

OPIS TECHNICZNY
do projektu przebudowy drogi gminnej Ugniewo – ulica Leśna
od km 0+000 do km 0+700 gmina Ostrów Maz.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt przebudowy drogi gminnej Ugniewo – ulica Leśna opracowano na zlecenie Urzędu Gminy w Ostrowi Maz. Przy opracowaniu projektu wykorzystano 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 2x0,5m
- konstrukcja nawierzchni projektowana na ruch lekki KR-1
- odwodnienie powierzchniowe

3. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO ODCINKA DROGI

Projektowany odcinek ulicy Leśnej w Ugniewie zaczyna się od końca prawego zjazdu z drogi powiatowej Ostrów Maz. – Andrzejewo. Na odcinku 385m ulica biegnie w kierunku wschodnim i skręca na północ, gdzie na 700m założono koniec trasy.

Pas drogowy ulicy w liniach rozgraniczających posiada szerokość 5,00÷6,10m. Ulica biegnie wśród użytków rolnych i zabudowań gospodarskich po gruncie rodzimym zaliczanym do II kategorii gruntów - piaskach średnich przepuszczalnych.

Z urządzeń obcych w pasie drogowym znajdują się:

- wodociąg wiejski
- kabel telekomunikacyjny

4. UZASADNIENIE PODSTAWOWYCH ROZWIĄZAŃ PRZEBUDOWY.

4.1. Trasa w planie

Początek projektowanej ulicy zastabilizowano na końcu bitumicznej nawierzchni zjazdu z drogi powiatowej Ostrów Maz. – Andrzejewo w środku istniejącego pasa drogowego (PT 0+000). Stąd

ulica w linii prostej biegnie do km 0+385, gdzie skręca w kierunku północnym. W środku pasa drogowego w km 0+700 zastabilizowano koniec trasy (KT0+700). Realizacja inwestycji wymaga regulacji prawnej pasa drogowego na odcinku ulicy gdzie linia przerywaną czarną zaznaczono poszerzenie pasa drogowego do 6,00m szerokości.

4.2. Niweleta drogi

Niweletę jezdni dowiązano do :

- niwelety końca bitumicznego zjazdu z drogi powiatowej
- niwelety istniejącej z gruntu rodzimego przy założeniu odpowiednich wysokości niwelety projektowanej ulicy

Szczegółowa niweleta ulicy pokazana jest na profilu podłużnym.

W km 0+400 gdzie załamanie niwelety ulicy przekracza 1%, zaprojektowano łuk pionowy.

Parametry tego łuku naniesiono na profilu podłużnym.

4.3. Przekroje normalne

Przekrój normalny dostosowano do:

- szerokości pasa drogowego
- rodzaju gruntu rodzimego
- możliwości powierzchniowego odwodnienia korpusu drogi

Zaprojektowano dwa przekroje normalne

- szlakowy stożkowy
- szlakowy jednostronny

Podstawowe przekroju są następujące:

- szerokość jezdni 5,00m
- szerokość poboczy 2x0,5m
- spadek poprzeczny jezdni 2%
- spadek poprzeczny poboczy 2% i 8%

Przekroje w skali 1:50 stanowi załącznik projektu technicznego.

4.4. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

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

Zaprojektowana konstrukcja składa się z następujących warstw:

- podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20cm.
- warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8mm grubości 4cm
- warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/8mm grubości 4cm

4.5. Odwodnienie

Zaprojektowane powierzchniowe odwodnienie sprowadza się do:

- montaż żelbetowego koryta odwodnienia poprzecznego z rusztem stalowym
- zaprojektowaniu normatywnych spadków poprzecznych jezdni i poboczy drogi

4.6. Roboty ziemne

Roboty ziemne wyliczono tabelarycznie z różnicy rzędnych istniejących i projektowanych.

Nadmiar gruntu należy sprzymować lub rozplantować w miejscu uzgodnionym z Inwestorem.

4.7. Zabezpieczenie ruchu

Bezpieczeństwo ruchu na projektowanym odcinku ulicy zapewnia ustawienie kompletu zaprojektowanych pionowych znaków drogowych. Lokalizacja znaków naniesiona jest na planie sytuacyjnym. Do oznakowania należy stosować znaki średnie z folii typu I za wyjątkiem znaku A-7 i B-20 – typ folii II.

4.8. Inne roboty

W dziale tym ujęto

- pionową regulację skrzynek zaworów wodociągowych.
- przełożenie poza pas nawierzchni bitumicznej kabla telekomunikacyjnego

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 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 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. Zygmunt Skarpetowski
mgr inż. Paweł Popiołek