

OPIS TECHNICZNY
do projektu budowy drogi gminnej Nowe Lubiejewo – Zakrzewek
od km 1+350 do km 2+292 gmina Ostrów Maz.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowy odcinka drogi gminnej Nowe Lubiejewo – Zakrzewek opracowano na zlecenie Gminy Ostrów Mazowiecka w oparciu o n/w materiały:

- Protokół danych wyjściowych
- Wytyczne Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.
- 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 5,00 m
- szerokość poboczy 2x1,25 m
- konstrukcja nawierzchni projektowana na ruch lekki KR-1
- odwodnienie powierzchniowe

3. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO ODCINKA DROGI

Projektowany odcinek budowanej drogi Lubiejewo – Zakrzewek zastabilizowano w środku pasa drogowego a w odległości 1350 m od prawej bitumicznej krawędzi drogi gminnej w Lubiejewie Nowym. Stąd projektowany odcinek biegnie w kierunku wschodnim do granicy działki Nr 320 we wsi Zakrzewek (koniec zabudowań).

Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wynosi 8,00 – 9,00 m. Droga biegnie po gruntach rodzimych zaliczanych do II kategorii – piaskach średnich.

Z urządzeń obcych w pasie drogowym biegnie wodociąg wiejski.

4. UZASADNIENIE PODSTAWOWYCH ROZWIĄZAŃ BUDOWY.

4.1. Trasa w planie

Początek trasy projektowanego odcinka drogi zastabilizowano w środku pasa drogowego w odległości 1350 m od prawej bitumicznej krawędzi jezdni drogi gminnej w Lubiejewie

Nowym (PT – 1+350). Koniec projektowanego odcinka zastabilizowano w środku pasa drogowego na wschodniej granicy działki Nr 320 w Zakrzewku (KT – 2+292). Środek projektowanego odcinka drogi pokrywa się ze środkiem pasa drogowego.

Załamania drogi w km 1+833, 2+098, 2+254 złagodzą zaprojektowanymi łukami kołowymi. Parametry projektowanych łuków naniesiono na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym.

4.2. Niweleta drogi

Niweletę jezdni dowiązano do:

- niwelety terenu sąsiadującego z pasem drogowym zakładając, że niweleta zaprojektowanej jezdni będzie wyższa od istniejącej nawierzchni

Załamanie niwelety powyżej 1 % złagodzą zaprojektowanymi łukami pionowymi w km: 1+700, 1+800, 2+250. Parametry tych łuków pionowych naniesiono na profilu podłużnym.

4.3. Przekroje normalne

Na całej trasie zaprojektowanej jeden przekrój normalny o n/w parametrach:

- przekrój szlakowy daszkowy
- szerokość jezdni 5,00 m
- szerokość poboczy 2x1,25m
- spadek poprzeczny jezdni 2 %
- spadek poprzeczny poboczy 6 %
- pochylenie skarp poboczy 1:1,5

Przekrój a w skali 1:50 stanowi załącznik projektu technicznego.

4.4. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

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

Zaprojektowana konstrukcja składa się z:

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

4.5. Odwodnienie

Zaprojektowane powierzchniowe odwodnienie sprowadza się do:

- montaż żelbetowych koryt odwodnienia poprzecznego z rusztem stalowym w km: 1+250, 1+600.
- zaprojektowaniu normatywnych spadków poprzecznych jezdni i poboczy drogi

Spadki te naniesione są na przekrojach normalnych.

4.6. Roboty ziemne

Główne roboty ziemne stanowią.

- wykopy koryta podbudowy
- nasypy w pasie koryta podbudowy i w pasie poboczy
- nasypy z dokopu

Bilans robót ziemnych zestawiono a załączniku Nr 4.

4.7. Zabezpieczenie ruchu

Bezpieczeństwo ruchu zapewnia zaprojektowany komplet pionowych znaków drogowych.

Szczegółowa lokalizacja oznakowania naniesiona jest na planie sytuacyjnym.

4.8. Zjazdy gospodarcze.

Zaprojektowano zjazdy gospodarcze wg Katalogu Powtarzalnych Szczegółów Drogowych tylko na drogi zbiorcze. Wykaz projektowanych zjazdów zestawiono w załączniku nr 5.

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. oraz zatwierdzony przez Starostę Powiatu Ostrowskiego

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

5.5. Na kruszywo stabilizowane cementem do 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 budowy.

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 budowie drogi.

7. WPLYW 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 poprzecznych 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