

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEZNACZENIE INWESTYCJI

Niniejsze opracowanie stanowi projekt przebudowy drogi dojazdowej do gruntów rolnych i siedlisk w miejscowości Liszkówko w kierunku na Glinki. Jest to etap I przebudowy.

Celem niniejszej inwestycji jest poprawa komfortu jazdy tak dla dojeżdżających do pól uprawnych jak i domostw. Istniejąca droga jest utwardzona kamieniem naturalnym i sztucznym na odcinku 0+000 – skrzyżowanie z drogą powiatową Liszkowo-Sadki – 0+130. Pozostały zakres gruntowy, nieulepszony. Projektowana warstwa jezdni z betonu asfaltowego.

1.1. Podstawowe parametry

1.1.1. Kategoria ruchu: poniżej KR1 – mniej niż 4 pojazdy o nacisku osi 10 t dziennie

1.1.2. Klasa drogi: D

1.1.3. Prędkość projektowa: 30 km/h

1.1.4. Szerokość podstawowa jezdni 3,5 m

1.1.5. Pobocza ziemne szerokości 1,5 m w tym utwardzone kruszywem 0,75 m

1.1.6. Kategoria drogi: gminna

1.1.7. Długość odcinka 995 mb

1.1.8. Mijanki jak na PZT 0+325, 0+544, 0+894

2. KONSTRUKCJA JEZDNI

Konstrukcję jezdni zaprojektowano jak dla KR1 jednak z uwagi na faktycznie mniejsze natężenie (w perspektywie 20 lat) niż KR1 zmniejszono warstwę wiążącą do 4 cm. Podłoże – pewne odcinki wysadzinowe jak na załączniku do opisu. Cały zakres z uwagi na zmienność podłoża należy pokryć po ułożeniu warstwy mrozoodpornej warstwą geowłókniny o właściwościach separacyjnych wg DWU

3. ROZWIĄZANIA TECHNICZNE ULICY

3.1. Trasa w planie – 5 łuków poziomych i jedno załamanie osi drogi w km: 0+751

3.2. Trasa w przekroju poprzecznym – spadki daszkowe lub jednostronne – w zależności od warunków odwodnienia oraz promienia łuku poziomego – pokazano na PZT, w tabeli robót ziemnych i tabeli „Dane i obmiary”

3.3. Przekrój podłużny trasy

W pełni dostosowany do ukształtowania istniejącego. Na odcinku 0+054-0+130 na którym wykonano w uprzednich latach utwardzenie kamieniem naturalnym lub sztucznym cała nowa konstrukcja jest wyniesiona natomiast na pozostałych odcinkach występują wykopy o głębokości do 35 cm tak aby konstrukcja nowej jezdni była wyniesiona w stosunku do istniejącej o nie więcej niż 10 cm.

3.4. Odwodnienie – niezorganizowane na pobocze i odmulone rowy – lokalizacja rowów na PZT i w tabeli „Rowy” .

3.5. Zjazdy indywidualne do siedzib ludzkich i na pola z betonu asfaltowego.

3.6. Roboty ziemne

Ogólny bilans w tabeli robót ziemnych

3.7. Infrastruktura nie związana z drogą

Występuje. Uzgodnienia z ich właścicielami załączono. Szczególną uwagę należy zwrócić na napowietrzne linie energetyczne przecinające drogę w 5 miejscach. Rozładunek pojazdów należy

wykonać w odległości minimum 30 m od tych skrzyżowań.

4.OBIEKTY INŻYNIERSKIE - brak

5.OZNAKOWANIE

Projektuje się nowe oznakowanie pionowe jak w projekcie stałej organizacji ruchu, która stanowi integralną część niniejszej dokumentacji.

PROJEKTANT:

.....

OPRACOWANO NA PODSTAWIE:

(1) Podkład geodezyjny w skali 1:1000

(2) Pomiary w terenie

(3) Uzgodnienia z gestorami urządzeń obcych umiejscowionych w strefie robót

(4) Wytyczne zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

(5) Załącznik do rozporządzenia 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 ich umieszczania na drogach