

## **OPIS TECHNICZNY**

”Przebudowa drogi gminnej nr 332006 T w miejscowości Stanowiska na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 742 w kierunku Januszewic”

### ***I. PODSTAWA OPRACOWANIA***

#### ***1. Projekt opracowano w oparciu o :***

- Wyniki pomiarów wysokościowych i sytuacyjnych, oraz inwentaryzację urządzeń drogowych i infrastruktury.
- Mapę sytuacyjno - wysokościową.
- 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 Pólsztynowych” 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 gminnej nr 332006 T w miejscowości Stanowiska na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 742 w kierunku Januszewic ”.

Projekt swoim zakresem obejmuje:

- Roboty przygotowawcze
- Roboty rozbiórkowe
- Roboty ziemne
- Podbudowa jezdni
- Nawierzchnie zjazdów
- Nawierzchnię
- Przepusty
- Rowy
- Pobocza
- Znaki

W projekcie zawarto szczegółowy zakres robót drogowych, który podają:

- przedmiar robót
- kosztorys ofertowy

### ***III. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.***

Przebudowa drogi będzie się odbywać na działkach oznaczonych w ewidencji gruntów nr 884 i 895. Opracowanie dotyczy odcinka o długości 910,00 mb w ciągu zasadniczym drogi o nr 332006 T oraz na dł. 30,00 mb. w ciągu drogi gminnej o nr 332018 T w kierunku Żabieńca. Przebudowie ulega skrzyżowanie obu w/w dróg gminnych. Przedmiotowa droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni 4,00 m, w km 0+870-0+910 4,50 m. Droga wymaga poszerzenia do projektowanej szerokości jezdni 5,00 m.

W km 0+208 i 0+412 zlokalizowane są przepusty pod koroną drogi które wymagają wymianie.

Istniejąca droga o jest 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
- w km 0+582-0+910 występują miejscowe koleiny
- zamulone rowy , przepusty pod zjazdami i koroną drogi

### ***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. Kategoria ruchu KR 1-2. Droga jest projektowana po istniejącym śladzie.

#### ***A. PLAN SYTUACYJNY.***

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

- szerokość jezdni 5,00 m
- pobocza 0,75 m
- korona drogi 6,50 m

Projektuje się oczyszczenie istniejącego rowu, zjazdy z kruszywa i mieszanki mineralno-bitumicznej, przepusty na zjazdach, przepusty pod koroną , utwardzone pobocza kruszywem.

Na trasie przebudowy występują punkty osnowy geodezyjnej które należy zabezpieczyć - zabudować za pomocą skrzynek żeliwnych hydrantowych lub włączów żeliwnych Ø 600 na pierścieniach betonowych.

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 5,00 m. Pobocza o szerokości 0,75 m. Pochylenie poprzeczne drogi daszkowe ze spadkiem 2 % w kierunku krawędzi jezdni. Pochylenie poprzeczne poboczy o wartości 6 – 8 %, .Istniejące pochylenia poprzeczne drogi ulegają zmianie poprzez właściwe wyprofilowanie istniejącej nawierzchni co ułatwi spływ wody opadowej.

Projektuje się następujący układ warstw konstrukcyjnych jezdni:

- Poszerzenia jezdni na całym odcinku:
  - stabilizacja pisku cementem /z wytwórni betonów/ Rm=1,5 MPa gr. 15 cm po zagęszczeniu,
  - podbudowa z kruszywa łamanego gr. 20 cm po zagęszczeniu w tym dolna warstwa o grubości 12 cm z kruszywa 31,5-63,0mm, oraz górna warstwa o grubości 8 cm z kruszywa 0-31,5mm,
- Wyrównanie istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno-bitumiczną:
  - 50 kg/m<sup>2</sup> w km 0+000-0+582,
  - 100 kg/m<sup>2</sup> w km 0+582-0+910,
- Siatka szklana powlekana bitumem o wytrzymałości 100/100 KN/m w km 0+000-0+582 na poszerzeniach obustronnie 2 x 1,00 m, w km 0+582-0+910 na całej szerokości jezdni,
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W dla kategorii ruchu KR 1-2 grubości 4 cm po zagęszczeniu,
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11S dla kategorii ruchu KR 1-2 grubości 4 cm po zagęszczeniu,
- Pobocza o szerokości 0,75 m z kruszywa łamanego 0-31,5 grubości 12 cm po zagęszczeniu.

Projektuje się następujący układ warstw konstrukcyjnych zjazdu z kruszywa:

- Podbudowa z kruszywa łamanego (8,0 – 63,0mm) stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm po zagęszczeniu,
- Zamiatowanie zjazdu kruszywem 0-4 mm.

## **V. ODWODNIENIE**

Odwodnienie zapewniają właściwe spadki podłużne i poprzeczne jezdni , poboczy oraz odmulenie istniejących rowów i wymianę przepustów. Projektuje się wymianę istniejących przepustów pod koroną drogi:

-w km 0+208 Ø 800 L-9,00 m,

-w km 0+416 Ø 600 L-9,00 m,

Oraz wymianę przepustów pod zjazdami z rur Ø 400. Należy zastosować rury z tworzyw sztucznych o sztywności obwodowej SN 8 na ławie z kruszywa.

Dla rur pod koroną drogi należy wykonać murki czołowe proste, natomiast dla rur pod zjazdami murki czołowe ze skrzydełkami.

Oczyszczenie rowów z namułu z wyprofilowaniem skarp i dna należy wykonać:

-w km 0+130-0+610 – strona lewa,

-w km 0+412-0+563 –strona prawa.

Pochylenie podłużne rowów należy profilować zgodnie z terenem w kierunku Stanowisk.

## **VI. 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. Włodzimierz Rak*