

OPIS TECHNICZNY

„Remont drogi powiatowej nr 1122 N – odcinek od drogi powiatowej nr 1103 N w kierunku miejscowości Rozgart”

1. Podstawa opracowania

Opracowanie wykonano na zlecenie Inwestora: Zarząd Dróg Powiatowych w Elblągu z/s w Pasłęku, ul. Dworcowa 6 na podstawie umowy zawartej pomiędzy Inwestorem, a firmą TRASA Mirosław Klotzke.

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotowe zamierzenie budowlane jest inwestycją celu publicznego polegającą na remoncie drogi powiatowej nr 1122 N na odcinku od drogi powiatowej nr 1103 N w kierunku miejscowości Rozgart.

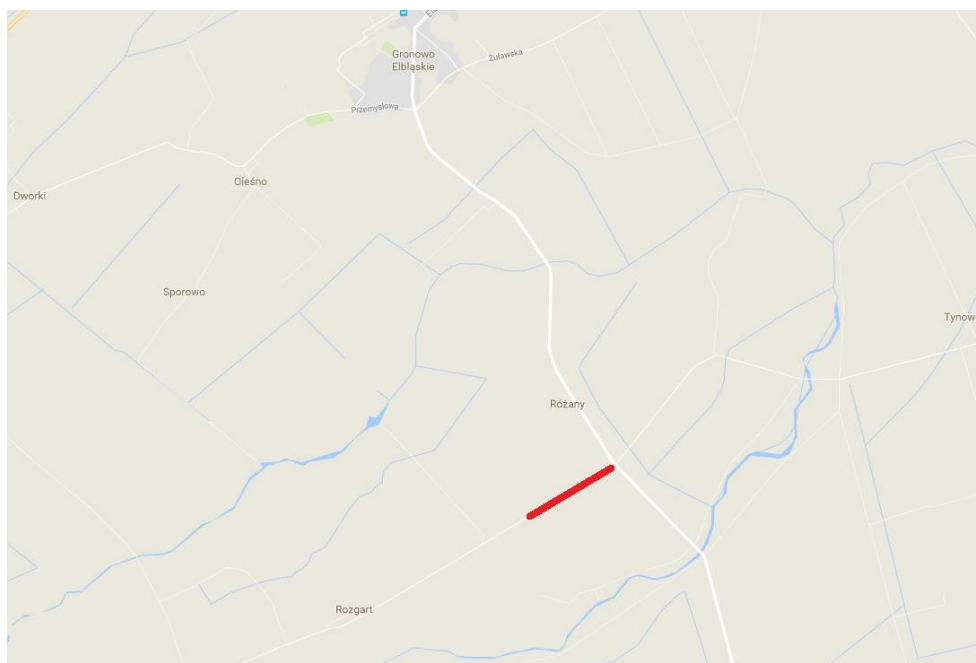
3. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje projekt wykonawczy zawierający rozwiązania technologiczno – geometryczne na które składają się:

- Wyrównanie istniejącej nawierzchni wraz z wykonaniem nakładki bitumicznej
- Nadanie drodze normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych zapewniających poprawny odpływ wód opadowych
- Wykonanie utwardzonych poboczy z mieszanki optymalnej

4. Lokalizacja inwestycji

Powyższa inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko – mazurskim, powiecie Elbląskim, w gminie Gronowo Elbląskie i będzie realizowana jedynie w granicach pasa drogowego drogi powiatowej nr 1122 N. Lokalizacja inwestycji przedstawiona została na poniższej mapie.



5. Cel inwestycji

Głównym, bezpośrednim celem inwestycji jest polepszenie warunków bytowych mieszkańców oraz poprawa dostępności do pól uprawnych jak również poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem pośrednim jest poprawa wizerunku drogi.

6. Układ komunikacyjny i charakterystyka ruchu

Droga powiatowa nr 1122 N jest drogą na której odbywa się w głównej mierze ruch pojazdów osobowych, ciągników i maszyn rolniczych oraz bardzo sporadycznie ruch samochodów ciężarowych. Występuje również dość duży ruch rowerowy i ruch pojazdów użyteczności publicznej.

7. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Teren remontowanej drogi nr 1122 N posiada kategorię drogi powiatowej. W stanie istniejącym droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej na podbudowie z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/63 mm. Szerokość drogi waha się od 3,0 do 4,5 m a jej przebieg jest po terenie płaskim. W obszarze realizacji t.j w pasie drogowym nie stwierdzono występowania infrastruktury podziemnej mogącej kolidować z zakresem wykonywanych robót. Droga na całym rozpatrywanym odcinku przebiega w terenie niezabudowanym w sąsiedztwie pól ornych lub łąk. Na opracowywanym odcinku nie stwierdzono występowania utwardzonych zjazdów. Wody opadowe odprowadzana są powierzchniowo do przydrożnych rowów w chwili obecnej w większości bezodpływowych.

8. Stan techniczny obiektu budowlanego

Obecnie droga jest w bardzo złym stanie technicznym, występują bardzo duże przełomy powstałe najprawdopodobniej w skutek osiadania drogi na nienośnym i silnie nawodnionym podłożu gruntowym. Dodatkowo występują również inne uszkodzenia w postaci licznych wybojów oraz spękań, brak odpowiedniej niwelety uniemożliwia prawidłowy spływ wód opadowych. Nierówności, brak odpowiedniego profilu podłużnego i poprzecznego powoduje liczne zastoiska wody a przerośnięte pobocza oraz niedrożne i zamulone rowy dodatkowo potęgują to zjawisko. Analizowana droga wymaga natychmiastowego remontu, ponieważ grozi jej całkowity brak przejezdności.

W stanie istniejącym podstawowymi mankamentami drogi są:

- liczne przełomy oraz wyboje
- brak jednoznacznie określonych krawędzi drogi,
- brak utwardzonych poboczy
- nienormatywne spadki poprzeczne i podłużne,
- brak odwodnienia wskutek przerośnięcia poboczy,



zdjęcie 1



zdjęcie 2



zdjęcie 3



zdjęcie 4



zdjęcie 5



zdjęcie 6

9. Opis projektowanego układu drogowego

Zaprojektowano następujący układ drogowy:

- Długość odcinka: **548,69 mb**
- Klasa drogi: **L**
- Kategoria ruchu: **KR 1**
- Prędkość projektowa: **30 km/h**
- Spadki poprzeczne: **2,5 %**
- Szerokość drogi: zmienna **3,5 do 4,5 mb**

10. Przebieg drogi w planie

Projektowana szerokość jezdni jest zmienna i wynosi 3,5 do 4,5. Jezdnia posiada postać odcinka prostego, nie występują żadne łuki poziome. Dodatkowo zaprojektowano pobocza obustronne o szerokości 0,5 m wykonane z mieszanki optymalnej.

Z uwagi na zmienną szerokość istniejącej nawierzchni bitumicznej przyjęto następujące szerokości nowej jezdni:

- od hm 0+000,00 do hm 0+043,85 - 4,5 m
- od hm 0+043,85 do hm 0+360,34 - 4,0 m
- od hm 0+360,34 do hm 0+548,69 - 3,5 m

Rozwiązane przedstawiono na **rys. 1 Plan sytuacyjny**.

11. Profil podłużny

Profil podłużny drogi zaprojektowano po istniejącym terenie, z niewielkimi korektami wysokościowymi. Projektowane spadki podłużne zostały dostosowane do istniejącego terenu, a załamania niwelety wyokrąglono łukami oraz zaprojektowano krzywe łamane. Rozwiązanie przedstawiono na **rys.2 Niweleta**.

12. Przekrój normalny

Na przedmiotowej drodze zaprojektowano przekrój drogowy daszkowy w kierunku istniejących rowów i na tereny przyległe o wartości 2,5 % **rys. 3 Przekrój normalny**.

13. Rozwiązanie technologiczne konstrukcji nawierzchni

W oparciu o wytyczne Inwestora przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- Wykonanie warstwy wyrównawczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm ze skały litej ,
- Wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki SMA 16 grubości 6 cm
- Wykonanie obustronnych poboczy z mieszanki optymalnej kruszywa o uziarnieniu 0/31,5 mm

14. Odwodnienie

Odwodnienie drogi zaprojektowano powierzchniowo do przydrożnych rowów poprzez nadanie jezdni spadków poprzecznych w przekroju daszkowym o wartości 2,5%. Oczyszczenie rowów Inwestor wykona we własnym zakresie po wykonaniu remontu. Ścinka poboczy, odmulenie i regulacja rowów, oczyszczenie lub wymiana istniejących przepustów nie jest przewidziane do wykonania w ramach tego remontu.

15. Materiały wyjściowe

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem a Wykonawcą
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430)
- Wizje lokalne w terenie
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500
- Ustalenia z Inwestorem

Opracował:

Mgr inż. Mirosław Klotzke