

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej nr 118111E

w miejscowości Radostów Drugi

od km 0+000 do km 1+025

dł. 1025 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 – 4,2 – 4,8 m

szerokość korony – 6,2 – 6,8 m

obciążenie – 80 KN

przewidywany ruch – KR2

klasyfikacja drogi – D

2. Przebieg trasy

Projektowany odcinek rozpoczyna się w km 0+000 na krawędzi jezdni bitumicznej drogi powiatowej nr 4716E Radostów – Łubnice a kończy się w km 1+025. Cały odcinek projektowanej przebudowy przebiega w terenie równinnym. Otoczenie drogi stanowią pola uprawne oraz zabudowania mieszkalne i gospodarcze. Przy drodze usytuowany jest również tartak. Istniejąca droga posiada zniszczoną nawierzchnię bitumiczną szerokości 4,3m – 3,9m – 3,7 m i prawostronny pas nawierzchni z kruszywa łamanego szer.0,5m z licznymi wybojami, pofałdowaniami i zagłębieniami utrudniającymi ruch pojazdom samochodowym i maszynom rolniczym. Na ciągu drogi występują również w kilku miejscach przełomy. Przebudowa drogi zaprojektowana została w osi i na szerokości istniejącej korony nie naruszając granic sąsiednich

działek. Wykonanie robót budowlanych w miejscu występowania przełomów polegać będzie na rozebraniu nawierzchni bitumicznej o pow. 1186,4 m², usunięciu istniejącej podbudowy o pow. 1186,4 m², wykonaniu wykopów z odwiezieniem urobku na odkład w ilości 794,0 m³ w wyniku których powstanie koryto pod jezdnię i pobocza. W korycie wykonana zostanie warstwa odcinająca z piasku, stabilizacja gruntu cementem oraz podbudowa dolna i górna z mieszanki z kruszywa łamanego i warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej półściślej. Na całym odcinku drogi na szerokości istniejącej naw. bitumicznej i pasa nawierzchni z kruszywa łamanego szer. 0,5m stanowiącego poszerzenie jezdni wykonane zostanie wyrównanie mieszanką mineralno-asfaltową profilu poprzecznego jezdni i ułożona warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej zamkniętej. Pobocza zostaną odtworzone z gruntu uzyskanego z wykopu dowiezonego z odkładu w ilości 370,0 m³. Projektowany odcinek jest odcinkiem prostym bez łuków kołowych.

3. Przekrój normalny

Dla przebudowywanego odcinka w km 0+000 – 1+025 projektuje się przekrój jezdni daszkowy o przechyłce poprzecznej 2% szer. 4,8 m w km 0+000-0+200, szer. 4,40 w km 0+300-0+680 i szer. 4,20 w km 0+700-1+025. W miejscu występowania przełomów po rozbiórce jezdni i wykonaniu koryta projektuje się wykonanie warstwy odcinającej z piasku gr. 20 cm na szer. korony drogi o pow. 1854,6 m² i stabilizacji dowiezonego piasku cementem gr. 10 cm na szerokości jezdni o pow. 1237,8 m². Podbudowa o pow. 1237,8 m² zaprojektowana została z warstwy dolnej z optymalnej mieszanki z kruszywa łamanego frakcji 0-63 gr. 15 cm i warstwy górnej z optymalnej mieszanki z kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 gr. 8 cm. Należy wykonać badania zagęszczenia i nośności podbudowy a wyniki badań dołączyć do odbioru końcowego. Odtworzenie nawierzchni zostanie wykonane z mieszanki mineralno-asfaltowej średnioziarnistej półściślej AC11W50/70 gr. 4 cm o pow. 1186,4 m². Pobocza szer. 1,0 m o przechyłce poprzecznej 5% zostaną uformowane z gruntu dowiezonego z odkładu. Kruszywo użyte do podbudowy winno spełniać wymagania kategorii Gv w tabeli 6 normy PN-EN 13285 skała magmowa o dużej wytrzymałości. Na całej długości przebudowywanej drogi projektuje się wyrównanie profilu poprzecznego istniejącej jezdni i pasa nawierzchni szer. 0,5m z kruszywa łamanego jako poszerzenia jezdni mieszanką mineralno-asfaltową średnioziarnistą półściśłą AC11/W50/70 w ilości 415,6 Mg (4577,5 m²) i nawierzchnię jako warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej AC11S50/70 dla KR2 grubości

4 cm o pow. 4577,5 m². 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 i drogi powiatowej 4716E Radostów Łubnice. Zaprojektowane rzędne zapewniają płynność ruchu oraz prawidłowy spływ wody deszczowej. Istniejące spadki podłużne są zgodnie z normami.

5. Sposób wykonania robót ziemnych

Roboty ziemne związane z wykonaniem koryta na szerokości jezdni i poboczy zostaną wykonane koparką podsiębierną z odwozem w ilości 794,0 m³ urobku na odkład i z dowozem urobku z odkładu w celu wykonania nasypu (poboczy) w ilości 370,0 m³. Uformowanie nasypu (poboczy) zostanie wykonane ręcznie z zagęszczeniem ubijakami spalinowymi do współczynnika 1,0. Profilowanie dna wykopu należy wykonać równiarką lub ręcznie i zagęścić walcem statycznym do współczynnika zagęszczenia 1,0.

6. Sposób odwodnienia

Odwodnienie powierzchniowe jezdni zapewnia się przez nadanie właściwych spadków poprzecznych i podłużnych umożliwiających szybki spływ wody do istniejących rowów drogowych gdzie wchłonie się w grunt lub odpłynie w teren. Woda gruntowa podciągana kapilarnie pod nawierzchnię w miejscach przełomów zostanie odprowadzona warstwą odcinającą do rowów.

7. Urządzenia obce

Z przebudowywaną drogą nie kolidują urządzenia obce. Należy 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 Stowiński
Upr. budowlane/UA/N - 8386/17/87
w Specjalności Drogi