

OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU TECHNICZNEGO MODERNIZACJI
DROGI GMINNEJ STRZELCE - OWCZARY
ODCINEK PT2 ÷ KT2 STRZELCE – OWCZARY, GMINA MNISZKÓW

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią :

1. Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000, do celów projektowych.
2. Uzupełniające pomiary sytuacyjno - wysokościowe wykonane w kwietniu 2003r.
3. Inwentaryzacja, wizja w terenie.

1. ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie dotyczy odcinka drogi gminnej Owczary ÷ Strzelce o dł. ok. ok. 3,0 km

I. STAN ISTNIEJĄCY

1. Charakterystyka terenu, urządzenia nad i podziemne

Droga o nawierzchni żwirowej, stanowi przedłużenie istniejącej jezdni bitumicznej w miejscowości Strzelce w kierunku wsi Owczary. Zabudowa jednorodzinna zlokalizowana jest na początkowym odcinku o długości ok. 2,0km. Pas drogowy o szerokości ok. 13,0 m wyznaczają ogrodzenia lub granice działek. Na tym odcinku zlokalizowane jest następujące uzbrojenie:

- kabel telefoniczny wraz z przyłączami
- wodociąg W 110 wraz z przyłączami
- napowietrzna linia NN – poza pasem drogowym z przejściem nad pasem drogowym
- kabel elektryczny eANN - przejście poprzeczne pod jezdnią

Na pozostałym odcinku brak zabudowań i uzbrojenia.

Odwodnienie rowami przydrożnymi na całej długości projektowanego odcinka.

W km 2+946,60 istniejący przepust 3 x Ø 150.

2. Podłoże

Wg rozeznania projektantów w terenie, grunty, na których przebiega projektowana inwestycja są gruntami przepuszczalnymi do głębokości 0,5m, poniżej zalegają grunty skaliste.

I. STAN PROJEKTOWANY

1. Parametry projektowe :

- Szerokość jezdni : 5,00 m
- Spadek jezdni: na prostych i na łukach W-1, W-3, W-4 – daszkowy 2%
 na łukach W-2 i W-6 – jednostronny 2%
 na łuku W-5 – jednostronny 3%
 na łuku W-7 – jednostronny 5%
- Szerokość pobocza – 1,0 m
- Wzmocnienie istniejącej jezdni żwirowo - tłuczniowej:
 - Wyrównanie lokalnych nierówności istniejącej podbudowy tłuczniami
 - Podbudowa zasadnicza z tłuczni kamienno-żwirowego grubości 10 cm. wg PN-84/S-96023
 - Warstwa wiążąca – klinująca rozkładana mechanicznie gr.2,5 cm (60kg/m²)
 - Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej gr. 4 cm. wg PN-S-96025 (2000 r.)
- Konstrukcja poszerzeń:
 - Podbudowa z tłuczni kamienno-żwirowego gr. 20 cm wg PN-84/S-96023
 - Warstwa wiążąca – klinująca rozkładana mechanicznie gr.2,5 cm (60kg/m²)
 - Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej gr. 4 cm. wg PN-S-96025 (2000 r.)

– Zjazdy gospodarcze:

- Zjazdy po stronie południowej (od strony zlewni), projektuje się jako zjazdy o nawierzchni gruntowej, w wykopie z rurami żelbetowymi $\varnothing 0,4\text{m}$. – zarówno do posesji jak i na pola. Wszystkie istniejące zjazdy, które nie zostały przebudowane, należy oczyścić (udroźnić), aby zapewnić prawidłowy spływ wody. Natomiast zjazdy po stronie północnej projektuje się jako zjazdy w nasypie km 1+000,00 ÷ 1+700,00 oraz w wykopie w km 1+700,00 ÷ 3+000,00. Lokalizację oraz parametry zjazdów podano w części graficznej opracowania – „Plan zabudowy i zagospodarowania terenu”. Istniejące zjazdy na odcinku km 0+000,00 ÷ 1+000,00 po stronie północnej należy wyrównać gruntem do poziomu projektowanej drogi.

1. Rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe

Rozplanowanie jezdni uzależnione było od rozmieszczenia w pasie drogi istniejącego uzbrojenia. Kabel telefoniczny całkowicie zlokalizowany jest poza pasem projektowanej jezdni, natomiast wodociąg poza jezdnią. Projektowany przebieg drogi nie wymaga wywłaszczeń przyległych terenów, linie regulacyjne drogi przebiegają po istniejących ogrodzeniach lub granicach działek.

Załączone opracowanie geodezyjne zawiera szkic wyznaczenia osi. Określa położenie osi proj. W zestawieniach tabelarycznych znajdują się współrzędne punktów charakterystycznych osi. Dla innych elementów drogowych podano domiary do osi lub krawędzi jezdni.

Projekt zakłada utrzymanie istniejących naziomów nad uzbrojeniem podziemnym zlokalizowanym w pasie drogi. Niweleta przebiega ok. 15cm ponad stanem istniejącym. Przy projektowaniu niwelety drogi dowiązano się do rzędnych na istn. odcinku drogi bitum. przez wieś Strzelce (KT2). Przy projektowaniu wzięto pod uwagę możliwość prawidłowego odwodnienia drogi.

2. Roboty ziemne. Kolizje naziemne i podziemne

Z uwagi na istniejące uzbrojenie roboty ziemne winny być wykonywane za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb.

W pobliżu istniejącego uzbrojenia roboty ziemne należy wykonywać ręcznie.

Podczas pracy sprzętu w pobliżu napowietrznej linii energetycznej należy spełnić wymogi związane z bezpieczeństwem wynikającym z wymaganych odległości stref zagrożenia. W razie konieczności należy linie czasowo wyłączyć. Na kabel elektryczny przebiegający pod projektowaną jezdnią należy założyć rurę osłonową dwudzielną typu AROT A-110/PS w taki sposób, aby końce rury wystawały poza krawędź minimum 0,5 m. z każdej strony. Koniec rury zabezpieczyć pianką poliuretanową

Gdyby w czasie prowadzenia robót ziemnych natrafiono na przypadkowe kable lub przewody (nie pokazane na planie sytuacyjno-wysokościowym) należy je zabezpieczyć i powiadomić odpowiedniego użytkownika.

Zasuwy wodociągowe zlokalizowane w pasie drogowym należy wyregulować wysokościowo do rzędnych projektowanych wg niwelety.

Przed ułożeniem konstrukcji nawierzchni, podłoże gruntowe musi być zagęszczone zgodnie z wymaganiami podanymi w normie PN-S-02205 (1998 r.) „Drogi samochodowe. Roboty ziemne – badania i wymagania”.

3. Odwodnienie

Projekt zakłada utrzymanie obecnego charakteru odwodnienia, przewiduje jedynie regulację istniejących rowów.

4. Kosztorys

Kosztorysem objęto wykonanie odtworzenia punktów osnowy geodezyjnej. Roboty te winny być skalkulowane w ofercie przetargowej i wykonane na etapie budowy drogi.