

OPIS TECHNICZNY
do projektu przebudowy drogi gminnej przez wieś Jelenie
od km 0+000 do km 0+228,5 gmina Ostrów Maz.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt przebudowy drogi gminnej przez wieś Jelenie 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 1:500

2. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE BUDOWANEJ DROGI

- klasa – droga z jezdnią jednokierunkową
- prędkość projektowa 50km/h
- szerokość jezdni 3,00m
- szerokość poboczy 2x0,5m
- konstrukcja nawierzchni projektowana na ruch lekki KR-1
- odwodnienie powierzchniowe

3. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO ODCINKA DROGI

Projektowana droga odchodzi od drogi wojewódzkiej Nr 627 Ostrołęka – Ostrów Maz. w kierunku północno – wschodnim. Początek drogi stanowi prawa linia rozgraniczająca pasa drogowego drogi wojewódzkiej. W km 0+182 droga skręca pod kątem zwrotu 80^0 w kierunku północno – wschodnim , gdzie w km 0+228,5 łączy się z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej Jelenie – Przyjmy.

Pas drogowy projektowanej drogi posiada szerokość w liniach rozgraniczających 4,80 – 5,00m. Droga biegnie po gruntach zaliczanych do III kat. gruntów – glinach piaszczystych.

Z urządzeń obcych w pasie drogowym znajdują się:

- wodociąg wiejski
- kabel telekomunikacyjny

Teren, po którym biegnie droga opada w kierunku północno – wschodnim pomiędzy zabudowaniami gospodarczymi i użytkami rolnymi wsi Jelenie.

Istniejąca nawierzchnia jezdni wzmocniona jest kruszywem naturalnym i nie posiada normatywnych spadków podłużnych.

4. UZASADNIENIE PODSTWOWYCH ROZWIĄZAŃ BUDOWY.

4.1. Trasa w planie

Początek projektowanej drogi zastabilizowano w środku pasa drogowego drogi wojewódzkiej Nr 627 Ostrołęka – Ostrów Maz. (PT – 0+000). Dalej środek projektowanej jezdni biegnie środkiem pasa drogowego. Załamanie trasy w km 0+182 złagodzone zaprojektowanym łukiem kołowym o promieniu $R=8m$. Parametry tego łuku naniesiono na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym. Z uwagi na brak miejsca zaprojektowano na załamaniu poszerzenie jezdni szerokości jednostronnej 0,50m. Koniec trasy zastabilizowano na krawędzi bitumicznej jezdni drogi gminnej Jelenie – Przyjmy (KT – 0+228,5).

4.2. Niweleta drogi

Niweletę jezdni dowiązano do :

- niwelety drogi wojewódzkiej Nr 627 Ostrołęka – Ostrów Maz. – krawędź bitumiczna zjazdu gospodarczego
- niwelety bramy działki Nr 252
- niwelety jezdni bitumicznej drogi gminnej Jelenie – Przyjmy

4.3. Przekroje normalne

Przekroje normalne dostosowano do:

- szerokości pasa drogowego
- możliwości odwodnienia korony drogi

Zaprojektowano przekroje szerokości 3,00m o nachyleniu jednostronnym i stożkowym

Przekroje w skali 1:25 stanowią załączniki projektu technicznego.

4.4. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

Na całym odcinku drogi zaprojektowano konstrukcję nawierzchni na ruch lekki KR1 o n/w parametrach:

- podbudowa z kruszywa naturalnego 0-31,5 stabilizowanego sprzętem mechanicznym grubości 24cm.
- jezdni z kostki brukowej betonowej grubości 8cm na podsypce piaskowej

4.5. Odwodnienie

Zaprojektowane powierzchniowe odwodnienie sprowadza się do:

- zaprojektowaniu normatywnych spadków poprzecznych jezdni i poboczy drogi

Spadki te naniesione są na przekrojach normalnych.

4.6. Roboty ziemne

- wykopy dotyczą mas ziemnych w korycie jezdni i na poboczach
- nasypy mas ziemnych w pasie poboczy

Nadmiar mas ziemnych należy wywieźć i rozplantować na miejsce uzgodnione z inwestorem.

4.7. Zabezpieczenie ruchu

Bezpieczeństwo ruchu zapewnia zaprojektowany komplet pionowych znaków drogowych.

Szczegółowa lokalizacja oznakowania naniesiona jest na planie sytuacyjnym. Do oznakowania należy stosować znaki średnie. Lica znaków wykonać z folii typu I za wyjątkiem znaku A-7 i B-20 – typ folii II.

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. 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. WPLYW BUDOWY DROGI NA ŚRODOWISKO NATURALNE.

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

Wykonanie nawierzchni z kostki brukowej betonowej 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