

## OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU BUDOWLANEGO PRZEBUDOWY DROGI

**Daleszewice – Stawowice Kolonia**

***Odcinek: od km 0+000 do km 2+507,46***

dz. nr 453 obręb Daleszewice, 1219 obręb Grzymałów, 328 obręb Stawowiczki

### 1. INFORMACJE OGÓLNE

#### 1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania niniejszego projektu stanowi

- zlecenie Gminy Paradyż
- 1.2. Materiały i opracowania źródłowe wykorzystane przy opracowaniu projektu:
  - Mapa sytuacyjno – wysokościowa przedmiotowego odcinka drogi w skali 1:1000
  - Wyniki inwentaryzacji i uzupełniających pomiarów terenu, przeprowadzonych przez projektanta w marcu 2006 roku
  - Polskie normy związane z projektem
  - Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych
  - Katalog Typowych Elementów Przepustów Drogowych

### 2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

#### 2.1. PRZEBIEG DROGI W PLANIE

Początek opracowania (PT) w km 0+000 zlokalizowano w osi drogi o nawierzchni asfaltowej Daleszewice - Grzymałów. Koniec opracowania (KT) w km 2+507,46 zlokalizowano w osi drogi Kolonia Stawowice - Radwan o nawierzchni żwirowej na granicy gminy Paradyż.

Projektowana droga przebiega przez teren równinny częściowo zabudowany.

Istniejąca nawierzchnia jest nawierzchnią żwirowo-tłuczniową. Grubość istniejącej nawierzchni nie jest jednakowa o zmiennej grubości od 15 do 20 cm. W nawierzchni występują zagłębienia spowodowane wymywaniem przez wody opadowe ponieważ brak jest odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni jezdni i poboczy.

#### 2.2. JEZDNIA

Szerokość pasa drogowego wynosi:

- od 8,80 do 14,35 m

Szerokość istniejącej jezdni wynosi

- od 2,79 do 4,75 m

#### 2.3. URZĄDZENIA OBCE W PASIE DROGOWYM

- **wodociąg** w160 : od km 0+000 do km 1+025 przebiega z lewej strony pasa drogowego, przejście przez drogę w km 1+025 i dalej wodociąg przebiega po prawej stronie pasa drogowego do km 1+835, w którym przechodzi na lewą stronę drogi.

- **kabel telekomunikacyjny światłowodowy:**
  - przechodzi w rurze osłonowej przez projektowaną drogę w km 0+028 i w km 1+317
  - w km 1+913.69 przejście w rurze osłonowej przez drogę i do km 2+002 biegnie w prawym poboczu drogi
  - na odcinku od km 0+856 do km 1+706 linia przebiega prawą stroną pasa drogowego
- **napowietrzna linia energetyczna**
  - Linia napowietrzna przebiega poza prawą stroną pasa drogowego -nie występują kolizje z projektowaną drogą
  - Linia energetyczna przechodzi przez drogę w km 1+480

### **3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO**

Zakresem opracowania objęto następujące roboty:

- przygotowanie podłoża,
- wykonanie podbudowy,
- wykonanie warstwy wiążącej z mieszanki mineralno-asfaltowej
- wykonanie warstwy ścieralnej nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej
- uzupełnienie poboczy,
- budowa zjazdów gospodarczych i na drogi zbiorcze,
- budowa przepustów drogowych,
- korekta istniejących rowów drogowych,
- oznakowanie pionowe

#### **3.1. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Początek opracowania (PT) w km 0+000 zlokalizowano w osi drogi o nawierzchni asfaltowej Daleszewice -Grzymałów. Koniec opracowania (KT) w km 2+507,46 zlokalizowano w osi drogi o nawierzchni żwirowej na granicy gminy Paradyż.

Pomiędzy w/w punktami występuje 9 załamań trasy. Usytuowanie wierzchołków załamań zostało wyrażone we współrzędnych prostokątnych X,Y układu obowiązującego na tym obszarze.

W załamaniach projektowanej drogi wpisanych zostało 8 łuków poziomych kołowych oznaczonych symbolami W1 do W8 i 1 załamanie trasy oznaczone Z1 (km 1+671,50-w lewo).

Charakterystykę geometryczną łuków poziomych podano w tabeli:

| NR ŁUKU | PŁ<br>KŁ             | PROMIEN<br>ŁUKU<br>R [m] | STYCZNA<br>ŁUKU<br>T [m] | ODLEGŁOŚĆ<br>WIERZCHOŁKOWA<br>W [m] | DŁUGOŚĆ<br>ŁUKU<br>K [m] | SZEROKOŚĆ<br>JEZDNI [m] | SPADEK JEZDNI<br>[%] |
|---------|----------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------|
| 1P      | 0+048,24<br>0+088,60 | 130                      | 20,34                    | 1,60                                | 40,36                    | 4.90                    | 2<br>jednostronny    |
| 2 L     | 0+374,40<br>0+438,35 | 250                      | 32,15                    | 2,05                                | 63,95                    | 4.5                     | 2<br>dwustronny      |
| 3 P     | 0+699,20<br>0+899,02 | 1900                     | 100,00                   | 2,66                                | 199,82                   | 4.5                     | 2<br>dwustronny      |
| 4 P     | 1+067,59<br>1+125,88 | 1300                     | 29,15                    | 0.032                               | 58,29                    | 4.5                     | 2<br>dwustronny      |
| 5 P     | 1+259,97<br>1+298,04 | 1300                     | 19,04                    | 0.14                                | 38,07                    | 4.5                     | 2<br>dwustronny      |
| 6P      | 1+411,60<br>1+477,00 | 1000                     | 32.71                    | 0,54                                | 65,40                    | 4.5                     | 2<br>dwustronny      |
| 7L      | 2+197,10<br>2+239,73 | 2000                     | 21,32                    | 0,11                                | 42,63                    | 4,5                     | 2<br>dwustronny      |
| 8L      | 2+306,43<br>2+407,65 | 700                      | 50,70                    | 1,83                                | 101,22                   | 4,5                     | 2<br>dwustronny      |

### 3.2. W PROFILU PODŁUŻNYM

Zaprojektowano niweletę wpisaną w istniejący przebieg drogi z uwzględnieniem projektowanej konstrukcji nawierzchni. Uzyskane spadki niwelety umożliwiają sprawne działanie odwodnienia. Przebieg niwelety płynny. Spadek niwelety od 0,04% do 1,22%

### 3.3. W PRZEKROJACH NORMALNYCH

Szerokość jezdni:

- 4.5 m od 0+000 do km 0+028.24(ppp)
- od 4.5 do 4.9 m od km 0+028.24 do km 0+048.24(PŁ1)
- 4.9m od 0+048.24 do 0+088.60 (KŁ1)
- od 4.9 do 4.5m od km 0+088.60 do km 0+108.60 (kpp)
- 4.5m od km 0+108.60 do km 2+507.46

Szerokość poboczy:

- 1,00m

Spadek poprzeczny jezdni:

- na odcinkach prostoliniowych i na łukach nr 2,3,4,5,6,7,8 dwustronny -2%,
- na łuku nr 1 jednostronny 2%

Spadek poprzeczny poboczy 8%

### 3.4. KONSTRUKCJA PROJEKTOWANEJ NAWIERZCHNI NA ODCINKU O ISTNIEJĄCEJ NAWIERZCHNI ŻWIROWO-TŁUCZNIOWEJ od km 0+000 do km 2+507,46

- Warstwa ściernalna z mieszanki mineralno asfaltowej grubości 2cm
- Warstwa wiążąca z mieszanki mineralno asfaltowej grubości 4cm
- Warstwa górna podbudowy grubości min 15 cm z tłuczni kamienno
- Warstwa dolna – istniejąca nawierzchnia
- Na poszerzeniach – warstwa podbudowy dolnej – 20 cm z tłuczni kamienno

### 3.5 ODWODNIENIE

Odwodnienie drogi jest projektowane jako powierzchniowe na przyległy teren za pomocą odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych jezdni i poboczy oraz rowów przydrożnych i przepustów.

### 3.6 ZJAZDY INDYWIDUALNE I NA DROGI ZBIORCZE

Istniejące i projektowane zjazdy gospodarcze i na drogi zbiorcze wymagają dostosowania do projektowanej niwelety krawędzi jezdni. Na przebudowywanym odcinku projektuje się 132 zjazdy indywidualne (na pola i bramowe) oraz 2 zjazdy drogowe na drogi zbiorcze (km 0+512.23 i km 1+892.83).

### 3.5. SKRZYŻOWANIA

Opracowaniem objęto 2 skrzyżowania zwykłe z drogami o nawierzchni asfaltowej: w km 0+000 (oznaczone na planie SZ1) i w km 1+331.18 (oznaczone na planie SZ2).

## 4. OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Na przebudowywanym odcinku drogi projektuje się budowę 5 przepustów drogowych (w km 0+024,68 – dł.8m o średnicy 60cm, w km 0+170 - dł. 7m o śr. 40cm, w km 1+322 – długość rur 7m o średnicy 40cm, w km 1+340,35 – długość rur 7m o średnicy 40cm, w km 1+600 – dł. 7m o śr. 40cm).

## 5. UZBROJENIE PODZIEMNE I NADZIEMNE

Na modernizowanym odcinku występuje uzbrojenie podziemne opisane w punkcie 1.3.2 opracowania. Roboty ziemne związane z budową drogi w rejonie występowania urządzeń podziemnych powinny być prowadzone ręcznie za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb.

**Wszystkie kolizje z przewodem światłowodowym należy zabezpieczyć rurą osłonową lub przedłużyć istniejącą osłonę o długość określoną przez właściciela.**

Gdyby w czasie prowadzenia robót ziemnych natrafiono na kable i przewody nie zaznaczone na planie sytuacyjnym należy je zabezpieczyć i powiadomić użytkownika.

## 6. OZNAKOWANIE PIONOWE

Oznakowane pionowe opracowano w oparciu o Rozporządzenie MT i GM oraz MSW i A z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

## **7. ORGANIZACJA RUCHU**

Na modernizowanym odcinkach drogi odbywa się ruch lokalny o małym natężeniu. W większości przypadków są to ciągniki i maszyny rolnicze oraz samochody osobowe. Odbywający się ruch drogowy zorganizowano przy użyciu znaków drogowych, których lokalizacja znajduje się na planie sytuacyjnym.

## **8. UWAGI KOŃCOWE**

Wszystkie materiały i elementy użyte do budowy muszą odpowiadać wymogom odpowiednich norm. Prace powinny być wykonywane zgodnie ze sztuką budowlaną przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje.