

OPIS TECHNICZNY

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ osiedle Kolejowa w Bratoszewicach.

SPIS TREŚCI

| | |
|---------------------------------------|----------|
| 1. PODSTAWA OPRACOWANIA | 2 |
| 2. ZAKRES OPRACOWANIA | 2 |
| 3. LOKALIZACJA | 2 |
| 4. STAN ISTNIEJĄCY | 2 |
| 5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE..... | 2 |
| 5.1 Parametry drogi | |
| 5.2 Konstrukcja nawierzchni | |
| 5.3 Trasa w planie | |
| 5.4 Niweleta | |
| 5.5 Odwodnienie | |
| 5.6 Zjazdy | |
| 5.7 Roboty ziemne | |
| 5.8 Skrzyżowania | |

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa zawarta z Gminą Stryków
- Mapa sytuacyjna,
- Wytyczne i uzgodnienia z inwestorem,
- Normy i wytyczne branżowe,
- Inwentaryzacja w terenie.

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakresem opracowania objęto cztery odcinki dróg - sięgaczy.

Projektowane drogi zaczynają się w punkcie PT skrzyżowaniem z drogą powiatową ul. Kolejową i kończą łopatkami do zawracania..

Zakresem opracowania została objęta przebudowa nawierzchni drogi, włączenie do drogi Powiatowej, wyrównanie i profilowanie poboczy gruntowych.

3. LOKALIZACJA

Drogi zlokalizowane są na działkach o nr ewidencyjnych: 273, 264, 196, 189 będących we władaniu Gminy Stryków. Drogi te obsługują działki zabudowane zlokalizowane przy tej drodze.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Dane ogólne:

Objęte projektem odcinki drogi przebiegają przez tereny zabudowy mieszkalnej, biegną po istniejącej drodze o nawierzchni szlakowej szerokości 4,0m. Szerokość pasa drogowego jest stała i wynosi 12,0m na każdej z dróg.

Odwodnienie:

Odwodnienie powierzchniowe. Brak rowów przydrożnych i kanalizacji deszczowej.

Wodociągi:

Wzdłuż projektowanych dróg występują wodociągi wB160 od których odchodzą przyłącza do zabudowań.

Kanalizacja:

Wzdłuż projektowanych dróg występuje kanalizacja sanitarna ks200 od której odchodzą przyłącza do zabudowań.

Sieć gazowa: brak

5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

W uzgodnieniu z Inwestorem konstrukcję drogi zaprojektowano na ruch KR1.

5.1. Parametry drogi

- Droga klasy D – dojazdowa

- Prędkość projektowa – 30 km/h,
- Szerokość jezdni – 4,0 , o pochyleniu poprzecznym dwustronnym – 2%
- Pobocza obustronne szerokości 0,75m
- Skrajnia drogowa 4,5 m
- Dostępność do drogi nieograniczona.
- Kategoria ruchu – KR1
- Odprowadzenie wód z korony drogi powierzchniowe

5.2. Konstrukcja nawierzchni

Warstwa ścieralna z masy mineralno – bitumicznej : 4 cm,
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm gr. 15cm

Szczegóły podano w części rysunkowej.

podczas prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na połączenia między kolejnymi warstwami konstrukcji drogi. Wiązanie warstw należy uzyskać poprzez skropienie lepiszczem asfaltowym podłoża pod wykonaną warstwę. Jako lepiszcze asfaltowe należy stosować kationową emulsję asfaltową niemodyfikowaną klasy K1 (szybkorozpadowa K1-50) – lepiszcze wg **PN-EN-12591:2004 Asfalty i produkty asfaltowe – Wymagania dla asfaltów drogowych**. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza.

Ilość asfaltu (po odparowaniu wody) w połączeniu międzywarstwowym musi spełniać poniższe wartości :

- Podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie : 0,5 kg/m²,
- Podbudowa asfaltowa : 0,3 kg/m²,

Wbudowanie kolejnej warstwy można rozpocząć dopiero po rozpadzie emulsji i odparowaniu wody.

Całość robót w obrębie pasa drogi gminnej prowadzić po uprzednim uzyskaniu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego i oznakowaniu robót wg projektu tymczasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia miejsca robót uzyskanego przez wykonawcę.

5.3. Trasa w planie

Oś drogi zaprojektowano z odcinków prostych i łuków kołowych. Współrzędne punktów osi trasy podano w Elementy trasy w palnie. Cała trasa zlokalizowana jest na istniejącej działce we władaniu Gminy Stryków. Projektowana trasa nie wymaga zmiany istniejących granic pasa drogowego.

5.4. Niweleta

Projektując niweletę drogi dążono do zharmonizowania jej z naturalnymi spadkami terenu i zminimalizowania robót ziemnych. Powiązano ją z punktami o stałej wysokości zapewniając prawidłowe odwodnienie korony drogi.

5.5. Odwodnienie

Powierzchniowe poprzez spadki poprzeczne i podłużne drogi.

5.6. Zjazdy

Nie projektuje się zjazdów do zabudowań.

5.7. Roboty ziemne

Kształt niwelety drogi zapewnia optymalne zbilansowanie mas ziemnych.

5.8. Skrzyżowania z ulicą Kolejową

Projektuje się włączenie projektowanych dróg – sięgaczy do ulicy Kolejowej poprzez połączenie z istniejącymi zjazdami z ulicy Kolejowej. Szczegóły włączenia w istniejące warstwy asfaltowe przedstawia rysunek nr. 3.0.

Projekt organizacji ruchu objęty oddzielnym opracowaniem.

6. Technologia robót

Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. Materiały i wyroby muszą posiadać Aprobata Techniczną dopuszczającą je do stosowania w budownictwie drogowym.

Roboty ziemne w pobliżu istniejących urządzeń podziemnych należy wykonywać ręcznie i ze szczególną ostrożnością. Szczegółowy opis technologii robót podano w Specyfikacjach Technicznych.