

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy dróg gminnych
nr 118124E ul. Krótka i nr 118106E ul. Polna
w Czastarach
na działce 1763
od km 0+000 do km 0+989
dł. 989 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 – 3,5 m
szerokość korony – 5,5 – 6,5 m
obciążenie – 80 KŃ
przewidywany ruch – KR1
klasyfikacja drogi – D

2. Przebieg trasy

Projektowany odcinek rozpoczyna się w km 0+000 na krawędzi jezdni bitumicznej drogi powiatowej nr 4717E Czastary – Stępna a kończy się w km 0+989 na krawędzi jezdni bitumicznej drogi gminnej Czastary - Kniatowy. Cały odcinek projektowanej przebudowy przebiega w terenie równinnym. Otoczenie drogi stanowią pola uprawne oraz zabudowania mieszkalne. Istniejąca droga posiada nawierzchnię z żużla wielkopieczowego i tłucznia kamiennego 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 użytkowników drogi i mieszkańców zabudowań.

Przebudowa drogi zaprojektowana została w osi i na szerokości istniejącej korony nie naruszając granic sąsiednich działek. Wykonanie robót budowlanych polegać będzie na robotach ziemnych w celu poszerzenia koryta jezdni do 3,5 m oraz robót wykazanych w tabeli robót ziemnych. W korycie wykonana zostanie warstwa odcinająca z piasku a na całej długości podbudowa dolna i górna z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego i warstwa ściernalna z mieszanki mineralno-asfaltowej zamkniętej. Pobocza zostaną uformowane z gruntu uzyskanego z wykopów i dowiezionego z ukopu oraz utwardzone destruktem asfaltowym. Projektowany odcinek posiada 2 załamania w planie wyokrąglone łukiem kołowym z wszystkimi wymaganymi elementami obliczonymi na podstawie tablic do tyczenia łuków **M. Lipińskiego**. Projektowana do przebudowy droga jest usytuowana na gruncie G1.

4-3. Przekrój normalny

Dla przebudowywanego odcinka w km 0+000 – 0+989 projektuje się przekrój jezdni jednostronny szer. 3,5 m o przechyłce poprzecznej 2% w kierunku zaprojektowanego rowu. W obrębie skrzyżowania z drogą powiatową i drogą gminną na długości 10,0 m wraz z wyokrągleniem skrzyżowania należy rozebrać istniejącą nawierzchnię i pogłębić koryto, aby nawiązać się wysokościowo do jezdni drogi powiatowej i gminnej. Podbudowa zaprojektowana została z warstwy odcinającej z piasku gr. 10 cm w wykonanym korycie a na całej długości z warstwy dolnej z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-63 gr. 12 cm i warstwy górnej z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 gr. 6 cm zagęszczonej do współczynnika 1,0 szer. 3,5 m. Przed wykonaniem podbudowy projektuje się wyrównanie profilu poprzecznego istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym w ilości 171,1 m³. Pobocza szer. 1,0 -1,5 m o przechyłce poprzecznej wewnętrznej 8% i zewnętrznej 2% jak jezdni należy uformować z gruntu uzyskanego z wykopu w ilości 406,3 m³ i dowiezionego z ukopu w ilości 395,6 m³. Zaprojektowano na szer. 2 x 0,75 m utwardzenie poboczy destruktem asfaltowym gr. 18 cm po uprzednim wykonaniu warstwy odcinającej z piasku gr. 10 cm. Kruszywo użyte do podbudowy i wyrównania profilu poprzecznego winno spełniać wymagania kategorii Gv w tabeli 6 normy PN-EN 13285 (skała magmowa o dużej wytrzymałości). Na całej długości przebudowywanej drogi projektuje się nawierzchnię szer. 3,5 m jako warstwę ściernalną z mieszanki mineralno-asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej AC11S50/70 dla KR1 grubości 5 cm o powierzchni 3479,5 m². Na długości wykonanego rowu projektuje się zjazdu zgodnie z tabelą zjazdów z rur żelbetowych #40 o całkowitej długości

35,0 m wraz ze ściankami czołowymi i nawierzchnią z destruktu asfaltowego gr. 18 cm o pow. 105,0 m². Projektuje się oznakowanie obrębu skrzyżowania z drogą powiatową i gminną znakami A-7-2 szt. i D-1-4 szt. 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 do jezdni drogi powiatowej i gminnej. Zaprojektowane rzedne zapewniają płynność ruchu, max. zmniejszenie robót ziemnych oraz prawidłowy spływ wody deszczowej. Spadki podłużne zaprojektowano zgodnie z normami.

5. Sposób wykonania robót ziemnych

Przebudowę drogi należy rozpocząć od rozebrania istniejącej nawierzchni nieulepszonej dł. 10,0 m wraz z wyokragleniami skrzyżowania z drogą powiatową i gminną. Roboty ziemne związane z wykonaniem poszerzenia koryta, wykopaniem jednostronnego rowu i wykopem pod przepust w ilości 406,3 m³ zostaną wykonane koparką podsiębierną z zużyciem urobku na miejscu w celu wykonania nasypu (pobocza) w ilości 381,3 m³, przewozem na długości drogi w ilości 25,0 m³ i dowozem z ukopu urobku w nasyp (pobocza) w ilości 395,6 m³. Uformowanie nasypu (poboczy) zostanie wykonane ręcznie w ilości 801,9 m³ z zagęszczeniem ubijakami spalinowymi do współczynnika 1,0. Skarpy wykopów w ilości 972,0 m² i nasypów w ilości 1485,8 m² zostaną wyplantowane ręcznie. Profilowanie dna wykopu należy wykonać ręcznie i zagęścić walcem statycznym do współczynnika 1,0. 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 do jednostronnego rowu z którego odpłynie do rowu melioracyjnego zaprojektowanym przepustem żelbetowym pod koroną drogi długości 25,0 m #60 ze ściankami czołowymi.

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 wykonawca robót na własny koszt dokona ich wznowienia.

Roman Słowiński

Upr. budowlane UAN 8386/17/87
w Specjalności Drogi