

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU BUDOWLANEGO

Przebudowa drogi gminnej nr 150206C Liszkowo – Topola.

1. Stan istniejący:

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi gminnej nr 150206C od skrzyżowania z drogą powiatowej nr 2514C w miejscowości Liszkowo na odcinku 1172,67m w kierunku miejscowości Topola.

Szerokość pasa drogowego zmienna 8÷14m, częściowo brak jest ustanowionych granic pasa drogowego, obowiązuje granica stanu użytkowania.

W stanie istniejącym na terenie objętym opracowaniem, na odc. km 0+000,00÷0+959,10 znajduje się droga o nawierzchni z brukowca szerokości 3,0m÷3,5m, na dalszym odcinku znajduje się droga o nawierzchni żużlowo-gruntowej szerokości 3,0m do 5,0m. W początkowym odcinku drogi km 0+000÷0+450 wzdłuż nawierzchni brukowej, po jej lewej stronie, przebiega równoległa jezdnia gruntowa „wyjeżdżona” przez użytkowników drogi.

Odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren. Wzdłuż drogi krótkimi odcinkami występują obustronne rowy, częściowo zarośnięte, na pozostałych odcinkach pasy zieleni, w których występują nieliczne zadrzewienia.

W km 1+121,50 występuje skrzyżowanie z drogą gminną o nawierzchni żużlowej.

W ciągu drogi – zjazdy gruntowe do gospodarstw i na pola oraz na drogi gruntowe.

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi występują pola uprawne z rzadko występującą zabudową zagrodową.

2. Stan projektowany

2.1. Parametry projektowe

Projekt przebudowy drogi opracowano przy następujących założeniach uzgodnionych z zarządcą drogi:

- klasa drogi – L
- kategoria ruchu – KR1
- prędkość projektowa – 30 km/h
- szerokość jezdni – 4m- poszerzenie na łuku poziomym do÷5,2 m
- szerokość poboczy 1,0 m - utwardzone na szerokości 0,5m

2.2.Droga w planie

Odcinek objęty opracowaniem wynosi 1172,67m. W planie występują załamania oraz łuki poziome. Wykaz punktów głównych trasy oraz projektowane parametry geometrii w planie przedstawiono na rys. nr 2 oraz w opracowaniach „wykaz punktów głównych trasy” i „wykaz elementów trasy”.

Początek projektowanego odcinka drogi to skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2514C. Na włączeniu w skrzyżowanie przewidziano rozbiórkę istniejącej nawierzchni brukowej na długości 8,0m celem dowiązania wysokościowego przebudowywanej drogi do krawędzi jezdni drogi 2514C.

Przebieg trasy dostosowano do przebiegu istniejącej nawierzchni z brukowca.

Z uwagi na zmiany szerokości pasa drogowego na niektórych odcinkach zaprojektowano wykonanie jednostronnego rowu przydrożnego lub muldy odwadniającej głębokości 40 cm na pozostałych odcinkach brak jest możliwości wykonania rowu.

2.3. Droga w profilu podłużnym

Niweletę opracowano w nawiązaniu do istniejącej nawierzchni z brukowca z wyniesieniem w celu lepszego odwodnienia nawierzchni oraz wykonania profilowania kruszywem łamanym o gr. min. 8 cm. Na odcinku istniejącej nawierzchni żużlowo-gruntowej profil podłużny drogi dostosowano do istniejącego terenu.

Przebieg niwelety przedstawiono na rys. 3.

2.4. Droga w przekroju poprzecznym

Szerokość nawierzchni 4,0 m. Spadek poprzeczny drogi jednostronny 2% za wyjątkiem odcinka w km 0+886,06÷0+923,12 gdzie z uwagi na łuk poziomy zaprojektowano spadek jednostronne 4%. Na odcinku do łuku w km 0+886,06÷0+923,12 spadek lewostronny, za łukiem prawostronny. Na łuku w 0+886,06÷0+923,12 zaprojektowano poszerzenie jezdni do szerokości 5,2m.

Obustronne pobocza o szer. 1,0 m, utwardzone przy jezdni na szerokości po 0,5m kruszywem łamanym aby zachować utwardzoną szerokość 5m korony drogi. Spadek poprzeczny pobocza przy niższej krawędzi jezdni – 8% oraz przy wyższej krawędzi spadki jak na jezdni 2% i 4%.

2.5. Jezdnia

Na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2514C przewidziano rozbiórkę nawierzchni związaną z korektą geometrii w planie oraz uzyskaniem wymaganej konstrukcji przy założonym przebiegu niwelety.

Nawierzchnię na włączeniu (km 0+000,00 ÷ 0+008,00), na poszerzeniach istniejącej nawierzchni brukowej oraz na odcinku istniejącej nawierzchni żużlowo-gruntowej wykonać o konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, gr. 20 cm
- warstwa odcinająca z piasku gr. 15 cm

Istniejącą nawierzchnię z brukowca przewidziano częściowo do poszerzenia. Szerokość poszerzenia zmienna (zgodnie z tabelą poszerzeń i przekrojami poprzecznymi). Poszerzenie wykonać do poziomu brukowca.

Istniejącą nawierzchnię z brukowca należy oczyścić a następnie wykonać profilowanie kruszywem łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie (zgodnie z tabelą profilowania i przekrojami poprzecznymi). Następnie wykonać warstwy bitumiczne nawierzchni:

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 – gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 – gr. 4 cm

2.6. Zjazdy

Zjazdy wykonać o konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego – gr. 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, gr. 15 cm
- warstwa odcinająca z piasku gr. 10 cm

2.7. Pobocza

- Wzdłuż jezdni o nawierzchni bitumicznej przewidziano utwardzenie poboczy na szerokości 0,5m kruszywem łamanym 0/31,5mm (mieszanka optymalna) gr. 15 cm.

2.8. Odwodnienie

Odwodnienie drogi powierzchniowe do rowu odprowadzającego lub muldy, na odcinkach bez rowu - powierzchniowe na tereny przyległe.

2.9. Roboty ziemne

Roboty ziemne obejmują:

- wykonanie koryta pod poszerzenie i konstrukcję jezdni i utwardzonych części poboczy
- wykonanie koryta pod zjazdu
- reprofilacja istniejących odcinków rowów
- wykonanie nowych odcinków rowów

3. Uwagi końcowe

Prace wykonać według obowiązujących norm i przepisów oraz zgodnie z wymaganiami zawartymi w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót.

Opracowała

mgr inż. Beata Matuszak