

USŁUGI PROJEKTOWE SC

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64; 601-86-87-78
ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 **Płock**
NIP 774-27-49-470 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

PROJEKT BUDOWLANY D R O G O W Y PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 3729W MALANOWO - DOBACZEWO odc. przez m. Lisice km 0+000 – 2+585 działka nr 76, 281, 77,

Inwestor: Zarząd Dróg Powiat. Sierpc
pow. sierpecki

Projektant: inż. F. Rytwiński
upr. proj. drogowe 148/88

Asystent: K. Rytwiński

Sprawdził: Z. Skutnik upr. drog. 46/91

Egz. nr 1,

Płock 07. 2007

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Protokół uzgodnień przedstawiciela Inwestora do opracowania projektu budowlanego
- 1.2. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000,
- 1.3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z 14.05.1999r.)
- 1.4. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.6. Uzgodnienia branżowe
- 1.7. Obowiązujące przepisy i normy.

2. Stan istniejący.

Droga powiat. położona jest głównie na terenie o zabudowie rozproszonej – pojedyncze gospodarstwa w otoczeniu drogi obszar niezabudowany. Droga posiada ustabilizowany przebieg w terenie przy szerokości działki od 6,0 do 8,00m. Nawierzchnia żwirowa grub. około 20 cm.

Odwodnienie drogi do rowów istniejących do częściowego odmulenia.

Teren pofałdowany, z łagodnym spadkiem niwelety od rzędnej 106,8,0 m npm na początku projektowanego odcinka, do 111,70 na końcu opracowania.

Droga przebiega po półce przy rzece Skrwa

Istniejąca nawierzchnia wymaga wyprofilowania i lokalnych wyrównań przed ułożeniem warstw bitumicznych. Poza drogą w km +038 o nawierzchni bitumicznej, pozostałe drogi są gruntowe naturalne i ulepszone.

3. Stan projektowany.

3.1 Dane wyjściowe.

Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich

usytuowanie oraz uzgodnieniami z właścicielem, droga ta została zakwalifikowana do klasy „L” – lokalna .

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z inwestorem:

- klasa „L”,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość pasa drogowego - bez zmian,
- jezdnia szer. warstwy wiążącej 4,1 m, ścieralnej 4,0m na całym odcinku, występuje tylko ruch lokalny, (do wykonania w II etapie)
- podbudowa z masy bitumicznej 0/25mm, szerokość 4,2m – realizacja w br,
- pobocza żwirowe do granic działki,.
- rowy istniejące po obu stronach drogi - do odmulenia, są na gruntach prywatnych, nie są objęte opracowaniem.

3.2 Przebieg w planie i profilu.

Na całej długości droga przebiega w istniejącym pasie drogowym Składa się z odcinków prostych, załomów i łuków poziomych.

Niweleta drogi po terenie, z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania warstw bitumicznych nawierzchni /7 cm podbudowy bitumicznej z lokalnym wyrównaniem istniejącej podbudowy oraz dla nadania pochylenia dwustronnego/.

Droga posiada znaczenie lokalne. Po całej trasie nieliczne wjazdy indywidualne na pola, do zabudowań z przepustami 400 mm w rowie istniejącym. Nie przewiduje się wykonania dodatkowych wjazdów ani zmiany nawierzchni na istniejących.

3.3. Konstrukcja nawierzchni jezdni dla KR1.

- Podbudowa bitumiczna z mieszanki mineralno – asfaltowej z kruszywa o uziarnieniu 0/25 mm grub. 7 cm, szerokość 4,2m,
- wyrównanie 10% powierzchni istn. nawierzchni żwirowej mieszanką optymalną grub. do 10 cm
- istniejące podłoże żwirowe do uzupełnienia pospółką gliniastą

Pochylenia poprzeczne dwustronne 2% na prostej i 4% na łuku z zastosowaniem prostych przejściowych po 20,0m.

3.4 Zjazdy indywidualne i na drogi boczne.

Ilość wjazdów wystarczająca, stan ich dobry, drogi boczne o nawierzchni żwirowej z przepustami pod koroną drogi, są to dojazdy do dalej położonych gospodarstw. Zjazdy i skrzyżowania z drogami innymi nie są tematem opracowania.

3.5. Zalecenia dotyczące ochrony środowiska:

W trakcie robót należy zwracać szczególną uwagę na ochronę środowiska naturalnego. Unikać niepotrzebnych składowisk, odpady usunąć na wysypisko. Unikać zbędnego hałasu, roboty prowadzić w ciągu dnia, zwracać szczególną uwagę na możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód materiałami ropopochodnymi.

Na 30 dni przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonawca robót zobowiązany jest do przedłożenia Staroście Sierpeckiemu informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobie gospodarowania wytwarzanymi odpadami.

Wody opadowe z drogi odprowadzić do rowów przydrożnych.

4.0 Bilans robót :

| | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| - długość odcinka | 2585m, |
| - powierzchnia podbudowy bitum. | 8272,0 m ² , |
| - powierzchnia warstwy ścieralnej | 7755,0m ² , |

5.0 Oznakowanie pionowe

Istniejący znak A-30 z tabliczką „Zmiana nawierzchni” usunąć, dodatkowe oznakowanie ustawić wg odrębnego opracowania - „oznakowanie docelowe”.

6.0 Termin przystąpienia do robót: wrzesień 2007r.

7. Kolizje - brak.

Równoległe do drogi na całym odcinku, po stronie lewej lub prawej, poza rowem przebiega wodociąg gminny i kabel telefoniczny; przejścia kabla pod jezdnią w rurach ochronnych, wodociąg poza strefa robót.

Istniejące przepusty wymagają odmulenia. Szczególną uwagę należy zwrócić na punkty osnowy geodezyjnej, w przypadku możliwości uszkodzenia należy zgłosić punkt do przeniesienia.

Z uwagi na ograniczoną szerokość pasa drogowego brak jest możliwości przeprowadzenia korekty przebiegu drogi bez dokonania wykupów.

F. Rytwiński