

OPIS TECHNICZNY

Do projektu budowlanego „Przebudowa drogi dojazdowej w miejscowości Beznazwa Odcinek I od km 0+000 do km 1+110 i Odcinek II od km 0+000 do km 0+173”

1. Inwestor obiektu objętego projektem

Gmina Władysławów, Powiat Turecki

2. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.)
- mapy sytuacyjno – wysokościowe otrzymane od inwestora skala 1:1000
- pomiary własne w terenie wykonane przez projektanta
- obowiązujące normy PN i BN oraz przepisy techniczne

3. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt techniczny na przebudowę drogi dojazdowej Odcinek I od km 0+000 do km 1+110 Odcinek II km 0+000 do km 0+173 łączna długość 1 283 m.

ZAKRES PROJEKTU OBEJMUJE :

- rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe
- usunięcie pni
- roboty ziemne w wykopie i nasypie
- wykonanie przepustów pod koroną drogi
- profilowanie podłoża pod w-wy konstrukcyjne
- wykonanie dwuwarstwowej podbudowy z mieszanki kamiennej (Odcinek I)
- wykonanie jednowarstwowej podbudowy z mieszanki kamiennej (Odcinek II)
- ułożenie w-wy ścieralnej z betonu asfaltowego
- formowanie i zagęszczenie poboczy

- roboty wykończeniowe
- wykonanie oznakowania pionowego

4. Stan istniejący

Droga dojazdowa w miejscowości Beznazwa na Odcinku I przewidzianym do przebudowy jest przedłużeniem istniejącej drogi zbiorczej o nawierzchni bitumicznej w okolicy pasa drogowego północnej strony Autostrady A-2.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię żwirowo – gruntową o podłożu przepuszczalnym (grunt G-1), o szerokości pasa drogowego od 6,0 m do 8,0 m.

Odcinek drogi przebiega całościowo w istniejącym pasie drogowym, wśród pól uprawnych, łąk oraz kilku zabudowań gospodarczych.

Po obu stronach odcinkowo występuje zadrzewienie oraz zakrzaczenie punktowo wchodzące w skrajnię drogową. W części końcowej odcinka na długości około 100 m wzdłuż drogi biegnie prawą linią wodociągu z przechodzącym poprzecznie przyłączem oraz napowietrzna linia energetyczna.

Omawiany odcinek posiada kilka łuków poziomych w tym dwa o bardzo dużym kącie zwrotu.

Pod względem wysokościowym zróżnicowanie istniejącej niwelety drogi jest niewielkie i kształtuje się na poziomie przyległego terenu a po części ponad nim.

Wzdłuż drogi odcinkowo występują śladowo rowy lewostronnie lub obustronnie. Pod drogą poprzecznie występują trzy przepusty o znacznym stopniu zamulenia i degradacji części przelotowej.

Odcinek II o nawierzchni tłuczniowej, stanowi lukę w nawierzchni bitumicznej istniejącego odcinka drogi od strony Wyszyny a drogą zbiorczą przy Autostradzie A-2.

5. Urządzenia obce, kolizje

Jak wynika z dostarczonych map sytuacyjno – wysokościowych w końcowej części odcinka w granicach pasa drogowego i jego bezpośrednim sąsiedztwie biegnie rurociąg wody pitnej oraz napowietrzna linia energetyczna. Przebieg urządzeń podziemnych i napowietrznych pokazują mapy. Lokalizacja ich nie koliduje z przewidzianą przebudową drogi.

W części końcowej omawianego odcinka ze skrajni drogowej należy usunąć pnie drzew wg wykazu w przedmiarze robót.

6. Stan projektowany

6.1 Parametry techniczne i dane wyjściowe:

- | | |
|-----------------------|---------------|
| - klasa techniczna | D – dojazdowa |
| - prędkość projektowa | 30 km/h |
| - kategoria ruchu | KR 1 |
| - przekrój | drogowy |

- szerokość jezdni 4,0 m
- szerokość poboczy 1,00 m
- spadek jezdni 2% dwustronny

6. 2 Rozwiązania sytuacyjne

Plan sytuacyjny przewidzianego do przebudowy odcinka opracowano na aktualnych mapach dostarczonych przez inwestora.

Przebieg drogi pokrywa się w całości z istniejącym pasem drogowym nie wychodząc poza jego szerokość.

Istniejące łuki poziome wymagają zmian przez wpisanie ich w planie nadając odpowiednie parametry łuków i prostych przejściowych.

6. 3 Droga w przekroju podłużnym

Przy projektowaniu niwelety wykorzystano poziom istniejącej drogi, nawiązując się do naturalnego załamania terenu oraz poziomu istniejących wjazdów do zabudowań, traktując istniejącą nawierzchnię gruntowo-żwirową jako gotowe podłoże pod w-wy konstrukcyjne.

W oparciu o ww założenia i niedużych różnic spadków podłużnych nie zachodziła potrzeba zastosowania łuków pionowych (PRZEKRÓJ PODŁUŻNY).

6. 4 Droga w przekroju poprzecznym

Wartości spadków zgodnie z podaną kilometracją:

Odcinek I

km 0+000 do km 0+045,29 – spadek dwustronny 2%

km 0+045,29 do km 0+075,29 – przejściowa na spadek prawostronny do 5%

km 0+075,29 do km 0+107,54 – spadek prawostronny do 5%

km 0+107,54 do km 0+132,15 – przejściowa na spadek dwustronny 2%

km 0+132,15 do km 0+169,43 – spadek dwustronny 2%

km 0+169,43 do km 0+199,43 – przejściowa na spadek lewostronny do 7%

km 0+199,43 do km 0+220,35 – spadek lewostronny do 7%

km 0+220,35 do km 0+250,35 – przejściowa na spadek dwustronny 2%

km 0+250,35 do km 0+305,12 – spadek dwustronny 2%

km 0+305,12 do km 0+335,12 – przejściowa na spadek prawostronny do 7%

km 0+335,12 do km 0+353,95 – spadek prawostronny do 7%

km 0+353,95 do km 0+383,95 – przejściowa na spadek dwustronny 2%

km 0+383,95 do km 1+056,98 – spadek dwustronny 2%

km 1+056,98 do km 1+086,98 – przejściowa na spadek prawostronny do 7%

km 1+086,98 do km 1+108,43 – spadek prawostronny do 7%

km 1+108,43 do km 1+125,00 – zejście do wymaganego poziomu drogi

Odcinek II

- na całej długości spadek dwustronny 2%

6. 5 Konstrukcja nawierzchni jezdni

Odcinek I i Odcinek II

- warstwa ścieralna nawierzchni a betonu asfaltowego 0/12,8 wg PN-S-96025 dla KR 1 gr. 4 cm 100 kg/m²

6. 6 Konstrukcja podbudowy

Odcinek I

- górna podbudowa z mieszanki kamiennej 0 – 31,5 mm gr. 8 cm
- dolna podbudowa z mieszanki kamiennej 0 – 63 mm gr. 15 cm

Odcinek II

- górna podbudowa z mieszanki kamiennej 0 – 31,5 mm gr. 8 cm

6. 7 Konstrukcja pobocza

Odcinek I i Odcinek II

Pobocza należy wykonać z materiału dowiezionego, zagęszczonego przy pomocy walca gumowego.

7. Pas drogowy

Odcinek I i Odcinek II

Pas drogowy nie ulega zmianie dla zachowania przyjętych parametrów technicznych drogi (szerokość korony 6,00 m).

Niniejszy projekt nie przewiduje zajęcia terenów przyległych.

8. Obiekty mostowe i przepusty

Odcinek I

W związku z projektowaną przebudową dla zachowania warunków gruntowo wodnych, przyjęto przebudowę istniejących przepustów poprzecznych w korpusie drogi w km 0+065, 0+210 i km 0+640.

Przepusty należy wykonać z rur żelbetonowych \varnothing 60 cm o odpowiednich dł. 9,00 m, 11,00 m i 9,00 m na ławie żwirowej 0,5 m x 0,25 m, z wykonaniem ścianek czołowych na mokro z betonu B-20 szt. 6.

Odcinek II

Nie występują.

9. Odwodnienie

Odcinek I

Zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych z pasa jezdni powierzchniowo poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni na przyległy teren o właściwościach przepuszczalnych. Odwodnienie korpusu drogi zapewnia wyniesienie niwelety ponad przyległy teren o około 30 cm (PRZEKRÓJ PODŁUŻNY).

Odcinek II

Zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych z pasa jezdni powierzchniowo poprzez wynikający spadek podłużny i poprzeczny nawierzchni na przyległy teren o właściwościach przepuszczalnych. Odwodnienie korpusu drogi zapewnia wyniesienie niwelety ponad przyległy teren o około 12 cm.

10.Zjazdy publiczne i indywidualne oraz skrzyżowania

W wyniku wyniesienia poziomego niwelety, na odcinku występującej zabudowy należy uzupełnić zjazdy do wymaganego poziomu istniejących zjazdów do posesji. Występujące skrzyżowania pokazuje oddzielny („Projekt stałej organizacji ruchu”).

11.Oznakowanie

Oznakowanie pionowe pokazuje oddzielny („Projekt stałej organizacji ruchu”).

Przed przystąpieniem do robót objętych niniejszym projektem należy oznakować i zabezpieczyć teren pasa drogowego, zajęty pod prowadzenie robót oraz ustawić oznakowanie organizacji ruchu wg odrębnie opracowanego i zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

12.Ochrona środowiska

Ochrona obiektów przed hałasem

Nie występuje. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

Ochrona powietrza

Nie występuje. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

Ochrona wód

Nie występuje. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym.

13.Warunki realizacji projektu

- a) Opracowanie projektu oznakowania organizacji ruchu na czas prowadzenia robót
- b) Zgłoszenie prowadzenia robót:
 - do Urzędów i Jednostek wymienionych w uzgodnieniach i opiniach zawartych oraz wskazanych w niniejszym projekcie
 - do Urzędów i Jednostek wynikających z przepisów prawa budowlanego i przepisów prawa ruchu drogowego

14.Normy i przepisy

Przepisy związane z niniejszym opracowaniem zawarte są w PN i BN.

Przy wykonaniu robót należy przestrzegać przepisy BHP oraz zastosować się do zaleceń zawartych w opinii Zespołu Uzgodnień Dokumentacji.

Wykaz głównych norm związanych:

1. PN-S-02205 1998 - Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania.
2. PN-B-11113 1996 - Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych. Piasek.
3. PN-B-11111 1996 - Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych. Żwir i pospółka.
4. PN-B-11112 1996 - Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni drogowych
5. PN-S-96025 2000 - Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania.
6. PN-S-06102 1997 - Drogi samochodowe. Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie.
7. PN-62/S-04001 1962 - Drogi samochodowe. Metody badań mas mineralno- bitumicznych i nawierzchni bitumicznych.
8. BN-70/8931-05 1970 - Drogi samochodowe. Oznaczenie wskaźnika nośności gruntu jako podłoża nawierzchni podatnych.
9. BN 86/8971-08 1970 - Prefabrykaty budowlane z betonu
10. BN-70/8931-09 1970 - Drogi samochodowe i lotniskowe. Oznaczenie stabilności mas mineralno-bitumicznych.

Opracował:

Projektował: