

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej

Przywory – Nalepa

pierwszy etap

od km 0+170 do km 0+950 i od km 0+000 do km 0+109

dł. 889 m

1. Dane ogólne

*Projekt opracowano na zlecenie **Gminy Czastary** w oparciu o pomiary własne w terenie oraz Dziennik Ustaw Nr.43 z dnia 14 maja 1999 r. – Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla jezdni podatnych i gruntów G1, Wytyczne Projektowania Dróg oraz Wytyczne Techniczne WT-1, WT-2, WT-4. Przyjęto następujące parametry techniczne dla projektowanego odcinka:*

szybkość projektowa – 30 km/h

szerokość jezdni – 3,0 - 4,0 m

szerokość korony – 4,0 - 5,0 m

obciążenie – 80 KN

przewidywany ruch – KR1

klasyfikacja drogi – D

2. Przebieg trasy

Projektowany główny odcinek rozpoczyna się w km 0+000 na krawędzi jezdni bitumicznej drogi powiatowej nr 4507E Parcice – Klatka a kończy się w km 0+950 w Nalepie. Realizacja wspomnianego odcinka została podzielona na dwa etapy. W pierwszym etapie zostanie wykonany odcinek od km 0+170 do km 0+950. W perspektywie planowana jest realizacja drugiego etapu od km 0+000 do km 0+170. Drugi odcinek C-D odchodzący od głównego ciągu projektowanej drogi rozpoczyna się w km 0+000 na krawędzi jezdni a kończy się w km 0+109. Cały odcinek projektowanej przebudowy przebiega w terenie lekko pofałdowanym. Otoczenie drogi stanowią pola uprawne oraz zabudowania w Nalepie. Istniejąca droga posiada nawierzchnię z żużla paleniskowego z licznymi

wybojami, pofałdowaniami i zagłębieniami, w których gromadzi się woda deszczowa utrudniając ruch pojazdom samochodowym i maszynom rolniczym. W okresie suszy po przejeździe pojazdów tworzący się kurz jest uciążliwy dla mieszkańców Nalepy.

Przebudowa drogi zaprojektowana została w osi i na szerokości istniejącej korony nie naruszając granic sąsiednich działek. Wykonanie robót budowlanych polegać będzie na robotach ziemnych z usunięciem żużla paleniskowego w wyniku których powstanie koryto pod jezdnię i pobocza. W korycie wykonana zostanie warstwa odcinająca z piasku oraz podbudowa dolna i górna z mieszanki z kruszywa łamanego i warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej zamkniętej. Pobocza zostaną utwardzone mieszanką z kruszywa łamanego. Projektowany odcinek posiada 5 załamań w planie wykraglonych łukami kołowymi z wszystkimi wymaganymi elementami obliczonymi na podstawie tablic do tyczenia łuków **M. Lipińskiego**. Projektowana do przebudowy droga jest usytuowana na gruncie G2.

3. Przekrój normalny

Dla przebudowywanego odcinka w km 0+170 – 0+405 i 0+619 - 0+844 projektuje się przekrój jezdni daszkowy szer. 4,0m o przechyłce poprzecznej 2% a w km 0+405 – 0+619, 0+844 – 0+950 i 0+000 – 0+109 jednostronny szer. 3,0 m. Podbudowa zaprojektowana została z warstwy odcinającej z piasku gr. 10 cm, warstwy dolnej z mieszanki z kruszywa łamanego frakcji 0-63 gr. 15 cm i warstwy górnej z mieszanki z kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 gr. 8 cm. Pobocza szer. 0,5 m należy utwardzić mieszanką z kruszywa łamanego frakcji 0-63 gr. 15 cm. Kruszywo użyte do podbudowy i utwardzenia poboczy winno spełniać wymagania kategorii Gv w tabeli 6 normy PN-EN 13285. Na całej długości przebudowywanej drogi projektuje się nawierzchnię jako warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej AC11S50/70 dla KR1 grubości 4 cm. Wszystkie materiały użyte do budowy oraz sposób wykonania robót winny odpowiadać wymaganiom norm państwowych.

4. Niweleta

Niweleta przebudowywanej drogi nawiązana została do nawierzchni przebudowywanego odcinka. Zaprojektowane rzędne zapewniają płynność ruchu, max. zmniejszenie robót ziemnych oraz prawidłowy spływ wody deszczowej. Spadki podłużne zaprojektowano zgodnie z normami.

5. Sposób wykonania robót ziemnych

Roboty ziemne związane z wykonaniem koryta na szerokości jezdni i poboczy zostaną wykonane koparką podsiębierną z zużyciem urobku na miejscu w celu wykonania nasypu w ilości 35,45m³ i odwozem nadmiaru urobku na odkład w ilości 1598,6 m³. Uformowanie nasypu zostanie wykonane mechanicznie z zagęszczeniem ubijakami spalinowymi. Profilowanie dna wykopu należy wykonać równiarką i zagęścić walcem statycznym. W obrębie zaprojektowanego przepustu należy pogłębić rów odprowadzający wodę z korony drogi również koparką podsiębierną z odwozem urobku na odkład w ilości 67,08 m³. Skarpy i dno rowu zostaną wyprofilowane ręcznie w ilości 220,16 m². Ilość robót ziemnych została obliczona tabelarycznie.

6. Sposób odwodnienia

Odwodnienie powierzchniowe jezdni zapewnia się przez nadanie właściwych spadków poprzecznych i podłużnych umożliwiających szybki spływ wody poza koronę drogi, gdzie wchłonie się w grunt lub odpłynie odnowionym rowem przez zaprojektowany przepust Ø 40 z żelbetowych rur Wipro dł. 7,0 m w km 0+814 do rowu melioracyjnego.

7. Urządzenia obce

Z przebudowywaną drogą na pewnym odcinku koliduje linia telefoniczna poprowadzona środkiem jezdni. Należy również zwrócić uwagę na zlokalizowane być może w pasie drogowym punkty osnowy geodezyjnej. Prace w pobliżu w/w punktów wykonywać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności, by nie uszkodzić punktów. W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia w/w punktów inwestor na własny koszt dokona ich wznowienia.

Roman Słowiński
Upr. budowlane EIAN - 8388/17/87
w Specjalności Drogi