

# Ogólna charakterystyka obiektu lub robót

## Przebudowa drogi gminnej Nr 1568009 Górna Droga - Tuczępy, od km 0+000 do km 0+990, długości 990mb

### 1. Opis stanu istniejącego.

Nawierzchnia drogi jest w złym stanie technicznym, występują liczne spękania, ubytki w nawierzchni jak również znaczne nierówności poprzeczne i podłużne. Szerokość nawierzchni 5,00m od km 0+000 do km 0+990. Obustronne pobocza ziemne o szerokości 1,00m. Oś drogi w planie składa się z odcinków prostych. Droga jest odwadniana za pomocą przydrożnych rowów otwartych, które są w znacznym stopniu zamulone i zarośnięte. Droga przebiega przez zabudowę i tereny upraw rolniczych. Zabudowa to budynki mieszkalne i gospodarcze. Teren, przez który przebiega droga jest płaski. Droga przebiega przez miejscowość Zapusty i dochodzi do drogi powiatowej Nr 0037T Szydłów – Tuczępy - Pieczonogi. Rowy i przepusty pod zjazdami są zamulone, zniszczone i wymagają remontu. Na projektowanym odcinku drogi występują skrzyżowania z drogami powiatowymi, które wymagają normatywnych łuków. Rowy i przepusty Ø50cm pod zjazdami wymagają remontu zgodnie z Prawem wodnym art. 64. Na odcinku drogi zachodzi potrzeba regulacji 1 sztuka włączów kanalizacyjnych, oraz zawór wodociągowy – sztuk 1 i kratka ściekowa sztuk 1.

### 2. Opis stanu projektowego.

#### Parametry techniczne drogi:

- klasa drogi – L;
- droga jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa;
- prędkość projektowana -  $V_p$  – 50km/h;
- kategoria obciążenia ruchem – KR1
- szerokość jezdni – 5,00m;
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna;
- szerokość poboczy – 2 x 1,00m;
- nawierzchnia poboczy – kruszywo kamienne na szerokości 2 x 0,50m;
- pochylenia skarp – 1:1,5

Oś drogi poprowadzono do istniejącej osi z myślą o jak największym wykorzystaniu istniejącej nawierzchni i korpusu drogowego.

#### Konstrukcja nawierzchni.

Zaprojektowano następującą konstrukcję wzmocnienia nawierzchni drogi na odcinku od km 0+000 do km 0+990:

- warstwa ścieralna – 4cm beton asfaltowy o uziarnieniu 0-12,8mm wg normy PN-S-96022;
- warstwa wyrównawcza – masa mineralno asfaltowa o uziarnieniu 0-16mm wg normy PN-S-96022 w ilości 75kg/m<sup>2</sup>;

#### Remont skrzyżowań:

Remont skrzyżowań polegać będzie na wzmocnieniu nawierzchni drogi w granicy pasa drogi. Na długości remontowanych skrzyżowań należy oczyścić i odmulić rowy przydrożne. Zakres robót jest uwidoczniony w przedmiarze robót.

Remont rowów polega na odmuleniu istniejących rowów do głębokości min. 30cm a w miejscach, w których jest to wystarczające jedynie na czyszczeniu zamulenia. Łączna długość rowów do odmulenia wynosi 1313mb.

Istniejące rowy są zamulone, zarośnięte i wymagają konserwacji. Istniejące przepusty Ø50cm pod zjazdami są załamane i zamulone. Rów prawy od km 0+000 do km 0+110 należy umocnić korytkami i ażurami.

Przewidziano remont 32 sztuk zjazdów indywidualnych na przedmiotowym odcinku, polegającą na rozebraniu starych i ułożeniu nowych przepustów żelbetonowych Ø 50cm o długości 160m + Ø 60cm – 28m na podbudowie z kruszywa łamanego 0-63mm grubości 20cm oraz nadsypaniu naizom zjazdu do projektowanej niwelety drogi.

Utwardzenie zjazdów wykonać z kruszywa kamiennego 0-63mm grubości 15cm. Na zjazdach murki czołowe ze skrzydełkami skośnymi prefabrykowane. Skrzyżowania z drogami powiatowymi zaprojektowano normatywne łuki. Remont polegał będzie na wzmocnieniu nawierzchni drogi w granicy pasa drogowego. Na długości remontowanych skrzyżowań należy oczyścić i odmulić rowy przydrożne.

Istniejące zjazdy z kręgów Ø50cm na działki rolników są zamulone i załamane. Projektuje się ich remont w tych samych parametrach technicznych aby spełniały przepływ wody.

Pobocza są zawyżone na całym odcinku drogi. Zachodzi konieczność ścięcia do 10cm i uzupełnienia ziemią miejsc zaniżonych. Jednocześnie projektuje się utwardzenie poboczy obustronnie kruszywem kamiennym 0-31,5mm o grubości 7cm po zagęszczeniu. Szerokość utwardzenia 0,50m.

Odwodnienie projektowanej drogi projektuje się powierzchniowo poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych dwustronnych w kierunku istniejących rowów drogowych. Pod zjazdami na posesję projektuje się przepusty z rur betonowych Ø50cm wraz ze ściankami czołowymi prefabrykowanymi skośnymi.

Zaprojektowano wymianę zniszczonych znaków A-7 wraz ze słupkami – sztuk 2, znaki kierunku miejscowości – sztuk 4. Bariery sprężyste SP-09 w ilości  $4 \times 4 \times 3 = 48\text{m}$  zaprojektowano na skrzyżowaniach dróg.

Projekt przewiduje remont istniejących przepustów pod skrzyżowaniami z drogami bocznymi. Przepusty w km 0+105 – Ø60cm długość 6,0m, w km 0+990 – Ø60cm długość 10,0m wymagają wymiany kręgów ze względu na załamania. Wszystkie przepusty przewidziane do remontu i przebudowy zostały wyszczególnione w przedmiarze robót.

Łączna długość przepustów pod zjazdami na drogi boczne wynosi:

Ø60cm – 6m + 10m = 16m;

Zjazdy Ø60cm – 12m;

Przepusty wykonać z rur betonowych zbrojonych na ławie z kruszywa łamanego 0-63mm grubości 20cm. Ścianki czołowe prefabrykowane skośne.

Oznakowanie pionowe dla przedmiotowego odcinka drogi należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach. Projektuje się ustawienie nowych znaków pionowych w celu polepszenia bezpieczeństwa ruchu kołowego. Znaki ostrzegawcze – sztuk – 2, znaki kierunku i miejscowości – sztuk 4.

W niniejszym opracowaniu nie przewiduje się ingerencji w istniejące ogrodzenia oraz wycinki drzew.

Opracował: