

Opracowanie zawiera:**Część tekstową:**

- I. Opis techniczny
- II. Tabele bilansu robót ziemnych, frezowania i wyrównania nawierzchni.

Część rysunkową:

- 1. Plan orientacyjny w skali 1:25000 rys. 1
- 2. Projekt zagospodarowania terenu w skali 1:500 rys. 2
- 3. Profil podłużny w skali 1:50/1:500 rys. 3
- 4. Przekroje konstrukcyjne w skali 1:10 rys. 4
- 5. Przekroje poprzeczne w skali 1:100 rys. 5

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Mapa z pomiaru sytuacyjno-wysokościowego w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43 z 14maja 1999r.
- Pomiary uzupełniające w terenie.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest korekta łuków poziomych w ciągu odcinka drogi powiatowej nr 0342T w miejscowości Łągów w rejonie istniejącego cmentarza. Przebudowa polegać będzie na korekcie przebiegu drogi w planie na długości 253.5m wraz ze zwiększeniem promieni 2-ch łuków poziomych w dowiązaniu do drogi istniejącej.

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Odcinek istniejącej drogi powiatowej nr 0342T objęty opracowaniem posiada początek w miejscowości Łągów na włączeniu do drogi krajowej DK74 i na dalszym odcinku przebiega wzdłuż istniejącego muru cmentarza z załamaniami w planie wyokrąglonymi łukami o małym nienormatywnym promieniu bez wymaganych poszerzeń co wymusza zajeżdżanie terenu przyległego przez pojazdy ciężarowe przewożące kruszywo z licznie zlokalizowanych w tym rejonie kopalni kruszywa.

Istniejąca droga powiatowa w tym rejonie posiada nawierzchnie bitumiczną w przekroju drogowym o szerokości jezdni zmiennej 4.5-5.5m. Odcinek zlokalizowany po północnej stronie muru posiada zniszczoną- spękana nawierzchnię.

4. Roboty projektowane

4.1 Plan sytuacyjny

Dla celów poprawy warunków ruchu w tym rejonie zaprojektowano korektę przebiegu drogi w planie poprzez zwiększenie promienia wyłukowania łuków poziomych na tym odcinku do $R=25m$ i wprowadzenie poszerzeń jezdni do szerokości docelowej 7.40m ze zmianą szerokości jezdni i pochylenia na długości odcinków przejściowych- 30m.

Wprowadzone rozwiązania powodują:

- wykonanie części odcinka w nowej pełnej konstrukcji na kategorię obciążenia ruchem KR5 dostosowanej do natężenia i rodzaju pojazdów korzystających z przebudowywanego odcinka drogi z połączeniem z odcinkiem istniejącym w granicach przebudowy,

- połączenie powstałego starodroża oraz dróg przylegających zjazdami z nowym odcinkiem,
- wykonanie wzdłuż nowego odcinka zatoki postojowej z kruszywa dla umożliwienia zatrzymania i postojów pojazdów ciężarowych poza jezdnią zasadniczą drogi (co ma miejsce na tym odcinku drogi),
- wymianę warstwy ścieralnej na połączeniu z nawierzchnią o dobrym stanie konstrukcji (koniec odcinka) , lub całkowitą wymianę konstrukcji (początek przebudowywanego Odcinka),
- utwardzenie poboczy na odcinku przebudowy.

4.2 Droga w profilu, przekrój normalny.

Spadki podłużne przebudowywanego odcinka jezdni dostosowano do ukształtowania istniejącego terenu z uwzględnieniem dowiązania do istniejących nawierzchni. Spadki poprzeczne zaprojektowano z uwzględnieniem przechyłek na łukach w dowiązaniu do istniejących nie przebudowywanych nawierzchni.

Profil podłużny projektowanego odcinka wyniesiono średnio 0.2m nad przyległy teren z dowiązaniem do istniejącej nawierzchni w granicach opracowania. Spadki poprzeczne na łukach poziomych jednostronne 5%, na odcinku podstawowym daszkowy 2%, pocylenia poboczy 6%. Zmiany pochylenia i szerokości jezdni na długości odcinków przejściowych - 30m. Odcinek pomiędzy łukami ze względu na małą długość wykonano w całości o poszerzonej jezdni. poprzeczny remontowanej drogi na całym projektowanym odcinku ukształtowano jako drogowy ze spadkiem obustronnym o wartości 2%, w kierunku poboczy. Spadki poboczy gruntowych umocnionych kruszywem łamanym zaprojektowano z 6% spadkiem, w kierunku przeciwnym do osi drogi. W rejonach łuków poziomych wprowadzono spadki jednostronne z dostosowaniem wartości pochylenia poprzecznego jezdni określonych dla dróg o prędkości projektowej 50 km/h. Zmiany pochyłeń poprzecznych jezdni przy zastosowaniu odcinków prostych przejściowych o długości 25m.

4.3 Przekrój konstrukcyjny

Przewidywane obciążenie ruchem przebudowanej drogi - KR 5. Ze względu na występujące w podłożu grunty wysadzinowe- gliny pylaste i piaszczyste, dobre warunki wodne podłoże zakwalifikowano do kategorii obciążenia ruchem G3 i zaprojektowano dodatkowe wzmocnienie z piasku stabilizowanego cementem $R_m=2.5\text{MPa}$. Konstrukcję nawierzchni jezdni drogi powiatowej oraz poboczy zaprojektowano pokazano na rys. 3.

Opracował:
Wojciech Czub