

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej nr 118123E

w miejscowości Czastary

od km 0+000 do km 0+902

dł. 902 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 – 4,0 m

szerokość korony – 6,0 m

obciążenie – 80 KN

przewidywany ruch – KR1

klasyfikacja drogi – D

2. Przebieg trasy

Projektowany odcinek rozpoczyna się w km 0+000 na krawędzi jezdni bitumicznej drogi powiatowej nr 4715E Czastary-Sokolniki a kończy się w km 0+902 na skrzyżowaniu z gruntową drogą gminną. Cały odcinek projektowanej przebudowy przebiega w terenie równinnym. Otoczenie drogi stanowią pola uprawne oraz zabudowania mieszkalne i gospodarcze. Za skrzyżowaniem z drogą gminną usytuowana jest również firma branży meblowej. Istniejąca droga posiada zniszczoną nawierzchnię tłuczniową gr. około 15 cm z licznymi wybojami, pofałdowaniami i zagłębieniami utrudniającymi ruch pojazdom samochodowym i maszynom rolniczym. Od km 0+006 do km 0+090 na długości 84 m istnieje nawierzchnia bitumiczna szer. 3,0m. Na długości projektowanej drogi w sześciu miejscach dochodzą drogi gruntowe, których

włączenie zostanie utwardzone kruszywem na długości 6,0 m. Przebudowa drogi zaprojektowana została w osi i na szerokości istniejącej korony oraz pasa drogowego nie naruszając granic sąsiednich działek. Przebudowa polegać będzie na wykonaniu robót ziemnych (wykopów) w celu uzyskania koryta, wykonaniu warstwy odcinającej, rozebraniu istniejącej nawierzchni tłuczniowej w celu wysokościowego nawiązania do jezdni drogi powiatowej i gminnej oraz wyokrągleniu skrzyżowania promieniem $R = 6m$, wyrównaniu profilu poprzecznego istniejącej nawierzchni tłuczniowej kruszywem łamanym, wykonaniu podbudowy dolnej i górnej z kruszywa łamanego oraz nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej na długości odcinka wraz z poszerzeniem jezdni. Pobocza zostaną uformowane z gruntu uzyskanego z wykopu na odcinku projektowanym i dowiezionego z ukopu. Projektowany odcinek jest odcinkiem prostym bez łuków kołowych.

3. Przekrój normalny

Dla przebudowywanego odcinka od km 0+000 do km 0+902 projektuje się nawierzchnię bitumiczną jako warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej AC11S50/70 dla KR1 gr. 4 cm i szer. 4,0m o przekroju jezdni daszkowym i przechyłce poprzecznej 2% ze spływem wody do istniejących rowów. Przed ułożeniem warstwy ścieralnej należy rozebrać istniejącą nawierzchnię tłuczniową na trzech odcinkach o powierzchni 129,5 m² w celu nawiązania wysokościowego i uzyskania płynności niwelety. Po rozebraniu nawierzchni należy wykonać roboty ziemne (wykopy) w ilości 83,9 m³ w celu pogłębienia koryta oraz wykonać koryto na dł. 84 m szer. 1,30 m jako poszerzenie jezdni do 4,2 m i na zjazdach na drogi gruntowe wielkości 5(3,0mx6,0m) i 5,0mx6,0m. W wykonanym korycie projektuje się warstwę odcinającą z piasku gr. 10 cm o powierzchni 364,7 m². Aby uzyskać prawidłowy profil poprzeczny jezdni należy wyrównać kruszywem łamanym projektowany odcinek od km 0+096 do km 0+896 w ilości 91,45 m³. Po wykonaniu w/w robót, na projektowanym odcinku drogi na jego długości wraz z poszerzeniem i zjazdami należy wykonać dolną warstwę podbudowy gr. 15 cm z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-63 o powierzchni 3728,3 m² i górną warstwę podbudowy gr. 8 cm z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 o powierzchni 3608,3 m² szer. 4,2 m. Na zjazdach na drogi gruntowe w miejsce górnej warstwy podbudowy zaprojektowano górną warstwę nawierzchni gr. 7 cm z kruszywa frakcji 0-31,5 o parametrach jw. wielkości 120,0 m². Kruszywo użyte do podbudowy winno spełniać wymagania kategorii Gv w tabeli 6 normy PN-EN 13285 skała magmowa o dużej wytrzymałości. Należy wykonać badania zagęszczenia koryta i warstwy odcinającej oraz nośności podbudowy a wyniki badań dołączyć do

odbioru końcowego. Obustronne gruntowe pobocza szer. 2x1,0 m o przechyłce poprzecznej 5% zostaną uformowane z gruntu dowiezionego z ukopu w ilości 363,1 m³ oraz z wykopu na ciągu drogi w ilości 83,9 m³ i zagęszczone do współczynnika 0,95. 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, drogi powiatowej 4715E Czastary-Sokolniki i drogi gminnej w końcowym kilometrażu. Zaprojektowane rzędne zapewniają płynność ruchu oraz prawidłowy spływ wody deszczowej. Istniejące spadki podłużne są zgodne z normami.

5. Sposób wykonania robót ziemnych

Roboty ziemne związane z wykonaniem koryta na szerokości jezdni, poszerzeniu jezdni i na zjazdach na drogi gruntowe zostaną wykonane koparką podsiębierną na odkład w ilości 83,9 m³. Dowieziony grunt z ukopu w celu wykonania nasypu (poboczy) w ilości 363,1 m³ zostanie załadowany również koparką podsiębierną. Uformowanie nasypu (poboczy) zostanie wykonane ręcznie z zagęszczeniem ubijakami spalinowymi do współczynnika 0,95. Profilowanie dna wykopu należy wykonać 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.

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 Głowiński

Upr. budowlane JAN - 8386/17/87
w Specjalności Drogi