materiał występujący na drodze. W miejscach zaprojektowania drogi śladem istniejącym przewidziano wykorzystanie istniejącej nawierzchni jako podbudowy pomocniczej po jej wyprofilowaniu, a następnie ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych zgodnie z rysunkiem konstrukcyjnym – Rys.2.

W miejscach mijania się projektowanej trasy ze śladem istniejącej drogi przewidziano wykonanie poszerzeń istniejącej drogi poprzez dosypanie podbudowy z kruszywa łamanego o gr. 5 cm tak by nawiązać się wysokościowo do istniejącej drogi, a następnie wykonać kolejne warstwy konstrukcyjne – górna warstwa podbudowy 10 cm oraz nawierzchnia ścieralna 5 cm zgodnie z Rys.2

Projekt drogi wykonano biorąc pod uwagę niektóre przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016, poz.124). Dla drogi niepublicznej nie muszą być spełnione wszystkie warunki w/w rozporządzenia.

8. Konstrukcja nawierzchni jezdni

8.1. Konstrukcja nawierzchni jezdni

W miejscach pokrywania się projektowanej trasy z istniejącą drogą jako dolną warstwę podbudowy należy wykorzystać materiał występujący na istniejącej drodze po jego wyprofilowaniu i uzupełnieniu ubytków. W tym wypadku konstrukcja na odcinku od km 0+727 do km 0+788,86 przedstawia się następująco:

- a) skropienie emulsją asfaltową,
- b) podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-31,5 mm w warstwie górnej - gr. 10 cm wg normy PN-EN 13285,
- c) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm wg normy PN-EN 13108-1.

Razem grubość warstwy 14 cm.

W przypadkach mijania się projektowanej trasy z istniejącą należy wykonać poszerzenia jedno lub obustronne zgodnie z rysunkiem konstrukcyjnym Rys.2, by dostosować się wysokościowo do istniejącej nawierzchni. W takich przypadkach od km 0+000 do km 0+727 konstrukcja przedstawia się następująco:

- a) podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-31,5 mm w warstwie górnej - gr. 15 cm wg normy PN-EN 13285,
- b) warstwa ściernalna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm wg normy PN-EN 13108-1.

Razem grubość warstwy 19 cm.

Na wszystkie podbudowy oraz warstwy bitumiczne należy stosować kruszywo magmowe

Na włączeniu do drogi gminnej nr 675903P w km 0+000 do km 0+010 należy wykorytować istniejącą nawierzchnię na głębokość 20 cm i wykonać pełną konstrukcję grubości 20 cm na całej szerokości jezdni.

8.2. Pobocza

Zakłada się utwardzenie poboczy lub wykonanie obsypki kruszywem łamanym frakcji 0-31,5 mm gr.10 cm. Rozłożone kruszywo na poboczach należy zagęścić do uzyskania stopnia zagęszczenia $I_s=1,0$.

9. Metody i podstawy sporządzenia kosztorysu inwestorskiego

Metodyka sporządzenia kosztorysu.

Zgodnie z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robot budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym” Dziennik Ustaw Nr 130 Poz. 1389 , kosztorys inwestorski opracowano metodą kalkulacji uproszczonej, polegającej na obliczeniu wartości kosztorysowej robót objętych przedmiarem robót jako sumy iloczynów ilości jednostek przedmiarowych robót podstawowych i ich cen jednostkowych bez podatku od towarów i usług, według wzoru:

$$W_k = \Sigma L \times C_j$$

gdzie:

W_k — wartość kosztorysowa robót;

ΣL — liczba jednostek przedmiarowanych robót;

C_j — cena jednostkowa roboty podstawowej

Wartość kosztorysowa robot obejmuje wartość wszystkich materiałów, urządzeń i konstrukcji potrzebnych do zrealizowania przedmiotu zamówienia.

Ceny jednostkowe robot określono na podstawie danych rynkowych, w tym danych z zawartych wcześniej umów i powszechnie stosowanych, aktualnych publikacji.

.....
Podpis

4. Załącznik obmiarowy