

OPIS
projektowanych robót budowlanych
przy przebudowie drogi.

1. WSTĘP

1.1 PODSTAWA FORMALNA OPRACOWANIA

Projekt przebudowy drogi gminnej we wsi Żebry Wiatraki został opracowany na podstawie umowy z Wójtem Gminy Gzy.

1.2 PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa w/w drogi na odcinku wsi Żebry Wiatraki w połączeniu z drogą powiatową Łady – Szyszki w m. Żebry Falbogi.

W zakresie opracowania ujęto:

- korektę geometrii trasy,
- przebudowę podbudowy,
- wykonanie poboczy i zjazdów,
- wykonanie nawierzchni asfaltobetonowej szer. 4,50 m,
- odbudowę odwodnienia pasa drogowego, w tym przepustów,
- inne.

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1 KONFIGURACJA TERENU I ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Na rozważanym odcinku droga przebiega w terenie równinnym (o różnicy wysokości pomiędzy najwyższym i najniższym punktem 7,55 m) o charakterze rolniczym z luźną zabudową typu zagrodowego. Droga posiada ukształtowaną koronę i pas drogowy.

2.2 SIEĆ KOMUNIKACYJNA

Przebudowywana droga jest klasy D. Stanowi połączenie przyległych do niej gospodarstw rolnych z siedzibą władz samorządowych stopnia podstawowego w m. Gzy. Na przedmiotowym odcinku posiada połączenia z drogami dojazdowymi o nawierzchni gruntowej i żwirowej.

2.3 CHARAKTERYSTYKA TRASY

Szerokość pasa drogowego wynosi 12,00- 14,00 m. Na całości projektowanego odcinka posiada przekrój poprzeczny szlakowy z jezdnią o nawierzchni żwirowej i gruntowymi poboczami.

Korona drogi i jezdni, na przedmiotowym odcinku:

- korona 7,00 m,
- jezdni 4,50- 4,70 m,

Na całości projektowanej trasy istniejąca nawierzchnia żwirowa jest w złym stanie i wymaga odbudowy.

2.4 ODWODNIENIE

Na analizowanym odcinku wody opadowe odprowadzane są z pasa drogowego w części do rowów drogowych, które są w znacznym stopniu zamulone a zasadniczo spływają na przyległe tereny.

Do przepustu istniejącego pod koroną drogi w km 0+410 należy dobudować drugi przepust o śred. 80 cm, a ścianki istniejącego wyremontować.

2.5 URZĄDZENIA INŻYNIERYJNE W PASIE DROGOWYM

Linia telekomunikacyjna ŁA

Linia wodociągowa PVC

2.6 ZIELEŃ

W koronie drogi nie występują drzewa zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego, a poza nią w pasie drogowym rosną samosiewy drzew, tworzące zakrzaczenia, które należy wykarczować.

3. KONCEPCJA ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

3.1 PROGNOZA RUCHU

Ze względu na lokalny charakter omawianego ciągu drogowego nie przewiduje się istotnego wzrostu natężenia ruchu kołowego a szczególnie ciężkiego 100kN/.

Wobec tego przyjęto do dalszych obliczeń kategorię ruchu KR1.

3.2 PARAMETRY PRZEBUDOWYWANEGO ODCINKA

- klasa drogi	- D
- szybkość projektowa	- 40 km/h
- szerokość korony	- 7,00 m
- szerokość jezdni	- 4,50 m
- pobocza żwirowe szerokości	- 1,25 m x 2
- obciążenia nawierzchni	- 80 kN/

3.3 POWIĄZANIA SYTUACYJNO- WYSOKOŚCIOWE

3.3.1 PRZEBUDOWA PRZEBIEGU TRASY

Trasę przebudowywanego odcinka poprowadzono w osi istniejącego pasa drogowego. W całości wykorzystano istniejącą nawierzchnię jezdni żwirowej.

Droga stanowi prostą z minimalnymi załamaniem i łukami o $R = 500,700$ i 200 m. Na odcinkach prostych przyjęto spadki poprzeczne obustronne (przekrój daszkowy) $i = 0,02$. Spadki poboczy żwirowych przyjęto $i = 0,06$. Na łuku $R = 200$ spadek jednostronny $i = 0,03$.

Niweleta przebudowywanej drogi podniesiona jest w stosunku do istniejącej średnio o 8 cm. Spadki podłużne nawiązano do istniejących.

3.3.2 PRZEBUDOWA NAWIERZCHNI JEZDNI

Na projektowanym odcinku przyjęto następujący przekrój normalny:

- przekrój szlakowy z jezdnią szerokości $4,50$ m z obustronnymi poboczami szerokości po $1,25$ m każde oraz obustronnymi rowami drogowymi.

Podłoże gruntowe zakwalifikowano do grupy G1.

Projektowana konstrukcja nawierzchni:

- warstwa wiążąca gr. 4 cm z betonu o uziarnieniu $0/12,8$ wg PN jak dla KR1
- warstwa wiążąca gr. 4 cm z betonu asfaltowego $0/12,8$ lub $0/16$ wg PN jak dla KR1
- istniejąca nawierzchnia żwirowa zostanie wyrównana do założonej niwelety i poddana stabilizacji cementem w ilości 25 kg/m².

Przed wykonaniem stabilizacji istniejącą i wyrównaną nawierzchnię żwirową należy wyprofilować do projektowanych spadków.

POBOCZA

Pobocza przyjęto na całym odcinku o nawierzchni żwirowej grub. $5-8$ cm, ze spadkiem poprzecznym $i = 6\%$ po uprzednim ścięciu i wyprofilowaniu istniejących poboczy.

ZJAZDY

Nawierzchnia żwirowa grub. 12-16 cm, przepusty pod zjazdami o 40 cm z zakończeniem kołnierzym wg karty 03.91 długości 5,00 m. Nawierzchnia do granicy pasa drogowego.

3.3.3 ODWODNIENIE

Od km 0+000 do km 2+002 istniejącymi rowami po ich odmuleniu i istniejącymi i przebudowanymi przepustami.

3.3.4 OBIEKTY MOSTOWE

W km 0+410 drogi zlokalizowano drugi przepust o średnicy 80 cm. Istniejący przepust o śred. 80 cm przy opadach nawalnych hamuje przepływ wód.

W górze cieku wodnego w odległości 400 m od projektowanego jest przepust dwuotworowy o śred. po 80 cm, który wystarczająco przejmuje wody burzowe.

4. OZNAKOWANIE

Projekt przewiduje wykonanie oznakowania pionowego drogi, które przedstawiono na planie sytuacyjnym- znaki ostrzegawcze.

5. KOLIZJE

W związku z projektowaną przebudową nie zachodzi konieczność przekładania urządzeń obcych znajdujących się w pasie drogowym.

6. INNE

Roboty drogowe oprócz nawierzchni mogą być wykonywane pod ruchem przy ograniczeniu prędkości do 30 km/h. Natomiast przy wykonywaniu nawierzchni odcinek drogi należy wyłączyć z ruchu.

Przebudowa drogi od km 0+000 do km 2+002 podlega zgłoszeniu do Starostwa Powiatowego- Wydział Budownictwa i Architektury w Pułtusku.

Niniejszy opis, przedmiar robót, plany i rysunki oraz specyfikacja techniczna są wystarczające do prawidłowego wykonania robót budowanych przy przebudowie drogi.