

OPIS TECHNICZNY

do projektu na przebudowę drogi gminnej w Białężynie – etap 1

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi gminnej w m. Białężyn polegającą na wykonaniu nawierzchni bitumicznej na istniejącej nawierzchni nieulepszonej z kruszywa kamiennego łamanego.

1. STAN ISTNIEJĄCY

Projektowana droga stanowi dojazd do terenów obiektów produkcyjnych, składów, magazynów, terenów zabudowy usługowej (1P/U).

Pierwszy odcinek, to droga prowadząca do terenów zabudowanych wsi Białężyn. Początek tego odcinka zlokalizowano na granicy z działką nr 284. Odcinek ten jest łącznikiem pomiędzy odcinkiem drogi dojazdowej wybudowanej w ramach budowy obwodnicy Miasta Czarnkowa a drogą dojazdową 1KDD będącą trasą główną w niniejszym opracowaniu.

Drugi odcinek, to trasa główna, nazwana w projekcie drogą 1KDD zgodnie z zapisem w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Czarnków na obszarze wsi Białężyn. Oba odcinki posiadają nawierzchnię z kruszywa kamiennego łamanego o szerokości 6,20 do 6,70 m. Nawierzchnia obecnie jest zdeformowana przez ruch samochodowy, występują liczne zagłębienia.

2. PARAMETRY PROJEKTOWANE

Przyjęto następujące parametry techniczne do projektowania:

- klasa drogi - dojazdowa oznaczona symbolem "D",
- prędkość projektowa - 30 km/godz,
- szerokość nawierzchni - 6,10 m + poszerzenie na łukach poziomych 0,50 m,
- szerokość poboczy - 1,00 m
- przewidywany ruch - KR 1-2,
- rodzaj nawierzchni - bitumiczna – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W

Inwestycję podzielono na dwa odcinki: droga do Białężyna jako odcinek 1 i droga 1KDD będąca trasą główną niniejszego opracowania jako odcinek 2.

Początek drogi do Białężyna - km 0+000 założono na granicy z działką nr 284, koniec – km 0+086 przyjęto za skrzyżowaniem z drogą 1KDD.

Początek drogi 1KDD – km 0+000 założono na skrzyżowaniu osi dróg. Koniec drogi 0+312 zlokalizowano na granicy działki nr 26/5 (połączenie z istniejącą nawierzchnią z kostki brukowej betonowej).

2.1. Droga w planie – rys. nr 1

➤ Odcinek 1 – droga do Białężyna

Długość odcinka mierzona od granicy z działką nr 284 wynosi 86,00 m. Przebieg drogi pozostawia się bez zmian. Droga do Białężyna z krzyżuje się drogą 1KDD (odcinek 2) w km 0+070. Kąt przecięcia osi dróg na skrzyżowaniu jest zbliżony do kąta 90°.

Jest to skrzyżowanie zwykle w kształcie litery „T”.

Na początku trasy występuje 1 zjazd po lewej stronie drogi.

➤ Odcinek 2 – droga 1 KDD

Droga biegnie na terenie działek nr 28/5 i 26/3. Kończy się na działce 26/5. Długość drogi wynosi 309,00 m mierzona od krawędzi jezdni odcinka 1.

Skrzyżowanie z odcinkiem 1 wyokrąglone jest łukami poziomymi o promieniu $R=12,00$ m.

W trasie drogi występują 3 łuki poziome. Dwa w lewo i jeden w prawo. Promienie łuków kołowych wynoszą: łuk nr 1 20,00 m, łuk nr 2 60,00 m, łuk nr 3 - 50,00 m. Ze względu na małe promienie łuków zastosowano poszerzenia pasa ruchu po wewnętrznej stronie łuku o szerokości 0,50 m. Zmianę szerokości jezdni oraz pochylenia poprzecznego jezdni wykonano na prostych przejściowych długości 20,00 m.

Na trasie drogi występują 3 zjazdy – 2 po prawej stronie i 1 po stronie lewej. Jezdnię zjazdu w km 0+312 wyokrąglono łukiem $R=3,00$ m. Jezdnię pozostałych zjazdów projektuje się wyokrąglić skosami 1m:1m. Wymiary zjazdów podano na planie sytuacyjnym (rys. nr 1).

2.2. Droga w profilu podłużnym (rys. nr 2)

Ukształtowanie niwelety dostosowano do istniejącej konfiguracji drogi.

Wody opadowe z powierzchni drogi do Białężyna będą spływały w gruntowe pobocza drogi i dalej w otaczający teren.

Wody opadowe z powierzchni jezdni drogi 1KDD będą spływały poprzez spadek poprzeczny do istniejących rowów przydrożnych i w otaczający teren na gruntach gminnych.

2.3. Droga w przekroju poprzecznym (rys. nr 3 i 4)

Dla całej trasy przyjęto przekrój poprzeczny drogowy o szerokości jezdni 6,10 m plus poszerzenia na łukach 0,50 m.

Na odcinkach prostych projektuje się spadek poprzeczny daszkowy 2%/2%. Na łukach poziomych przyjęto spadek poprzeczny jednostronny. Na łuku nr 1 7%, na łuku nr 2 i 3 spadek poprzeczny jednostronny 5%. Do obliczenia wielkości wyrównań profilu kruszywem kamiennym przyjęto szerokość podbudowy 6,20 m plus poszerzenia na łukach.

Zmianę pochylenia poprzecznego jezdni wykonano na prostych przejściowych. Długość prostych przejściowych zaznaczono na rys. nr 1 „Plan sytuacyjny” i wynosi od 16,33 m do 30,00 m.

Po wykonaniu nawierzchni należy uformować pobocza gruntowe szer. 1,00 m o spadku poprzecznym 8%.

2.2. Konstrukcja nawierzchni (rys. nr 3)

Przyjęto konstrukcję nawierzchni:

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – grubość 5 cm po zagęszczeniu,
- wyrównanie istniejącego profilu kruszywem kamiennym łamanym 0/31,5 mm stabilizowanym mechanicznie (kruszywo granitowe),
- istniejąca podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego (kruszywo granitowe) stabilizowanego mechanicznie.

3. ORGANIZACJA RUCHU

Pozostawia się istniejącą organizację ruchu.

4. SPECYFIKACJA WYKONANIA ROBÓT

Roboty związane z budową drogi wykonać należy zgodnie ze szczegółowymi specyfikacjami technicznymi (SST):

- 1) D-00.00.00 Wymagania ogólne
- 2) D-01.01.01 Odtworzenie trasy i punktów wysokościowych
- 3) D-04.03.01 Oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych
- 4) D-04.08.05 Wyrównanie podbudowy kruszywem stabilizowanym mechanicznie
- 5) D-05.03.05a Nawierzchnia z betonu asfaltowego – warstwa wiążąca wg PN-EN
- 6) D-06.03.01 Uzupełnianie poboczy

Szczegółowe specyfikacje techniczne stanowią odrębne opracowanie.

5. REPER

Jako poziom porównawczy przyjęto reper roboczy na punkcie skrzynce żeliwnej wodociągowej w km 0+312 (strona lewa) $H=103,15$ m n.p.m.

Sporządził: