

OPIS TECHNICZNY

**do projektu rozbudowy drogi gminnej w Nowym Lubiejewo - Zakrzewek
od km 0+000 do km 0+565 gmina Ostrów Maz.**

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt rozbudowy odcinka drogi gminnej w Nowym Lubiejewie 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
- Pomiaru sytuacyjno – wysokościowe wykonane na gruncie
- Mapę sytuacyjno – wysokościową w skali 1:1000

2. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE ROZBUDOWYWANEJ DROGI

- klasa VI/L
- prędkość projektowa 50km/h
- szerokość jezdni 5,00m
- szerokość poboczy 2x0,75m
- konstrukcja nawierzchni projektowana na ruch lekki KR-1
- odwodnienie powierzchniowe

3. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEGO ODCINKA DROGI

Projektowana droga zlokalizowana jest na działce Nr 112 i 149 wsi Nowe Lubiejewo.

Projektowany odcinek rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej Nowe Lubiejewo – Stare Lubiejewo, a kończy się na skrzyżowaniu z zaprojektowaną drogą gminną Nowe Lubiejewo – Zakrzewek

Pas drogowy projektowanej drogi w liniach rozgraniczających posiada szerokość 5,00÷9,00m. droga biegnie po gruntach zaliczanych do II kategorii, piaskach średnich przepuszczalnych. Nawierzchnię drogi stanowią grunty rodzime. W pasie drogowym znajdują się n/w urządzenia obce:

- wodociąg wiejski biegnący w odległości 0,5 – 1,5m od lewej linii rozgraniczającej.

4. UZASADNIENIE PODSTWOWYCH ROZWIĄZAŃ ROZBUDOWY.

4.1. Trasa w planie

Początek trasy znajduje się na prawej krawędzi bitumicznej jezdni drogi gminnej Nowe Lubiejewo – Stare Lubiejewo. Stąd droga biegnie w kierunku północnym do skrzyżowania z drogą zlokalizowaną na działce Nr 149. Od wspomnianego skrzyżowania droga biegnie do skrzyżowania z drogą gminną Nowe Lubiejewo – Zakrzewek (działka Nr 33). Koniec trasy zastabilizowano na projektowanej prawej krawędzi bitumicznej.

Z uwagi na wąski pas drogowy od km 0+153 do km 0+250 droga wymaga uregulowania prawnego tych odcinków.

4.2. Niweleta drogi

Niweletę drogi dowiązano do :

- istniejącej niwelety nawierzchni bitumicznej drogi Nowe Lubiejewo – Stare Lubiejewo
- projektowanej nawierzchni bitumicznej drogi Nowe Lubiejewo – Zakrzewek
- niwelety istniejącej drogi gruntowej, zakładając jej wyniesienie około 10cm

Projektowana niweleta drogi szczegółowo pokazana jest na profilu podłużnym.

4.3. Przekroje normalne

Przekrój normalny dostosowano do:

- możliwości powierzchniowego odwodnienia korpusu drogi
- szerokości pasa drogowego

Zaprojektowano jeden przekrój normalny szlakowy daszkowy o n/w parametrach:

- spadek poprzeczny jezdni 2%
- spadek poprzeczny poboczy 6%

Przekrój a w skali 1:50 stanowi załącznik projektu technicznego. Przekroje na łukach na początku trasy (W-1) i w km 0+153 (W-2) potraktowano jako skrzyżowania.

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 na całym odcinku powierzchniowe odwodnienie sprowadza się do:

- montażu żelbetowego koryta odwodnienia poprzecznego z rusztem stalowym w km 0+051
- zaprojektowaniu normatywnych spadków poprzecznych jezdni i poboczy

4.6. Roboty ziemne

Wykopy stanowią wykonanie kryta podbudowy. Nasypy stanowią formowanie poboczy.

Nadmiar robót ziemnych należy wywieźć na zaniżoną działkę nr 116 i pobliskie drogi gminne plantując nawieziony urobek.

4.7. Zjazdy gospodarcze

Zaprojektowano 1 zjazd gospodarczy na drogę gminną Nr 149 z uwagi na jej małą szerokość.

4.8. Bezpieczeństwo ruchu

Bezpieczeństwo ruchu zapewnia zaprojektowany komplet pionowych znaków drogowych.

Szczegółowa lokalizacja oznakowania naniesiona jest na planie sytuacyjnym.

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 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 ROZBUDOWY DROGI NA ŚRODOWISKO NATURALNE.

Rozbudowa 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