

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowy odcinka drogi gminnej Prosienica – Guty Bujno od km 0+870 do km 1+740 gmina Ostrów Maz.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowy odcinka drogi gminnej Prosienica – Guty Bujno opracowano na zlecenie Urzędu Gminy w Ostrowi Maz. w oparciu o n/w materiały:

- Protokół danych wyjściowych
- Wytyczne Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r.
- Wytyczne Projektowania Dróg WPD-2 i WPD-3
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych
- Katalog Powtarzalnych Szczegółów Drogowych
- Pomiaru sytuacyjno – wysokościowe wykonane na gruncie
- Mapę sytuacyjno – wysokościową w skali 1:1000

2. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE BUDOWANEJ DROGI

- klasa VI/L
- prędkość projektowa 50km/h
- szerokość jezdni 5,00m
- szerokość poboczy 2x1,0m
- konstrukcja nawierzchni projektowana na ruch lekki KR-1
- odwodnienie powierzchniowe

3. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO ODCINKA DROGI

Projektowany odcinek rozpoczyna się od końca odcinka 0+000÷0+870 i biegnie łukiem w kierunku północno - wschodnim do drogi Prosienica – Rynałty na długości 870m. Pas drogowy budowanej drogi posiada szerokość 9,0m.

Droga biegnie po gruntach rodzimych zaliczanych do II kategorii – piaskach średnich przepuszczalnych o nośności podłoża G-1. Trasa drogi przebiega pomiędzy użytkami rolnymi wsi Guty Bujno. W pasie drogowym budowanej drogi nie ma żadnych urządzeń obcych.

4. UZASADNIENIE PODSTAWOWYCH ROZWIĄZAŃ BUDOWY.

4.1. Trasa w planie

Początek trasy zastabilizowano w środku końca nawierzchni bitumicznej odcinka 0+000 – 0+870. Stąd droga biegnie w kierunku północno –wschodnim do km 1+740, gdzie

zastabilizowano koniec trasy. W okolicach wspomnianego kilometraża planowana jest budowa ronda w ramach rozbudowy drogi ekspresowej Nr 8. Do ronda podłączona zostanie droga Prosienica – Guty Bujno.

Załamanie trasy przebudowywanego odcinka drogi złagodzą zaprojektowanymi łukami poziomymi. Parametry tych łuków naniesiono na planie sytuacyjnym. Granicą projektowanych zmian pasa drogowego zaznaczono na planie sytuacyjnym linią przerywaną.

4.2. Niweleta drogi

Niweletę drogi dowiązano do :

- niwelety końca jezdni nawierzchni bitumicznej odcinka 0+000 – 0+870.
- niwelety jezdni z gruntu rodzimego przy założeniu minimalnych robót ziemnych

Załamanie niwelety powyżej 1 % złagodzą zaprojektowanymi łukami pionowymi.

Parametry łuków pionowych naniesiono na profilu podłużnym.

4.3. Przekroje normalne

Przekroje normalne dostosowano do:

- szerokości pasa drogowego
- możliwości odwodnienia powierzchniowego korpusu drogi
- spadku poprzecznego drogi

Zaprojektowano dwa przekroje normalne :

- przekrój „a” szlakowy daszkowy dla odcinka drogi od km 0+920 do km 1+740
- przekrój „b” o spadku jednostronnym dla odcinka drogi od km 0+870 do km 0+920

Przekroje normalne w skali 1:50 stanowi załącznik projektu technicznego.

4.4. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

Na całym odcinku zaprojektowano konstrukcję nawierzchni na ruch lekki KR-1.

Konstrukcja powyższa składa się z:

- podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego sprzętem mechanicznym na głębokość 16cm przy użyciu cementu. Projektowana wytrzymałość podbudowy $R=5\text{Mpa}$.
- warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8mm grubości 6cm
- warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/8mm grubości 4cm

Z uwagi na duże spadki podłużne projektowanego odcinka drogi zaprojektowano nawierzchnię poboczy z kruszywa łamanego grubości 10cm. Jako opór dla nawierzchni poboczy zaprojektowano skarpy zewnętrzne poboczy wg schematu załącznika nr 4 .

4.5. Odwodnienie

Zaprojektowane powierzchniowe odwodnienie sprowadza się do:

- zaprojektowania żelbetowych koryt odwodnienia poprzecznego z rusztem stalowym w km 1+220
- zaprojektowaniu normatywnych spadków poprzecznych jezdni i poboczy drogi

Spadki te naniesione są na przekrojach normalnych.

4.6. Roboty ziemne

Zasadnicze roboty ziemne wykonano w formie tabelarycznej z różnicą rzędnych istniejących i projektowanych. Bilans wszystkich robót ziemnych zestawiono w załączniku nr 5.

Nadmiar robót ziemnych należy wywieźć i rozplantować na wskazane przez inwestora drogi gminne.

4.7. Zabezpieczenie ruchu

Bezpieczeństwo ruchu zapewnia zaprojektowany komplet pionowych znaków drogowych. Szczegółowa lokalizacja oznakowania naniesiona jest na planie sytuacyjnym.

4.8. Etapowanie

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni uwzględnia etapowanie przebudowy drogi w zakresie szerokości warstwy bitumicznej:

- I etap – wykonanie warstwy bitumicznej jezdni o szerokości 5,0m
- II etap – poszerzenie wszystkich warstw nawierzchni do szerokości zgodnej z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Gminy.

5. OGÓLNE WARUNKI WYKONANIA ROBÓT

5.1. Przed przystąpieniem do robót objętych projektem Wykonawca winien szczegółowo zapoznać się z projektem technicznym, celem zlokalizowania wszystkich urządzeń obcych (w tym zwłaszcza podziemnych)

5.2. Wykonawca zobowiązany jest do powiadomienia wszystkich administratorów urządzeń obcych w terminie rozpoczęcia robót

5.3. Wykonawca zobowiązany jest przed przystąpieniem do robót, do wykonania projektu organizacji ruchu na czas budowy i zabezpieczenia prowadzonych robót.

Projekt winien uzgodniony być z Zarządcą Drogi i Komendą Powiatową Policji w Ostrowi Maz. Projekt winien akceptować Inspektor Nadzoru.

5.4. Na wbudowane materiały Wykonawca zobowiązany jest okazać atesty lub aprobaty techniczne.

5.5. Na kruszywo stabilizowane cementem podbudowy i beton asfaltowy Wykonawca zobowiązany jest wykonać recepty, które akceptuje Inspektor Nadzoru.

5.6. Roboty objęte projektem należy wykonać w oparciu o schemat geodety.

6. PLAN BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.

Kierownik budowy przed rozpoczęciem robót zobowiązany jest do opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia dla robót objętych kontraktem rozbudowy.

Plan ten należy opracować zgodnie z wytycznymi Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2003 r. (Dz. U. z dnia 10 lipca 2003 r.)

Powyższy plan winien akceptować Inspektor Nadzoru .Z planem winni być zapoznani wszyscy pracownicy zatrudnieni przy rozbudowie drogi.

7. WPŁYW BUDOWY DROGI NA ŚRODOWISKO NATURALNE.

Budowa drogi według technologii niniejszego projektu nie zmienia jej dotychczasowego przeznaczenia i nie narusza istniejących warunków środowiskowych.

Wykonanie nawierzchni bitumicznej wpłynie korzystnie na otoczenie drogi, bowiem zmniejszy się natężenie hałasu ,oraz ilość kurzu.

Wykonanie normatywnych spadków poprzeczny jezdni i poboczy zahamuje proces gnilny w lokalnych zastoiskach wody . Poprawi się estetyka drogi i terenu przylegającego do niej.

Projektanci: tech. Mirosław Łuniewski
upr. Nr UAN.II.7342-108/94
mgr inż. Paweł Popiołek
mgr inż. Zygmunt Skarpetowski