

OPIS TECHNICZNY

do projektu architektoniczno - budowlanego robót drogowych dla tematu

Przebudowa nawierzchni drogi gminnej w m. Westrza, gm. Sieroszewice

1. Podstawa opracowania:

- umowa wraz z aneksami,
- specyfikacja istotnych warunków zamówienia,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych 1:1000 [1],
- dodatkowy pomiar wysokościowy metodą przekrojów poprzecznych, inwentaryzacja geodezyjna elementów drogowych, małej architektury i przepustów [2],
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.430) [3],
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz.735) [4],
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych GDDP W-wa 2001, część I [5],
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych [6],
- Katalog Szczegółów Drogowych Ulic, Placów i Parków Miejskich [7],
- uzgodnienia branżowe oraz z Zamawiającym,
- pozostałe obowiązujące normy i przepisy.

2. Przedmiot i zakres

Przedmiotowe zamierzenie budowlane zlokalizowane jest na terenie miejscowości Westrza gmina Sieroszewice, powiat Ostrowski, województwo Wielkopolskie.

Przebudowa drogi obejmuje działki nr 434,435

2.1 Zakres robót obejmuje:

- roboty pomiarowe
- roboty rozbiórkowe
- roboty ziemne pod konstrukcje nawierzchni drogi
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni
- wykonanie poboczy
- ustawienie znaków pionowych

3. Stan istniejący.

Obecnie droga posiada nawierzchnię gruntową z wieloma nierównościami i ubytkami. Szerokość pasa to ok. 6,0 m.

4. Stan projektowy

Ze względu na parametry techniczne istniejącej drogi przyjęto klasę drogi D (droga dojazdowa). Droga klasy D jest ogólnodostępną drogą przeznaczoną dla wszystkich użytkowników .

4.1 Przekrój poprzeczny

W przekroju poprzecznym przebudowywany odcinek drogi zaprojektowano w następujący sposób:

- *0+000,00 - 0+140,00 - szerokość drogi 4,0 m, przekrój daszkowy 2%*
- *miejsce zawracania(L=30,0m) - szerokość 4,0m, przekrój daszkowy*

W przekroju drogowym pobocze gruntowe szer. 1,0 m

- na odcinku prostym: 6%,

- na łukach:

- po wewnętrznej stronie łuku: o 1 do 3% więcej niż pochylenie jezdni,

- po zewnętrznej stronie łuku tyle co pochylenie jezdni do szerokości 1,0 m

pobocza, a na pozostałej części pobocza 2% w kierunku przeciwnym.

Szczegóły rozwiązania zawiera rysunek nr 3.

Konstrukcja nawierzchni:

Warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego (żwir) - 10,0 cm

Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-63,0 mm - 15,0 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - 4,0 cm

4.2 Parametry projektowe

- klasa drogi: D (dojazdowa),
- dostępność: nieograniczona,
- Kategoria ruchu: KR1
- przekrój: dwupasowy,
- prędkość projektowa – 40 km/h
- szerokość pasa ruchu – $2 \times 2,00 \text{ m} = 4,0 \text{ m}$
- szerokość pobocza ziemnego – 1,0 m

Pozostałe parametry zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

4.3. Rozwiązanie sytuacyjne

Oś drogi gminnej zaprojektowano na podstawie pomiaru sytuacyjnego [2] przy założeniu maksymalnego wpisania trasy w istniejącą oś i wykorzystania pasa drogowego drogi gminnej. Przebudowa drogi gminnej rozpoczyna się od włączenia do drogi powiatowej i biegnie odcinkiem prostym do km 0+140,00. Załamanie osi trasy w km 0+089,00 wyokrąglono łukiem poziomym o promieniu $R=500\text{m}$. Dodatkowo w ramach przebudowy wykonane zostanie miejsce do zawracania w okolicy remizy strażackiej w kształcie połowy elipsy. Włączenie w km 0+060,00 i 0+080,00. Oś trasy miejsca zawracania skonstruowano z łuków o promieniu $R=11,5\text{m}$ a miejsce połączenia się dwóch łuków wyokrąglono łukiem $R=8,0\text{m}$. Wyokrąglenia włączeń zgodnie z planem sytuacyjnym (rys.2).

4.4. Konstrukcja jezdni

Na przebudowywanym odcinku drogi gminnej zaprojektowano konstrukcję na ruch lekki KR1 składającą się z następujących warstw:

- mieszanka mineralno-asfaltowa dla KR1-2 (w-wa ścieralna) o gr.4cm
- górna podbudowa z kruszywa łamanego twardego gr. 15cm
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego gr. 10 cm

4.5. Odwodnienie

Odrowadzenie wód opadowych z jezdni zapewnione jest poprzez spadki poprzeczne i podłużne drogi, a spływająca woda oddawana jest do przyległego terenu i rowów. Rowy na przebudowywanym odcinku wymagają oczyszczenia i przegłębienia.

4.6 Organizacja ruchu

Projekt organizacji ruchu został opracowany zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz.2181)

Wprowadzono oznakowanie pionowe A-7 na projektowanej drodze gminnej na wlocie do dróg powiatowej.

4.7 Zjazdy

W obrębie przebudowywanego odcinka drogi należy wykonać zjazd do remizy szerokość 6,0m, długość 5,0m. Konstrukcja zjazdu taka sama jak na przebudowywanym odcinku drogi:

Warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego (żwir) - 10,0 cm

Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-63,0 mm - 15,0 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - 4,0 cm

4.8 Pozostałe roboty i czynniki

Cały zakres robót zlokalizowany jest w istniejącym pasie drogi gminnej. Wykonawca robót zobowiązany jest do zabezpieczenia urządzeń podziemnych w miejscach, gdzie istnieje zagrożenie ich naruszenia. Roboty ziemne w obrębie urządzeń podziemnych należy wykonywać ręcznie. Projektowana przebudowa drogi nie wprowadza zmian w funkcjonowaniu istniejącego środowiska, ponieważ zlokalizowana jest w użytkowym pasie drogowym. Roboty należy wykonywać zgodnie z przepisami, zasadami i normami obowiązującymi w tym zakresie.

UWAGA: w trakcie prowadzonych robót drogowych wykonawca jest odpowiedzialny za zabezpieczenie znaków geodezyjnych.

5. Bezpieczeństwo i BHP

Realizując przedmiotową inwestycję szczególną uwagę należy zwrócić na to aby:

- zachować szczególną ostrożność przy prowadzonych robotach ziemnych na odcinku przebudowywanej drogi
- zachować szczególną ostrożność podczas wyładunku kruszyw i masy
- zabezpieczyć i prawidłowo oznakować roboty przez cały czas przebudowy nawierzchni ww. drogi gminnej
- pracownicy w czasie robót byli ubrani w kamizelki ostrzegawcze.

Na czas wykonywanych robót należy zminimalizować ograniczenia i utrudnienia dla indywidualnego ruchu lokalnego.

6. Opinia i uzgodnienia projektu

Realizacja robót objętych niniejszym opracowaniem wymaga:

- zaakceptowania do realizacji przez Inwestora - Gmina Sieroszewice
- zgłoszenie przebudowy nawierzchni drogi gminnej - robót budowlanych do Starostwa

Powiatowego do Wydziału Architektury i Budownictwa w Ostrowie Wielkopolskim.

Opracował

Wiktor Piętka