

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej nr 150447c Rycerzewko-Smyrnia

I. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej
nr 150447 Rycerzewko-Smyrnia

Projekt opracowano w oparciu o:

- mapa sytuacyjno - wysokościowa 1:1000
- wstępne założenia do projektowania uzgodnione z Zamawiającym
- pomiary wykonane przez projektanta w terenie
- Rozporządzenie Ministra Transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

II. Zakres opracowania

Zakresem opracowania objęto przebudowę drogi gminnej nr 150447c relacji
Rycerzewko-Smyrnia.

III. Stan istniejący

Droga gminna nr 150447c Rycerzewko-Smyrnia stanowi element sieci komunikacyjnej gminy Pakość. Droga na całym odcinku opracowania od km 0+000 do km 2+050 posiada nawierzchnię z kruszywa łamanego szerokości 3-3,5m. Pobocza nieutwardzone gruntowe.

W ciągu przebiegu drogi występuje skrzyżowanie z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej oraz zjazdy na posesje indywidualne oraz pole uprawne.

W pasie drogowym występuje roślinność trawiasta oraz drzewa o zróżnicowanych gatunkach i wieku. Przed projektowaniem część drzew została przez zarządcę drogi wyznaczona do usunięcia w ramach utrzymania pasa drogowego.

.

IV. Stan projektowany:

1. Plan sytuacyjny

- kategoria ruch KR I
- klasa drogi D
- szerokość jezdni bitumicznej 5,0m z obustronnymi poboczami utwardzonymi kruszywem łamanym o/31,5 mm na szerokości 0,75m

Odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych na przyległy teren.

Do planu sytuacyjnego przyjęto km pomiarowy, początek opracowania 0+000 koniec 2+050. Długość 2,050km. W ciągu drogi zaprojektowano warstwę ścieralną gr 4cm z betonu asfaltowego AC11s, warstwę wiążącą gr4cm z betonu asfaltowego AC-11w(100kg/m²). Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji o/31,5mm gr 20cm. Warstwa gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$ gr 15cm. Pobocza umocnione kruszywem stabilizowanym mechanicznie frakcji o/31,5mm gr warstwy 10cm. Spadki poprzeczne nawierzchni 2%, poboczy 8%. Grunt z wykopanych wykopów częściowo wbudowany w nasyp, pobocza.

2. Profil podłużny drogi:

Rzędne projektowanej nawierzchni nawiązano do istniejącej jezdni oraz terenu przyległego.

3. Konstrukcja nawierzchni drogi i zjazdów:

Szczegóły konstrukcyjne przedstawiono na rysunkach projektowanej konstrukcji drogi

Przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

- warstwa ścieralna szer 5cm gr4cm z betonu asfaltowego AC11S
- warstwa wiążąca szer 5,1m gr 4cm z betonu asfaltowego AC11W
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji o/31,5 szer.5,6m gr 20cm
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$ gr 15cm
- pobocza umocnione kruszywem stabilizowanym mechanicznie frakcji o/31,5mm gr warstwy 10cm

Konstrukcja zjazdów taka sama jak konstrukcja jezdni. Lokalizacja i powierzchnia zjazdów wg tabeli.

4. Przepust przy włączeniu się do drogi wojewódzkiej nr 251 Kaliska-Inowrocław

- przepust z rury karbowanej śred. 400mm o wytrzymałości SN8

Wykonany zgodnie z normą PN-EN13476-3 dł. 16m

- zakończony zbrojonymi ściankami skośnymi przepust o400mm
- rura karbowana o400mm ułożone na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr 10cm
- ścianki skośne posadowione na betonie C8/10 gr 10cm
- odtworzenie rowów przydrożnych przy wlocie i wylocie przepustu na dł. po 10mb

5. Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych na przyległy teren.

6. Urządzenia obce

Przebudowa drogi nie koliduje z żadnymi mediami.

VII. Uwagi końcowe

1. Wszystkie roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami
2. Rozpoczęcie robót zgłosić wszystkim użytkownikom uzbrojenia podziemnego
3. Wszystkie materiały i wyroby użyte do budowy przedmiotowego obiektu muszą być dopuszczone do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie zgodnie z art. 10 ust. Prawo Budowlane

Projektował:

mgr Albert Goździcki

Opracował:

tech. Andrzej Nowakowski