

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej

w Kniatowach

od km 0+000 do km 0+350

dł. 350 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 – 40 km/h

szerokość jezdni – 3,50 m

szerokość korony – 6,50 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 gminnej, a kończy w km 0+350. Cały odcinek projektowanej przebudowy przebiega w terenie równinnym. Otoczenie drogi stanowią pola uprawne i zabudowania gospodarcze. Istniejąca droga posiada nawierzchnię z kruszywa 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

Przebudowa drogi zaprojektowana została w osi i na szerokości istniejącej korony nie naruszając granic sąsiednich działek. Wykonanie robót budowlanych polegać będzie na robotach związanych z wyrównaniem poprzecznym na długości 340 m istniejącej nawierzchni optymalną mieszanką kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 średniej grubości 10,5 cm a na długości 10 m z wyokrągleniem skrzyżowania rozebraniem nawierzchni z kruszywa i wykonaniem podbudowy dolnej gr. 15 cm i górnej gr. 8 cm z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-63 i 0-31,5 oraz wykonaniem na całej długości warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno – asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej. Pobocza zostaną uformowane z gruntu dowiezionego z ukopu i uzyskanego z wykonania koryta. Projektowany odcinek posiada jedno załamanie w planie wyokrąglone łukiem kołowym z wszystkimi wymaganymi elementami obliczonymi na podstawie tablic do tyczenia łuków **M. Lipińskiego**. Istniejąca droga jest usytuowana na gruncie G1.

3. Przekrój normalny

Dla przebudowywanego odcinka od km 0+000 do km 0+350 projektuje się przekrój jezdni o przechyłce poprzecznej jednostronnej wielkości 2% szer. 3,5 m . W km 0+193 zaprojektowano łuk kołowy o promieniu 850 m i przechyłce jednostronnej 2%. Na odcinku od km 0+000 do km 0+010 wraz z wyokrągleniem skrzyżowania o powierzchni 30 m² należy rozebrać istniejącą nawierzchnię z kruszywa łamanego szer. 3,70 m w celu nawiązania wysokościowego do nawierzchni drogi gminnej , wykonać koryto, a w nim warstwę odcinającą z piasku gr. 10 cm, podbudowę dolną z mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-63 gr. 15 cm i podbudowę górną z mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 gr. 8 cm zagęszczone do wskaźnika 1,0 w ilości 67,0 m². Od km 0+010 do km 0+350 projektuje się na istniejącej nawierzchni tłuczniowej grubości około 15 cm wykonać wyrównanie podbudowy optymalną mieszanką kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 średniej grubości 10,5 cm szerokości 3,70 m zagęszczoną do wskaźnika 1,0 w ilości 1258 m². Pobocza szer. 1,5 m o przechyłce poprzecznej 8% i 2% należy uformować z gruntu dowiezionego z ukopu w ilości 113,94 m³ i uzyskanego z wykonania koryta w ilości 12,06 m³ oraz zagęścić do wskaźnika 0,98. Kruszywo użyte do wyrównania profilu poprzecznego i 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 nawierzchnię szer. 3,5 m jako warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej AC11S50/70 dla KR1 grubości 4 cm

o powierzchni 1255 m² wraz z wykragleniem skrzyżowania. Skrzyżowanie z drogą gminną należy oznakować znakami ostrzegawczymi A-7 – 1 szt. A-6b – 1 szt. A-6c – 1 szt. wielkości 75x75x75. 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 gminnej. 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

Wykonanie koryta zostanie wykonane koparką podsiębierną z wbudowaniem gruntu w pobocze. Uformowanie nasypu (poboczy) zostanie wykonane ręcznie z gruntu dowiezionego z ukopu i uzyskanego z koryta w ilości 126,0 m³ z zagęszczeniem ubijakami spalinowymi do współczynnika 0,98.

6. Sposób odwodnienia

Odwodnienie powierzchniowe jezdni zapewnia się przez nadanie właściwych spadków poprzecznych i podłużnych umożliwiających szybki spływ wody poza koronę drogi.

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.

Bożena Stowińska

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

Zestawienie projektowanych znaków drogowych

A- 7 - 1 szt

A- 6b - 1 szt

A- 6c -1szt

Roman Słowiński

Upr. budowlana: UAN - 8386/17/07
w Specjalności Drogi