

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEZNACZENIE INWESTYCJI

Niniejsze opracowanie stanowi projekt przebudowy drogi dojazdowej do gruntów rolnych na odcinku między miejscowościami Radzicz i Dębionek II z drogi o nawierzchni gruntowej na o nawierzchni bitumicznej. Jest to etap III projektu, który zakończył się wykonaniem nawierzchni bitumicznej na odcinku 1 kilometra od miejscowości Radzicz w kierunku Dębionka II w roku 2016 oraz 0,5 km w roku 2017. W roku 2019 wykonanie zostanie 0,5 km na odcinku 0+500 do 1+000.

Załączony projekt zagospodarowania terenu obejmuje odcinek 2430mb (tj.0+000 do 2+430).

Celem niniejszej inwestycji jest wykonanie pozostałych 1430 mb przebudowy z zatem poprawa komfortu jazdy tak dla dojeżdżających do pól uprawnych jak i dla pozostałych uczestników ruchu drogowego na całym zakresie drogi. Dla wygody Wykonawcy kilometrą przebudowy przyjęto: 1+000 — początek zakresu.

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

1.1.6. Kategoria drogi: gminna

1.1.7. Długość odcinka obejmująca pzp 2430 mb (w tym 0,5km wykonano w 2017 roku i w 2019 wykonane zostanie 0,5km)

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 — przyjęto wysadzinowe. Z uwagi, iż:

-szerokość pasa drogowego nie jest wystarczająca aby wykonać rowy przydrożne co w wypadku gruntu wysadzinowego ma kluczowe znaczenie

zdecydowano iż konstrukcja drogi musi zostać wyniesiona w oparciu o istniejącą w-wę jezdnią tak aby zapewnić nowej konstrukcji tak wymaganą odporność na wysadziny (zwiększona grubość konstrukcji) jak i zapewnić w miarę sprawne odwodnienie korpusu drogowego. Istniejącą warstwę przed ułożeniem zasadniczej podbudowy należy wyrównać do spadków jak projektowana jezdnia starając się w jak najmniejszym stopniu ograniczyć jej naruszanie.

3. ROZWIĄZANIA TECHNICZNE ULICY

3.1. Trasa w planie

10 łuków poziomych w tym 3 koszowe. W obrębie przepustu drogowego w miejscowości Dębionek

11 droga w planie ma dość skomplikowany, nieregularny przebieg — pokazano na PZT rys 2, poza tym 3 mijanki o długości 25 mb i szerokości jezdni w jej obrębie 5,0 m. Na odcinku miejscowości Dębionek II tj.od km: 2+054 szerokość podstawowa jezdni 5,0 m

3.2. Trasa w przekroju poprzecznym — spadek dwustronny — 2 % od km: 0+000 - 2+025 i 2+342 do końca zakresu oraz jednostronny od km: 2+054 — 2+327

3.3. Przekrój podłużny trasy

W pełni dostosowany do ukształtowania istniejącego. Na profilu podłużnym pokazano w każdym przekroju jaki głęboki wykop (+) lub nasyp z materiału kamiennego (-) pod konstrukcję drogi winien być. W tabeli robót ziemnych pokazano z kolei rzędne jezdni. Dane te wystarczają w pełni do zobrazowania robót w każdym przekroju w sposób analityczny — z graficznej formy zrezygnowano.

3. 4. Odwodnienie — niezorganizowane na pobocze i przyległe pola uprawne.

3-5-Skrzyżowania i zjazdy indywidualne do siedzib ludzkich i na pola z betonu asfaltowego.

3. 6. Roboty ziemne

Tylko na pobocza — ogólny bilans w tabeli robót ziemnych 3.9. Infrastruktura nie związana z drogą
Występuje. Uzgodnienia z ich właścicielami załączono. Szczególną uwagę należy zwrócić na napowietrzne linie energetyczne przecinające drogę w 8 miejscach. Rozładunek pojazdów należy wykonać w odległości minimum 30 m od tych skrzyżowań.

4. OBIEKTY INŻYNIERSKIE

W km: 2+255 — miejscowość Dębionek II występuje przepust drogowy — drożny, bez przebudowy. Roboty przewidziane w niniejszym opracowaniu nad przepustem przedstawiają się następująco:

-ustawienie ścianek prefabrykowanych oporowych typu L — obustronnie

-ustawienie krawężnika najazdowego celem skanalizowania spływu wód opadowych - obustronnie -ustawienie

barier ochronnych - obustronnie -ułożenie 2 ścieków skarpowych po stronie prawej drogi 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