

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego na budowę drogi gminnej nr 102344 L
Dąbie – Klimki od km 3+801,84 do km 6+040,00

1. Cel i zakres opracowania

Projektuje się budowę odcinka drogi gminnej nr 102344L Dąbie – Klimki od km 3+801,84 do km 6+040,00, odcinek drogi zlokalizowany w miejscowości Jata. Projektowany odcinek drogi klasy technicznej L 1/2 (droga jednojezdniowa dwupasmowa) o długości 2238,16m łączący zaprojektowany odcinek drogi gminnej nr 102344 L biegnący od drogi krajowej nr 76 relacji Stoczek Łukowski – Łuków z drogą gminną nr 102348 L w miejscowości Klimki. Droga stanowi połączenie dróg krajowych nr 76 oraz 63.

Budowa drogi polegała będzie na wykonaniu:

- zebrania humusu,
- roboty ziemne wykopy oraz nasypy,
- jezdni asfaltowej szerokości 6,00m wraz z konstrukcją,
- poboczy gruntowych szer. 0,75m ulepszonych kruszywem łamanym,

Powierzchnie projektowanej drogi wynoszą:

- powierzchnia projektowanej jezdni	-13452,0 m ²
- powierzchnia projektowanych poboczy	- 3362,0 m ²
- pozostała część pasa proj. pasa drog. (zieleń)	-10018,0 m ²

Razem -26832,0 m2

W tym:

- powierzchnia istniejącego pasa drogowego	-26832,0 m2
--	-------------

2. Podstawa opracowania

Projekt budowlany wykonano w oparciu o następujące materiały i dokumenty:

- Umowa pomiędzy Gminą Łuków a KONSTECH Konstrukcje Inżynierskie Konrad Skwarek
- Podkład sytuacyjno wysokościowy - mapa do celów projektowych wykonany przez geodetę uprawnionego Jana Wojdę,
- Dane wyjściowe do projektowania sporządzone w trakcie uzgodnień przez przedstawicieli Inwestora oraz mieszkańcami sąsiednich nieruchomości.
- Własne pomiary sytuacyjno-wysokościowe (uzupełniające istotne szczegóły do projektowania), wykonane na terenie pasa drogowego.
- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 43 poz. 430) z dnia 02.03.1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

3. Stan istniejący

W miejscu projektowanej drogi od km 3+801,84 do km 6+040,00 znajduje się istniejąca droga gruntowa o nawierzchni ulepszonej żwirem szer. średnio 6,00m. Projektowany odcinek drogi w km 3+801,84 zaczyna się na połączeniu z zaprojektowanym już odcinkiem drogi gminnej nr 102344 L natomiast kończy się w km 6+040,00 na połączeniu z drogą gminną nr 102348 L.

4. Stan projektowany

1. Rozwiązania projektowe

Dla budowy przedmiotowej drogi gminnej przyjęto następujące parametry techniczne:

- długość odcinka – 2238,16m,
- klasa techniczna drogi – L,
- kategoria ruchu – KR2,
- prędkość projektowa 50km/h,
- jezdnia – asfaltowa szer. 6,0m przekrój daszkowy 2%,
- pobocza – gruntowe ulepszone szer. 0,75m ze spadkiem 8%,
- skarpy – pochylenie skarp 1:1,5.

Początek opracowania rozpoczyna się w km 3+801,84 - połączenie z zaprojektowanym już odcinkiem drogi gminnej nr 102344 L natomiast kończy się w km 6+040,00 na połączeniu z drogą gminną nr 102348 L.

Przyjęto, że średni dobowy ruch w roku (SDR) w przekroju drogi, prognozowany do połowy okresu eksploatacji będzie wynosił mniej niż 70 osi obliczeniowych 100 kN na dobę na pas obliczeniowy drogi. Wobec tego do projektu konstrukcji nawierzchni drogi przyjęto kategorię ruchu j/w tj. KR2.

2. Konstrukcja nawierzchni

Na całym odcinku projektowanej drogi zlokalizowana jest istniejąca nawierzchnia ulepszona żwirem przeznaczona do wyrównania.

Konstrukcja nawierzchni jezdni na w/w odcinku przyjęto jak dla drogi o KR2 tj:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 7cm,
- projektowana podbudowa pomocnicza z istniejącego kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 22cm oraz dodatkowe wyrównanie.
- warstwa żwiru grubości zmiennej min. 21cm.

Łączna grubość podbudowy 55cm. Podczas wykonywania robót należy badać nośność podłoża która powinna wynosić 80MPa.

Konstrukcja poboczy ulepszonych:

- pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym 0-31,5mm stabilizowanym mechanicznie gr. 15cm.

3. Droga w planie

Projektowana trasa przebiega w terenie nie zabudowanym, zalesionym. Jest to droga klasy technicznej L 1/2 o $V_p=50\text{km/h}$. Na projektowanym odcinku przyjęto wierzchołki załamania trasy przedstawione na projekcie zagospodarowania terenu.

4. Rozwiązanie wysokościowe

Nawierzchnię jezdni zaprojektowano ze spadkiem poprzecznym daszkowym 2%, pochylenie poboczy gruntowych 8%. Pochylenie podłużne jezdni zaprojektowano ze spadkami od $i=0,003$ do $i=0,009$.

5. Odwodnienie

Wody opadowe z terenu drogi odprowadzone zostaną istniejącymi rowami przydrożnymi.

6. Roboty ziemne

Na całym projektowanym odcinku ustalono do wyceny grunt kat. III-IV w ilości wg tabel robót ziemnych. Wykopy w przeważającej części wykonywane koparką $0,25\text{ m}^3$.

Przy urządzeniach i instalacjach podziemnych, występujących w pasie drogowym, roboty ziemne powinny być wykonane ręcznie.

7. Ochrona środowiska

Przedmiotowa budowa nie spowoduje pogorszenia wpływu drogi na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi, obiekty sąsiednie oraz wody powierzchniowe i podziemne.

Nawierzchnia bitumiczna jest czysta i cicha w użytkowaniu i nie zagraża zdrowiu i życiu użytkowników przyległych terenów.

8. Uwagi końcowe

Roboty budowlane należy prowadzić i wykonać zgodnie z warunkami technicznymi i normami budowlanymi powszechnie obowiązującymi i wyszczególnionymi w niniejszym opracowaniu projektowym. Materiały użyte do budowy drogi powinny posiadać odpowiednie atesty zgodne Polskimi Normami Budowlanymi.

Opracował: