

PROJEKT WYKONAWCZY

Nazwa budowli : Budowa ulicy Polnej w Uhowie
w km 0+000 – 0+574,4.
(działki Nr 130; 126/4; 126/3; 96/6; 125/2; 124/2;
123/2; 117/2; 298/8; 131/3; 131/4; 131/5; 131/1;
744/2; 731; 730; 716/1).

Inwestor : Gmina Łapy
ul. Sikorskiego 24
18 – 100 Łapy

Branża	Stanowisko	Imię i nazwisko Uprawnienia budowlane	Data Podpis
Drogowa	Projektant:	mgr inż. Grzegorz Wiszowaty nr ewidencyjny PDL/0125/POOD/09	10-05-2014 r.
Drogowa			

Grajewo, maj 2014r.

OPIS TECHNICZNY

*do projektu budowlanego dotyczącego budowy ulicy Polnej w Uhowie
w km 0+000 – 0+574,4.*

1. Podstawa opracowania

Dokumentacja została opracowana na podstawie :

- Umowy z Inwestorem,
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- mapy sytuacyjno – wysokościowej do celów projektowych,
- pomiarów własnych w terenie.

2. Dane Techniczno – Projektowe

Lp.	Parametry	Dr. gminna
1	Klasa drogi	L
2	Prędkość projektowa	$V_p=30\text{km/h}$
3	Typ przekroju poprzecznego	uliczny
4	Szerokość jezdni [m]	5,5 m
5	Szerokość chodnika [m]	1,25 m
6	Długość odcinka [m]	574,4 m

3. Charakterystyka stanu istniejącego.

Rozpatrywane odcinki drogi w stanie istniejącym posiadają nawierzchnie gruntowe ulepszone miejscowo pospółką.

Ruch pojazdów odbywa się w obu kierunkach.

W obszarze objętym opracowaniem występuje następujące uzbrojenie:

- Wodociąg
- Napowietrzna linia energetyczna
- Kabel telefoniczny
- Kanalizacja sanitarna

4. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

4.1. Rozwiązania sytuacyjne

Projektuje się wykonanie jezdni z kostki betonowej grubości 8 cm o szerokości 5,5 m. Po lewej stronie jezdni zaprojektowano chodnik o szerokości 1,25 m. Lokalizacja projektowanej nawierzchni jezdni, chodnika i zjazdów przedstawiona jest na planie sytuacyjnym. W ciągu projektowanej drogi zaprojektowano łuki poziome i załamania trasy o następujących parametrach:

- W_1 – km 0+169,43 – skrzyżowanie z ul. Spokojną
- W_2 – km 0+420,76 – załamanie trasy $B = 0,54^g$

W ciągu ulicy zaprojektowano przebudowę 3 szt. słupów energetycznych. Zmieniono również trasę kabla telekomunikacyjnego. Projekt kanalizacji deszczowej jest tematem odrębnego opracowania.

4.2. Profil podłużny.

Rzędne projektowanej nawierzchni zostały tak założone aby zapewnić właściwe odwodnienie całego odcinka, nadać projektowanej nawierzchni normatywne spadki podłużne oraz zapewnić właściwe dowiązanie do istniejących wjazdów na posesje i skrzyżowań. Spadek podłużny jezdni wynosi od 0,72% do 3,24%. Projektuje się podbudowę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

4.3. Parametry techniczne dróg

Projektuje się :

- | | |
|-----------------------|------------|
| ▪ klasa drogi | - L |
| ▪ prędkość projektowa | - 30 km/h |
| ▪ Szerokość jezdni | - 5,5 m |
| ▪ Kategoria ruchu | - KR –1 |
| ▪ Nośność drogi | - 80 KN/oś |

4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni jezdni zaprojektowano dla ruchu KR1 zgodnie z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni jezdni i zjazdów :

- Nawierzchnia z kostki betonowej grubości 8 cm,
- Podsypka cementowo – piaskowa 1:4 grubości 3 cm,
- Górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm według BN-64/8933-02 ,
- Podłoże gruntowe G1– wymagany wskaźnik zagęszczenia: 1,00 oraz wymagany moduł wtórny odkształcenia:100.

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni chodnika :

- Nawierzchnia z kostki betonowej grubości 6 cm,
- Podsypka piaskowa grubości 5 cm,
- Podłoże gruntowe G1– wymagany wskaźnik zagęszczenia: 1,00 oraz wymagany moduł wtórny odkształcenia:100.

W celu doprowadzenia istniejącego podłoża gruntowego do G1 przewidziano wykonanie na całej długości ulicy stabilizacji cementem $R_m=2,5$ MPa o grubości 15 cm.

4.5. Roboty ziemne

Roboty ziemne na omawianym odcinku drogi wynikają z konieczności wykonania koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni i zjazdów.

5. **Odwodnienie.**

Projektuje się odwodnienie nawierzchni ulicy za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie.

6. **Organizacja robót**

Wszystkie prace związane z robotami drogowymi muszą być oznakowane i prowadzone zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas wykonania robót.

7. **Wpływ inwestycji na środowisko.**

Przebudowa drogi nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko. Wykonanie nawierzchni bitumicznej poprawi w znacznym stopniu bezpieczeństwo i komfort dojazdu do posesji. Zmniejszy również zapylenie i hałas w otoczeniu drogi.

8. **Uwagi końcowe.**

W celu wykonania przebudowy drogi konieczne jest zajęcie części działek o numerach geodezyjnych: 130; 126/4; 126/3; 96/6; 125/2; 124/2; 123/2; 117/2; 298/8; 131/3; 131/4; 131/5; 131/1. W tym celu należy dokonać geodezyjnego podziału tych działek.

Na planie zagospodarowania terenu przedstawiono:

- lokalizację projektowanej nawierzchni jezdni, chodnika i zjazdów,
- lokalizację projektowanej kanalizacji deszczowej oraz przebudowywanej linii energetycznej i teletechnicznej ,
- przebieg istniejącego uzbrojenia , oraz istniejące i projektowane linie rozgraniczające.

Projektant: