OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej
Huta – Kozub I etap w m. Huta
na działce 160
od km 0+000 do km 1+000

dł. 1000 m

1. Dane ogólne

*Projekt opracowano na zlecenie **Gminy Lututów** 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 – 7,0 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 4546 E Dymki – Wola Rudnicka, a kończy w km 1+000. Cały odcinek projektowanej przebudowy przebiega w terenie równinnym. Otoczenie drogi stanowią pola uprawne oraz zabudowania mieszkalne. Istniejąca droga posiada nawierzchnię z 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 związanych z wyrównaniem poprzecznym i podłużnym oraz wzmocnieniem istniejącej nawierzchni optymalną mieszanką kruszywa łamanego i wykonaniem warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno – asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej. Pobocza zostaną w części utwardzone kruszywem i uformowane z gruntu dowiezionego z ukopu. Projektowany odcinek posiada dwa załamania w planie wyokrąglone łukiem kołowym z wszystkimi wymaganymi elementami obliczonymi na podstawie tablic do tyczenia łuków ***M. Lipińskiego*** *i jedno załamania nie wymagające wyokrąglenia łukiem kołowym. Istniejąca droga jest usytuowana na gruncie G1.*

3. Przekrój normalny

Dla przebudowywanego odcinka od km 0+000 do km 1+000 projektuje się przekrój jezdni daszkowy szer.4,0 m o przechyłce poprzecznej 2%. W km 0+617 zaprojektowano łuk kołowy o promieniu 40 m i przechyłce jednostronnej 6% i w km 0+717 łuk kołowy o promieniu 120 m i przechyłce jednostronnej 2%.Projektuje się od km 0+010 do km 1+000 wyrównanie profilu poprzecznego i podłużnego oraz wzmocnienie istniejącej nawierzchni optymalną mieszanką kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 średniej grubości 10 cm w ilości 400,0 m3 zagęszczoną do wskaźnika 1,0. Na odcinku od km 0+000 do km 0+010 należy rozebrać istniejącą nawierzchnię z kruszywa łamanego w celu nawiązania wysokościowego do nawierzchni drogi powiatowej, 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 49 m2. Pobocza szer. 1,5 m o przechyłce poprzecznej 8% należy utwardzić na szer, 0,50 m od strony jezdni optymalną mieszanką kruszywa łamanego frakcji 0-63 gr. 15 cm w ilości 1000,0 m2 zagęszczoną do wskaźnika 1,0, i na szer. 1,0 m uformować z gruntu dowiezionego z ukopu w ilości 194,12 m3 i uzyskanego z wykopu na ciągu drogi w ilości 5,88 m3 zagęszczonego do wskaźnika 0,98. Kruszywo użyte do wyrównania profilu poprzecznego, podbudowy i utwardzenia poboczy 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. 4,0 m jako warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej AC11S50/70 dla KR1 grubości 4 cm o powierzchni 4009 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 do jezdni drogi powiatowej. 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 200,0 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 do rowów przydrożnych, które planuje się oczyścić z namułu na głębokość 40 cm i na długości 1203 m. W km 0+543 zaprojektowano przebudowę istniejącego przepustu na przepust z żelbetowych rur Wipro Ø 40 dł. 7,5 m. Na odnowionych rowach zaprojektowano zjazdy do pól w ilości 5 szt. z żelbetowych rur Wipro Ø 40 dł. 5,0 m o nawierzchni gruntowej.

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 - 8386/1787
w Specjalności Drogi