

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego na rozbudowę drogi gminnej Głuchów - Łozy km 0+006 do 0+ 862

1. Podstawa opracowania:

Projekt opracowano na zlecenie Inwestora w oparciu o mapę do celów projektowych w skali 1:1000, decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, uzgodnienia z Inwestorem warunków technicznych, Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku. oraz pomiary uzupełniające w terenie.

2. Stan istniejący:

Droga łączy część północno - zachodnią wioski Głuchów z Łącutem. Ze względu na jej stan techniczny bezpieczna szybkość osiągnięta przez użytkowników wynosi około 20 km/godz, nacisk osi w okresach suchych na nawierzchnię wynosi około 40 kN . Początkowy odcinek od drogi gminnej na długości 221 m częściowo przebiega przez grunty będące własnością PKP i został utwardzony w ubiegłych latach. Odcinek drogi będącej w zarządzie Gminy Łącut przebiega przez grunty uprawne i łączy się z drogą miejską o nawierzchni bitumicznej. Jej nawierzchnia o szerokości zmiennej 4 do 3,5 m jest częściowo utwardzona materiałami kamiennymi oraz żużlem. Występują wyboje, w których podczas opadów zbiera się woda. Pobocza gruntowe mają zmienną szerokość wynoszącą 0,5 do 0,7 m. W ciągu drogi występuje jeden przepust drogowy rurowy o średnicy 60 cm. Rowy przydrożne jak i przepust są w dużym stopniu zamulone.

3. Stan projektowany:

Przedmiotowa drogę klasy L, projektuje się dla ruchu o kategorii KR 1, szybkości projektowej 50 km/godz, dopuszczalnym nacisku osi pojazdu 80 kN, szerokości nawierzchni 4,0 m, poboczy 0,75 m., położonej na gruntach wątpliwych G3.

Potrzebna wzorcowa grubość nawierzchni podatnych obliczona metodą PJ - IPD wynosi:

$$h = 3ab_1 + 15ab_2cd_1 + 10ab_3cd_2e + 5b_4d_2$$

Przy współczynnikach o wartości

$$a - 1, b_1 - 1, b_2 \text{ i } b_3 - 1, b_4 - 0,9, c - 1, d_1 - 1, d_2 - 1,2, e - 1,2$$

$$h \text{ wzorcowe} = 3 \times 1 \times 1 + 15 \times 1 \times 1 \times 1 \times 1 + 10 \times 1 \times 1 \times 1 \times 1,2 \times 1,2 + 5 \times 1 \times 0,9 = 36,9 \text{ cm}$$

Projektowana konstrukcja nawierzchni:

- 6 cm warstwa ścieralna nawierzchni z betonu asfaltowego III standard
- 15 cm górna podbudowa z tłuczni kamiennego

W planie droga prowadzona jest istniejącym śladem. Ze względu na założoną

szerokość nowej nawierzchni i projektowanej normatywnej szerokości

poboczy oraz wykonanie obustronnie rowów przydrożnych, zachodzi konieczność poszerzenia pasa drogowego kosztem przyległych gruntów do szerokości od 12 do 14 m.

W ciągu projektowanego odcinka załamania osi wyokrąglono łukami

kołowymi o promieniach W2 R=250 m, W3 R= 400 m, W4 R = 450 m, W5 R

= 400 m oraz na skrzyżowaniu W6 R = 46 m. Odpowiednio zależnie od wielkości promieni zastosowano krzywą i proste przejściowe.

Niweleta projektowanej nawierzchni w dużym stopniu prowadzona jest równoległe do istniejącej. Projektowane spadki podłużne wynoszą 1,7%, 1,6% i 0,2%. Załamanie niwelety w km 0+325 wyokrągła się łukiem kołowym wklęsłym o promieniu R = 6000 m.

Projektowana droga w przekroju poprzecznym ma szerokość korony 6,50 m w tym 4 m jezdni oraz obustronne pobocza gruntowe o szerokości 2x0,75 m.

Spadek poprzeczny jezdni projektuje się na prostej o przekroju daszkowym wynoszącym 2%, na łukach jednostronny, z wyjątkiem łuku W4 gdzie projektowany przekrój ma spadki jak na prostej.

Odwodnienie korpusu drogowego projektuje się po przez przydrożne rowy, istniejący przepust rurowy Ø 60 w km 0+595 oraz rów odpływowy wymagający odmulenia na odcinku około 200 m.

Istniejący przepust wymaga remontu oraz odmulenia. Remont polega na wyrównaniu rur, oraz wykonaniu murków czołowych.

3.Zjazdy:

W ciągu drogi występują zjazdy indywidualne stanowiące dojazd do pól. Obecnie ich przepusty rurowe są zamulone, nie posiadają ścianek czołowych. W trakcie wykonywania robót związanych z rozbudową drogi przewiduje się wykonanie remontu polegającego na odmulenie zjazdów i wymianie załamanych rur.

Wszystkie zjazdy, mają spadki podłużne w kierunku działek wynoszące 2 do 3 % . Zjazdy w koronie mają szerokość 4,5 m w tym 3 m jezdni gruntowa oraz obustronne pobocza o szerokości 0,75 m. Przebiegi krawędzi nawierzchni drogi i zjazdów wyokrągła się łukami kołowymi o promieniu R=3 m.

Wszelkie roboty związane z remontem zjazdów wykonywane będą w pasie drogowym.

4.Urządzenia obce:

Roboty ziemne przy zbliżeniach z urządzeniami podziemnymi należy wykonać ręcznie i pod nadzorem ich użytkowników.

Istnieje obowiązek chronienia znaków geodezyjnych przy prowadzonych

robotach ziemnych w związku z czym, przed rozpoczęciem robót należy wyznaczyć je w terenie przez jednostki uprawnione do wykonywania prac geodezyjnych.

5. Warunki ogólne:

Projektowana droga poprawi wygląd krajobrazowy, zmniejszy hałaśliwość od ruchu pojazdów, zlikwiduje zastoiska wodne oraz poprawi komfort jazdy. Projektowana inwestycja zdecydowanie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Teren objęty projektem, nie podlega ochronie konserwatora zabytków i nie jest objęty pracami górniczymi. W związku z robotami drogowymi nie ma konieczności wycinki drzew.

Zastosowane materiały nie są szkodliwe dla ludzi i otoczenia.

Przed rozpoczęciem robót, wykonawca zobowiązany jest do opracowania oraz uzgodnienia projektu organizacji ruchu na czas budowy.

Roboty związane z rozbudową drogi nie stwarzają zagrożenia bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi, w związku z tym nie ma potrzeby opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (plan „bioz”).

Władysław Rosół
Nr up. D-68/77