

OPIS TECHNICZNY
do projektu rozbudowy drogi gminnej Komorowo – Antoniewo
Od km 0+000 do km 1+499 gmina Ostrów Maz.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt rozbudowy drogi gminnej Komorowo – Antoniewo 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
- Projekt odwodnienia ul. Leśnej w Komorowie
- Pomiary sytuacyjno – wysokościowe wykonane na gruncie
- Mapę sytuacyjno – wysokościową w skali 1:1000 d/c projektowych

2. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE ROZBUDOWYWANEJ DROGI

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

3. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEGO ODCINKA DROGI

Projektowany odcinek rozbudowywanej drogi gminnej stanowi przedłużenie ulicy Leśnej w Komorowie. Rozpoczyna się w środku końcowego odcinka projektowanej ulicy Leśnej. Stąd projektowana droga biegnie w kierunku zachodnim do skrzyżowania z drogą przez wieś Antoniewo (Nr 131 działki ewidencyjnej).

Od km 0+000 do km 1+254 droga biegnie między lasami leżącymi na gruntach wsi Komorowo. Od km 1+254 do końca odcinka projektowanego biegnie wśród zabudowań i użytków rolnych wsi Antoniewo.

Szerokość pasa drogowego w istniejących liniach rozgraniczających wynosi 5,00 – 11,50m.

Droga biegnie po gruntach zaliczanych do II kategorii – piaski przepuszczalne i grunty organiczne(w pasie łąk).

W km 1+283 drogę przecina prostopadłe rów melioracyjny, z przepustem \varnothing 80cm szerokości 6,00m. Stan techniczny przepustu z uwagi na jego długi okres eksploatacji należy zakwalifikować jako zły.

W istniejącym pasie drogowym z urządzeń obcych biegnie wodociąg wiejski.

Istniejąca nawierzchnia drogi na całym odcinku wzmocniona jest warstwą żużla wielkopieczowego grubości 3-6cm i szerokości 4-5m.

4. UZASADNIENIE PODSTWOWYCH ROZWIĄZAŃ ROZBUDOWY.

4.1. Trasa w planie

Projektowany pas drogowy będzie poszerzany do 15,0m, co pokazano na planie sytuacyjnym linią czarną przerywaną. Projektowaną oś drogi poprowadzono środkiem istniejącej nawierzchni wzmocnionej żużlem.

Załamania trasy złagodzą zaprojektowanymi łukami kołowymi. Parametry projektowanych łuków naniesiono na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym. Wierzchołki trasy zastabilizowano i opisano na planie sytuacyjnym jako współrzędne mapy numerycznej.

4.2. Niweleta drogi

Niweletę projektowanej drogi dowiązano do :

- niwelety końca projektowanej jezdni ulicy leśnej w Komorowie
- niwelety istniejącej wzmocnionej żużlem jezdni, podwyższając ją w stosunku do istniejącej niwelety o 23cm.

4.3. Przekroje normalne

Przekroje normalne dostosowano do:

- możliwości powierzchniowego odwodnienia korpusu drogi
- szerokości jezdni ulicy Leśnej w Komorowie

Zaprojektowano trzy przekroje normalne, które rozrysowane 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:

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

Szczegółowo zaprojektowaną nawierzchnię pokazano na przekroju normalnym.

4.5. Odwodnienie

Zaprojektowano na całym odcinku powierzchniowe odwodnienie, które sprowadza się do:

- przebudowy przepustu w km 1+283
- wykonaniu rowów przydrożnych na całej długości projektowanej drogi
- podłączeniu wody z rowów przydrożnych do kanalizacji deszczowej ulicy Leśnej w Komorowie
- zaprojektowaniu normatywnych spadków poprzecznych jezdni i poboczy

4.6. Roboty ziemne

Bilans robót ziemnych stanowi nadmiar wykopów w ilości 877m³.

Nadmiar należy wywieźć w miejsce ustalone z inwestorem i rozplantować.

4.7. Zjazdy gospodarcze

Zjazdy gospodarcze zaprojektowano zgodnie z KPED. Zaprojektowano zjazdy na wszystkie drogi zbiorcze i działki odcięte od drogi przez rowy przydrożne. Zestawienie zjazdów znajduje się w załączniku Nr 6.

4.8. Bezpieczeństwo ruchu

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

4.9. Roboty inne

W robotach innych ujęto regulację pionową zaworów wodociągowych.

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 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