

OPIS TECHNICZNY

**do projektu przebudowy drogi gminnej Przyjmy – Sulęcín Kolonia
od km 0+600 do km 1+500 gmina Ostrów Maz.**

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt przebudowy odcinka drogi gminnej Przyjmy – Sulęcín Kolonia 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 Elementów Drogowych
- Pomiary sytuacyjno – wysokościowe wykonane na gruncie
- Mapę sytuacyjno – wysokościową w skali 1:1000

2. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE PRZEBUDOWYWANEJ DROGI

- klasa VI/L
- prędkość projektowa 50km/h
- szerokość jezdni 5,00m
- szerokość poboczy 2x1,25m
- konstrukcja nawierzchni projektowana na ruch lekki KR-1
- odwodnienie powierzchniowe

3. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO ODCINKA DROGI

Projektowany odcinek drogi rozpoczyna się na końcu wcześniej projektowanego odcinka w km 0+600.

Dalej droga na odcinku 614m biegnie w kierunku północno – wschodnim i skręca w kierunku wschodnim, kończąc projektowany odcinek na granicy z wsią Sulęcín Kolonia.

Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wynosi 8,00 – 11,00m. Droga biegnie wśród użytków rolnych wsi Przyjmy Jelonkowskie. Grunty rodzime, po których biegnie droga stanowią piaski średnioprzepuszczalne. W pasie drogowym projektowanego odcinka drogi nie ma żadnych urządzeń obcych.

Regulacji prawnej gruntów wymaga odcinek załamania trasy oraz odcinek, na którym zaprojektowano rów przydrożny .

4. UZASADNIENIE PODSTWOWYCH ROZWIĄZAŃ PRZEBUDOWY.

4.1. Trasa w planie

Początek trasy zastabilizowano w środku końca bitumicznej nawierzchni w km 0+600.

Koniec projektowanej trasy zastabilizowano w środku pasa drogowego w km 1+500.

Załamanie trasy w km 1+214 złagodzone zaprojektowanym łukiem poziomym. Parametry tego łuku naniesiono na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym.

4.2. Niweleta drogi

Niweletę jezdni dowiązano do :

- niwelety bitumicznej nawierzchni odcinka drogi od km 0+000 do km 0+600
- niwelety istniejącej nawierzchni gruntowej przy założeniu, że projektowana nawierzchnia bitumiczna będzie wyższa około 15cm od istniejącego terenu

Na załamaniu niwelety powyżej 1 % zaprojektowano łuki pionowe . Parametry tych łuków naniesiono na profilu podłużnym.

4.3. Przekroje normalne

Przekrój normalny dostosowano do:

- powierzchniowego odwodnienia korpusu drogi
- szerokości pasa drogowego

Zaprojektowano dwa przekroje normalne szlakowe stożkowe o n/w parametrach:

- szerokość jezdni 5,00m
- szerokość poboczy 2x1,25m
- spadek poprzeczny jezdni 2%
- spadek poprzeczny poboczy 6%
- szerokość dna rowu przydrożnego 0,4m
- nachylenie skarp rowu 1:1,5

Przekroje a w skali 1:50 stanowią załącznik projektu technicznego.

4.4. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

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

Zaprojektowana konstrukcja składa się z następujących warstw:

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

4.5. Odwodnienie

Zaprojektowane powierzchniowe odwodnienie sprowadza się do:

- zaprojektowania prawego rowu przydrożnego na odcinkach, gdzie teren jest nachylony w stronę drogi
- zaprojektowaniu normatywnych spadków poprzecznych jezdni i poboczy drogi
- umocnieniu skarp rowów melioracyjnych w miejscach połączenia z rowem przydrożnym

Spadki te naniesione są na przekrojach normalnych.

4.6. Roboty ziemne

Roboty ziemne w pasie koryta podbudowy i pasie poboczy wyliczono w formie tabelarycznej z różnicy rzędnych projektowanych i istniejących.

Bilans robót ziemnych zestawiono w załączniku Nr 4. Nadmiar mas ziemnych należy wywieźć i rozplantować na sąsiadujące drogi gminne po wcześniejszym uzgodnieniu z władzami samorządowymi gminy.

4.7. Zjazdy gospodarcze

Zjazdy gospodarcze zaprojektowano zgodnie z danymi Katalogu Powtarzalnych Elementów Drogowych. Ilość zjazdów i robót potrzebnych do ich wykonania zestawiono w załączniku Nr 6.

4.8. Zabezpieczenie ruchu

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

5. OGÓLNE WARUNKI WYKONAWSTWA 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 zobowiązanych 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 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 PRZEBUDOWY DROGI NA ŚRODOWISKO NATURALNE.

Przebudowa 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