

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego przebudowy odcinka drogi gminnej
Milejewo (wieś), gm. Ostrowite.

1. Zakres opracowania

Projekt budowlany obejmuje przebudowę odcinka drogi gminnej o nawierzchni z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego o

długości
1 + 607,57 km

Opracowanie zawiera :

- część opisową
- część rysunkową
- kosztorysy

Zakres projektu obejmuje:

- rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe,
- konstrukcję podbudowy i nawierzchni

Zakres robót przewidzianych projektem obejmuje:

- roboty pomiarowe
- profilowanie i zagęszczanie istniejącej podbudowy z kruszyw łamanymi,
- uzupełnienie dolnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego,
- wykonanie górnej warstwy podbudowy tłuczniowej,
- wykonanie warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 4 cm dla KR 2,
- wykonanie warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 4 cm dla KR2,
- wykonanie poboczy,
- wykonanie oznakowania pionowego.

Konstrukcję nawierzchni przyjęto na podstawie Katalogu Typowych konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic zakładając, że w najbliższych 5 – ciu latach droga będzie obciążona ruchem lekkim R 2.

2. Stan istniejący

Istniejący odcinek drogi gminnej przebiega przez wieś Milejewo na terenie gminy Ostrowite. Duża intensywność zabudowy położonej po północnej stronie projektowanego odcinka drogi.

Droga posiada nawierzchnię tłuczniową średniej grubości 8 – 10 cm z licznymi zagłębieniami i dziurami. Wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi w części podziemnej biegnie wodociąg, w części nadziemnej zaś napowietrzna sieć energetyczna. Szerokość utwardzonej tłuczniem wapiennym nawierzchni na przeważającej długości wynosi od 3,00 do 4,00 m. Szerokość pasa drogowego wynosi 5,00 m

3. Przedmiot i cel opracowania.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa odcinka drogi gminnej Milejewo (wieś) o przekroju drogowym i podbudowie z kruszywa łamanego oraz o nawierzchni z betonu asfaltowego .

Przebudowa ma na celu poprawieni parametrów drogi.

4. Stan projektowany.

Projekt przewiduje przebudowę odcinka drogi o długości 1 + 607,57 km. Istniejącą warstwę podbudowy tłuczniowej o średniej grubości około 8 cm należy mechanicznie wyrównać i uzupełnić warstwą kruszywa łamanego frakcji 12/63 mm do grubości 15 cm i zagęścić mechanicznie . Po tym z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5 należy wykonać warstwę górną podbudowy grubości 8 cm. Po wykonaniu podbudowy i mechanicznym zagęszczeniu położyć warstwy nawierzchni z betonu asfaltowego : wiążącą oraz ścieralną gr. po 4 cm. dla KR2 o przekroju poprzecznym daszkowym ze spadkiem 2%.

Ponadto projekt przewiduje uzupełnienie poboczy i ich plantowanie oraz ustawienie oznakowania pionowego.

5. Parametry techniczne projektowanej drogi

- klasa techniczna drogi L
- prędkość projektowa 30 km/h
- szerokość jezdni 4,00 m
- szerokość poboczy 0,50 m
- spadek poprzeczny poboczy – 6%
- spadek jezdni dwustronny – 2%
- kategoria ruchu – ruch lekki KR 2
- odległość widoczności na zatrzymanie nie określa się
- odwodnienie powierzchniowe

Nawierzchnia z betonu asfaltowego, podbudowa z kruszywa łamanego. Przebieg trasy podyktowany został istniejącą szerokością pasa drogowego w liniach rozgraniczających.

6. Rozwiązania sytuacyjne.

Usytuowanie drogi w istniejącym pasie komunikacyjnym przedstawiona na aktualnych mapach sytuacyjno – wysokościowych w skali 1 : 1000 (projekt zagospodarowania terenu – rys. nr 2).

Przebieg drogi dostosowano do możliwości umieszczenia jej w pobliżu środka istniejącego pasa drogowego. Projektowana przebudowa odbędzie się w liniach rozgraniczających i nie spowoduje zajęcia gruntów przyległych.

7. Rozwiązania wysokościowe.

W opracowaniu przyjęto następujące założenia :

- projektowana oś drogi zbliżona jest do istniejącej drogi,
- zachowanie normatywnych pochyłeń,

Starano się zaprojektować niweletę równoległą do niwelety istniejącej

z pominięciem lokalnych nierówności .Przy projektowaniu niwelety uwzględniono zakres niezbędnych robót ograniczając je do minimalnych wielkości. Przebieg projektowanej niwelety przedstawiono na rys. nr 3 (przekrój podłużny projektowanej drogi)

8. Droga w przekroju poprzecznym.

Przy projektowanej drodze przyjęto przekrój poprzeczny dwustronny – daszkowy o pochyleniu 2% jezdni oraz 6% poboczy. Szerokość poboczy 2 x 0,50 m, szerokość korony drogi - 5,00 m.

9. Przekroje konstrukcyjne.

Przekroje konstrukcyjne zaprojektowano przy następujących założeniach:

- podłoże gruntowe niewysadzinowe,
- warunki wodne korzystne,
- obciążenie ruchem kategorii R 2 – lekkim

Podbudowa

- Uzupełnienie istniejącej dolnej warstwy podbudowy średniej grubości około 10 cm kruszywem łamanym 12/63 mm stabilizowanym mechanicznie do gr. 15 cm.
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm

Należy wykonać zgodnie z Polską Normą PN S 06102 z grudnia 1997 „ Drogi samochodowe „,

Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie :
„Ogólna specyfikacja techniczna (OST)
D-04.04.00 Podbudowy z kruszywa. Wymagania ogólne.”
Ogólna Specyfikacja Techniczna (OST) D-04.04.02 „ Podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.”

10. Konstrukcja bobocza.

Pobocze należy wykonać z gruntu z dowozu zagęszczanego przy pomocy walca ogumionego ze spadkami 6 % w kierunku od jezdni. Pochylenie skarp drogowych przy przepustach 1 : 1,5.

Roboty wykonać zgodnie z (OST) D-06.03.01.

11. Odwodnienie.

Odwodnienie drogi powierzchniowe na przyległy teren z gruntów przepuszczalnych. W istniejących warunkach odwodnienie zapewni :

- wyniesienie korony drogi ponad teren,
- pochylenie poprzeczne,
- pochylenie podłużne.

12. Urządzenia obce.

W obrębie przebudowywanego odcinka drogi występują :

- sieć wodociągowa
- napowietrzna sieć energetyczna

UWAGA

W pobliżu istniejących urządzeń uzbrojenia terenu prace wykonywać zgodnie z zaleceniami zawartymi w opinii ZUD

13. Warunki realizacji robót.

Oznakowanie robót zgodnie z wymaganiami „ Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym „ obciąża wykonawcę.

W czasie prowadzenia robót na Wykonawcy „ ciąży obowiązek zabezpieczenia wymogów i stosowania przepisów BHP i p.poż. przy realizacji robót na przekazanym terenie budowy.

Roboty należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi specyfikacjami, normami i przepisami prawa budowlanego przy przestrzeganiu zasad BHP.

Wszystkie materiały używane przy realizacji niniejszego procesu budowlanego, na które nie ma norm (PN lub BN) muszą posiadać dokument wydany przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów dopuszczający do stosowania w budownictwie drogowym i mostowym.

14. Organizacja ruchu.

Przebudowywanemu odcinkowi drogi podporządkowany jest krzyżujący się z nim istniejący odcinek drogi gminnej Grabina – Milejewo.

15. Wpływ przebudowanej drogi na środowisko.

Przebudowa istniejącego odcinka drogi z wykonaniem nawierzchni z betonu asfaltowego ułatwi komunikację i spowoduje znaczącą poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Wpływ drogi na środowisko przyrodnicze, warunki bytowe lokalnej ludności, bezpieczeństwo i zdrowie pod względem emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, hałasu oraz wibracji, a także na glebę zmniejszy się w stosunku do stanu istniejącego.

NORMY I PRZEPISY ZWIĄZANE Z NINIEJSZYM PROJEKTEM

- Instrukcja o odbiorach robót drogowo – mostowych dpt 14 z 1989r z późniejszymi zmianami,
- Przepisy prawa budowlanego i związane z nimi Przepisy i wytyczne w zakresie BHP i P.POŻ.

Opracował: