

OPIS TECHNICZNY.

do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej Nr 190612W Zemborzyn Pierwszy – Zemborzyn Drugi - RFIL od km 0+000 do km 0+ 841,34 dz. Nr ewid. 2074

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. *Umowa zawarta między Miastem i Gminą Solec nad Wisłą, a projektantem.*
- 1.2. *Mapa do celów projektowych w skali 1:500.*
- 1.3. *Normy i przepisy obowiązujące przy projektowaniu dróg (wg. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r)*

2. Lokalizacja.

Projektowana droga przebiega na dz. nr ewid. 2074 początek bierze w km 0+000 tj. na granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej 754. Droga gminna posiada nawierzchnię twardą bitumiczną. Przebiega w kierunku zachodnim, koniec drogi przyjęto w km 0+841,34. Długość projektowanego odcinka drogi wynosi 0,841,34 km.

3. Zakres projektowy opracowania.

Opracowanie obejmuje część drogową w km 0+000 ÷ 0+841,34 w projekcie ujęto odbudowę zniszczonej krawędzi jezdni, wyrównanie istniejącej nawierzchni bitumicznej mieszanką mineralno – asfaltową , wykonanie warstw bitumicznych, wiążącej i ścieralnej, ulepszenie poboczy kruszywem łamanym 0/31,5 mm.

4. Stan istniejący.

Droga gminna od km 0+000 do km 0+841,34 posiada nawierzchnię twardą, bitumiczną. Droga na odcinku przewidzianym do przebudowy posiada ukształtowaną koronę drogi. Nawierzchnia jezdni posiada zdeformowany profil podłużny i poprzeczny. Struktura ruchu na drodze to przewaga ciągników rolniczych, pojazdów dostawczych i osobowych. Ruch pieszy i rowerowy na tym odcinku znikomy.

5. Stan projektowany.

5.1. Parametry techniczne przebudowywanej drogi

Zgodnie z prowadzoną ewidencją przez Zarządcę drogi, droga ta posiada klasę techniczną D oraz następujące parametry:

Klasa drogi – D

Prędkość projektowa – 30 km/h

Kategoria ruchu – KR1

Nośność – 100 kN/oś

5.2. Plan sytuacyjny.

Projektowana droga przebiega po istniejącym śladzie drogi. Zaprojektowano nawierzchnię szerokości 4,0 m, od km 0+000 do km 0+841,34 projektuje się obustronne pobocza szer. 1,00 m. Droga objęta opracowaniem to odcinek prosty z łukiem poziomym i załamaniami. W km 0+134,55 projektuje się załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=2,02^\circ$; w km 0+165,68 projektuje się załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,85^\circ$; w km 0+345,67 projektuje się załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,07^\circ$; w km 0+480,80 projektuje się łuk poziomy o parametrach $R=200\text{m}$; $\alpha=4,69^\circ$; $L=16,36$; $T=8,18$; $B=0,16$ m; w km 0+517,64 projektuje się załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=2,15^\circ$; w km 0+552,59 projektuje się załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,19^\circ$; w km 0+722,79 projektuje się załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,05^\circ$. Koniec trasy przyjęto w km 0+841,34. Ponadto dla zachowania bezpieczeństwa projektuje się 2 szt mijanek (w km 0+095 strona lewa i w km 0+370 strona prawa).

5.3. Przekrój podłużny.

W układzie wysokościowym niweletę nawierzchni drogi zaprojektowano przy maksymalnym wykorzystaniu istniejącej nawierzchni bitumicznej z zachowaniem normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych. Projektuje się pochylenia niwelety o wartościach od $i=0,3$ do $i=8,61$ %.

5.4. Konstrukcja nawierzchni jezdni

- warstwa wyrównawcza z mieszanki mineralno-asfaltowej 75kg/m²
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S gr. 4 cm

5.5. Przekrój normalny

Projektuje się jezdnię o przekroju daszkowym na całej długości odcinka szer. 4,0 m i pochyleniu 2%. W tym 2 szt. mijanek (w km 0+095 strona lewa i w km 0+370 strona prawa). Od km 0+000 do km 0+841,34 projektuje się obustronne pobocza szer. 1,0 m i pochyleniu 8% , ulepszone kruszywem łamanym 0/31,5 mm gr. 10 cm.

5.6. Pobocza.

Projektuje się obustronne pobocza szer. 1,0 m ulepszone kruszywem łamanym 0/31,5 mm gr. 10 cm.

5.7. Odwodnienie.

W ramach niniejszego opracowania uwzględniono warunki terenowo - gruntowe, zaprojektowano odwodnienie pasa drogowego jako powierzchniowe. Wody opadowe zostaną odprowadzone poza koronę drogi zaprojektowanymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi jezdni.

5.8. Opinia geologiczna

Warunki gruntowe proste - z przeprowadzonych oględzin oraz badań wskaźnika piaskowego i kapilarności biernej wynika, że grunty w zakresie głębokości przemarzania od 0,00 do 1,00 m

stanowią podłoże w 100 % niewysadzinowe (piaski drobne i piaski średnie). Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego, pierwsza. Grupa nośności podłoża dla warunków gruntowo-wodnych G1.

5.9. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania projektowanej drogi mieści się w granicach działki nr ewid. Nr 2074. Projektowana droga nie wprowadza zmian powodujących ograniczenia w zagospodarowaniu oraz zabudowy terenu. Planowana inwestycja nie ma negatywnego wpływu na stan środowiska. Teren inwestycji nie znajduje się na terenie wpisanym do rejestrów zabytków lub ochrony dziedzictwa naturalnego. Obszar oddziaływania obiektu budowlanego określono na podstawie, Prawa Budowlanego oraz Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne ich usytuowanie.