

OPIS TECHNICZNY

”Przebudowa drogi powiatowej nr 0252 T na odcinku Pilczyca-Jakubowice”

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

1. Projekt opracowano w oparciu o :

- Wyniki pomiarów wysokościowych i sytuacyjnych, oraz inwentaryzację urządzeń drogowych i infrastruktury.
- Mapę sytuacyjno- wysokościową do celów projektowych.
- Uzgodnienia z inwestorem.
- „Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych” cz.. I, cz. II, cz. III W-wa 1979 i 1982 r.
- „Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych” wydany przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych i Instytut Badawczy Dróg i Mostów, W-wa 1997 r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zamieszczone w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 43, Warszawa, dnia 14 maja 1999 r. - poz. 430
- „Wytyczne Projektowania Dróg” WPD-1, WPD-2 i WPD-3 wydane przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych, W-wa 1992 r.
- Inne obowiązujące normy i przepisy.

II. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Projekt Budowlany Wykonawczy ”Przebudowa drogi powiatowej nr 0252 T na odcinku Pilczyca-Jakubowice”.

Projekt swoim zakresem obejmuje:

- Roboty przygotowawcze
- Roboty ziemne
- Podbudowy
- Nawierzchnię
- Elementy ulic
- Roboty wykończeniowe
- Oznakowanie

W projekcie zawarto szczegółowy zakres robót drogowych, który podają:

- przedmiar robót
- kosztorys ofertowy

III. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Opracowanie dotyczy odcinka o długości 1230,00 mb. Odcinek o nawierzchni bitumicznej posiada szerokość średnią 5,00 m i wymaga poszerzenia do projektowanej szerokości jezdni 5,50 m.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną w złym stanie technicznym . W wyniku wizualnej oceny stanu nawierzchni stwierdzono :

- niewłaściwe spadki poprzeczne jezdni
- miejscowe deformacje profilu poprzecznego
- niewłaściwe spadki poprzeczne poboczy
- widoczne spękania ziaren kruszywa
- spękania i ubytki nawierzchni bitumicznej
- liczne remonty cząstkowe nawierzchni
- nie stwierdzono kolein, przełomów, oraz utraty nośności podbudowy

IV. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Projektowana przebudowa drogi służy poprawie bezpieczeństwu ruchu drogowego a także polepszeniu komfortu tego ruchu.

Funkcją obiektu jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego. Droga zakwalifikowana jest do klasy L o prędkości projektowej 40 km/h . Kategoria ruchu KR 3.

Droga jest projektowana po istniejącym śladzie.

A. PLAN SYTUACYJNY.

Trasa drogi przebiega po śladzie istniejącym. Projektuje się n/w parametry :

- szerokość jezdni 5,50 m
- pobocza 0,75 m
- korona drogi 7,00 m

Projektuje się miejscowe czyszczenie istniejącego rowu oraz zjazdy z kruszywa i kostki betonowej.

Plan sytuacyjny pokazuje rysunek Projekt Zagospodarowania Terenu.

B.PROFIL PODŁUŻNY.

Profil podłużny drogi ulega zmianie poprzez podniesienie niwelety. Zaprojektowana niweleta drogi z istniejącymi spadkami poprzecznymi zapewnia powierzchniowe odwodnienia drogi.

C.PRZEKROJE NORMALNE I POPRZECZNE

Zaprojektowana nawierzchnia drogi ma szerokość 5,50 m . Pobocza o szerokości 0,75 m. Pochylenie poprzeczne drogi daszkowe ze spadkiem 2 % w kierunku krawędzi jezdni.

Pochylenie poprzeczne poboczy o wartości 6 %, .Istniejące pochylenia poprzeczne drogi ulegają zmianie poprzez właściwe wyprofilowanie istniejącej nawierzchni co ułatwi spływ wody opadowej .

Projektuje się następujący układ warstw konstrukcyjnych jezdni :

- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 26 cm po zagęszczeniu /poszerzenia/.
- Podbudowa z mieszanki mineralno-bitumicznej AC 22 P gr. 8 cm po zagęszczeniu dla ruchu KR 3 /poszerzenia/.
- Siatkę szklaną powlekaną bitumem szer. 2 m na poszerzeniu.
- Wyrównanie istniejącej nawierzchni /po wykonaniu frezowania korekcyjnego/ mieszanką mineralno-bitumiczną w ilości 100 kg/m² dla ruchu KR 3.
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości po zagęszczeniu 5 cm – kategoria ruchu KR 3.
- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości po zagęszczeniu 4 cm – kategoria ruchu KR 3.
- Pobocza o szerokości 0,75 m z kruszywa łamanego 0-31,5 grubości 15 cm po zagęszczeniu.

Projektuje się następujący układ warstw konstrukcyjnych zjazdu z kostki :

- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm po zagęszczeniu.

- Podsypka cementowo-piaskowa gr. 3 cm.
- Kostka betonowa gr. 8 cm .

Projektuje się następujący układ warstw konstrukcyjnych zjazdu z kruszywa :

- Warstwa odcinająca gr. 10 cm po zagęszczeniu.
- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm po zagęszczeniu.
- Zmiałowanie zjazdu kruszywem 0-4.

Dane dotyczące konstrukcji przedstawiają rysunki :

- przekroje konstrukcyjne
- przekrój konstrukcyjny zjazdu z kostki betonowej
- zjazd z kruszywa

V. INFORMACJE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA.

Projektowana przebudowa drogi nie będzie wpływała szkodliwie na środowisko i jego wykorzystanie gdyż;

- Nie ulegnie zwiększeniu emisja zanieczyszczeń gazowych a wręcz ulegnie zmniejszeniu poprzez poprawę stanu technicznego nawierzchni.
- Nie ulegnie zmianie emisja hałasu oraz wibracji a także promieniowania, nowa nawierzchnia spowoduje wyciszenie ruchu.
- Wody podziemne nie zostaną naruszone , gdyż na żadnym odcinku drogi nie przewiduje się wykonania wykopów do poziomu wód gruntowych.
- Droga w żaden sposób nie wpływa na zwiększenie zagrożenia pożarowego, lecz ułatwi dojazd do wszystkich zabudowań przy trasie drogi, co jest znaczące przy powstaniu takiego zagrożenia .

Opis opracował:

mgr inż. Paweł Macherski