

OPIS TECHNICZNY
(korygująco-uzupełniający)
do projektu przebudowy drogi gminnej
w miejscowości Lipienice

1. Podstawa opracowania:

- umowa z inwestorem,
- mapa do celów projektowych w skali 1:1000 aktualna na dzień 22.02.2008r,
- rozporządzenie MT i GM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania,
- pomiary wysokościowe wykonane przez uprawnionego geodetę,
- pomiary uzupełniające i wywiad w terenie dokonane przez projektanta.

2. Lokalizacja.

Projektowana droga rozpoczyna swój ciąg od skrzyżowania z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej w miejscowości Lipienice przebiega śladem istniejącej drogi i kończy się przy zabudowaniach wsi Kolonia Lipienice. Długość projektowanego odcinka wynosi 745 mb. Szczegółową lokalizację i przebieg drogi pokazano na planie orientacyjnym w skali 1:10 000. Grunty zajęte pod przebudowę drogi stanowią w całości własność Skarbu Państwa.

3. Zakres opracowania.

Opracowanie projektowe obejmuje część drogową w ramach, której ujęto:

- wykonanie twardej nawierzchni ulepszonej na podbudowie z kruszywa łamanego,
- umocnienie poboczy na części szerokości przy krawędzi nawierzchni drobnym kruszywem łamanym,
- rozwiązanie odwodnienia korony drogi.

4. Warunki gruntowo-wodne.

Dokonano przeglądu i wywiadu w terenie, oceniono makroskopowo grunty zalegające w podłożu drogi i jej otoczeniu oraz zbadano poziom wody w gospodarstwach. Na tej podstawie stwierdzono, że podłoże stanowią grunty przepuszczalne, a poziom wód gruntowych ukształtowany jest poniżej 2,0 m od poziomu terenu.

Porównując osiągnięte wyniki z klasyfikacją ustawową zaliczając grunty podłoża projektowanej drogi do grupy nośności G1.

5. Stan istniejący.

Projektowany odcinek drogi stanowi drogę łącznikową pomiędzy zasadniczą częścią zabudowy miejscowości Lipienice i pozostałymi znajdującymi się nielicznymi zabudowaniami w ciągu tej drogi, kończąc się w ostateczności z zabudową Kolonii Lipienice. Funkcja zasadnicza tej drogi to dojazd do pól uprawianych i działek.

6. Uzbrojenie istniejące.

Wzdłuż projektowej drogi zlokalizowane są następujące rodzaje uzbrojenia:

- linia energetyczna niskiego napięcia po obu stronach drogi tylko na początkowym odcinku do 4-go hektometra,
- wodociąg wiejski po prawej stronie drogi tylko na początkowym fragmencie ok. 150mb.

Szczegółowy przebieg, lokalizację oraz rodzaje uzbrojenia pokazano na planie sytuacyjnym i oznaczono odpowiednim kolorem.

7. Stan projektowany.

7.1. Parametry projektowe:

Biorąc pod uwagę funkcję drogi jaką spełnia i możliwości lokalizacyjne projektuje się ją jako jednojezdniową, dwupasmową w klasie D i $V_p = 30 \text{ km/godz.}$

- szerokość jezdni - 4,5
- szerokość poboczy 0,75 i 0,25 wzdłuż cieków betonowych na pozostałym odcinku $2 \times 0,75$.
- spadek poprzeczny jednostronny 2 % (na dł. cieków) na pozostałym 2 % daszkowy.
- spadek poboczy - 6 %,
- pochylenie skarp rowu - 1:1.

7.2. Droga w planie

Przebieg projektowanej drogi w planie w stosunku do wersji początkowej uległ drobnym zmianom co zaznaczono szczegółowo na planie sytuacyjnym oraz profilu podłużnym, oznaczając wierzchołki załamania oraz parametry zaprojektowanych łuków poziomych. Zaprojektowano rozwiązanie geometryczne na skrzyżowaniu z drogami polnymi.

7.3. Rozwiązania wysokościowe.

Niweleta drogi zaprojektowana została z dowiązaniem do istniejącej sieci niwelacji państwowej. Zaprojektowano przekrój podłużny dla osi drogi prowadząc niweletę w dostosowaniu do istniejących warunków terenowych z uwzględnieniem grubości projektowanej konstrukcji nawierzchni i w nawiązaniu do zjazdów gospodarczych i polnych.

Podniesiono praktycznie niweletę na wysokość od 10 cm do 30 cm w stosunku do niwelety istniejącej.

7.4. Odwodnienie

Zaprojektowane jako powierzchniowe. Wody padowe odprowadzone będą na części drogi z korony na przyległy przepuszczalny teren a na pozostałej ciekim betonowym do drogi gminnej stanowiącej początek opracowania. Po stronie lewej zgodnie z kilometrażem.

7.5. Konstrukcja nawierzchni.

Konstrukcja nawierzchni opracowana została na podstawie „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych”. Przyjęto obciążenie ruchem jak dla kategorii KR1. Grunty podłoża zakwalifikowano do grupy nośności G1. W nawiązaniu do powyższych ustaleń oraz założonych warunków materiałowych, technologicznych oraz gruntowo wodnych przejęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- warstwa ścierana z betonu asfaltowego 0/8 grubości 3 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 grubości 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 o ciągłym uziarnieniu gr. 20 cm.

Pobocza drogi zostaną uzupełnione do pełnej szerokości projektowanej korony drogi ziemią uzyskaną z rowów oraz z profilowania podłoża w formie koryta. Pobocza ponadto umacnia się na pełną szerokość 0,75 m kruszywem łamanym 0/10 warstwą grubości 10 cm.

7.6. Roboty ziemne.

Na podstawie zaprojektowanej niwelety przekroju podłużnego roboty ziemne sprowadzają się do:

- robót ziemnych – wykopy z odwiezieniem na odkład
- wykopy z przemieszczeniem w celu wykonania nasypów
- uformowanie i zagęszczenie nasypów

7.7. Zjazdy na drogi boczne i do gospodarstw

Zaprojektowano:

- na drogi boczne w geometrii pokazanej na planie sytuacyjnym
- do gospodarstw typowe na długości od pobocza do bram wjazdowych do 4 m.

Konstrukcja dla obu przypadków zastosowano:

- podbudowę z kruszywa 0/31,5 gr. 15 cm
- nawierzchnia warstwą scieralną gr 4 cm.

7.8. Organizacja ruchu.

- ***Na czas robót.***

Roboty można prowadzić nie ograniczając całkowicie ruchu, stosownie do aktualnej fazy robót wykonawca będzie oznakowywał roboty zgodnie z wymogami w tym względzie, a stosowny schemat oznakowania będzie wymagał akceptacji INSPEKTORA NADZORU INWESTORSKIEGO.

- ***Stala.***

Oznakowanie docelowe zostało zaprojektowane i pokazane na planie sytuacyjnym. Po zakończeniu robót budowlanych i dopuszczeniem drogi do ruchu droga zostanie wyposażona w znaki zgodnie z projektem.

8. Kosztorys.

Opracowano szczegółowy przedmiar robót, kosztorys ślepy i kosztorys inwestorski.