

# **OPIS TECHNICZNY PRZEBUDOWY DROGI POWIATOWEJ NR 1771S RELACJI KLESZCZOWA - PODLEŚNA**

## **1. Cel i zakres opracowania.**

Celem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 1771S relacji Kleszczowa - Podleśna. Przebudowa przeprowadzona będzie na najbardziej zniszczonym odcinku drogi o długości 2753 m.

Zakres projektu obejmuje:

- frezowanie, oczyszczenie, skropienie istniejącej nawierzchni i ułożenie na niej nowej nawierzchni z betonu asfaltowego, ścinanie i utwardzenie poboczy jak również wzmocnienie podbudowy na istniejących przełomach drogi.

## **Podstawa opracowania.**

- Zlecenie PZD Z-cie na opracowanie projektu.
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000 i 1:2000.
- Uzupełniające pomiary sytuacyjne i wysokościowe wykonane przez zespół projektowy.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z 14.05.1999r.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170 z 2002r.)
- Załącznik nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

## **2. Stan istniejący.**

Całkowita długość odcinka drogi przeznaczona do przebudowy wynosi 2753 m, w km 2+366 do 5+112,50. Szerokość pasa drogowego wynosi 7,00 -13,00 m. Istniejąca droga posiada na całej długości nawierzchnię asfaltobetonową oraz podbudowę;

- warstwę dolną tłuczniową gr. 15 - 30 cm
  - warstwę górną tłuczniową gr. 7 cm
- oraz pobocze gruntowe porośnięte trawą.

Odcinkowo nawierzchnia drogi jest wyremontowana ( w rejonie mostu w Wierzbicy do skrzyżowania z boczną drogą -posesja nr 78 i 80 ). Pierwszy odcinek od Kleszczowej o dł. 2280 m zostanie obecnie przebudowany, a odcinek za mostem do skrzyżowania w Dobrakowie o bardzo złej, zdeformowanej, z przełomami nawierzchni jest zakresem ujętym w niniejszym opracowaniu.

Na długości drogi w poboczu oraz częściowo przez działki prywatne przebiega odcinkowo sieć telekomunikacyjna, wodociąg oraz sieć energetyczna.

### **3. Stan projektowany.**

#### **4.1. Dane ogólne.**

Początek projektu przyjęto w rejonie budynku nr 78-80 w Wierzbicy ( początek zniszczonej nawierzchni za mostem ) w km 2+360 a koniec w km 5+112,50 (skrzyżowanie w Dobrakowie ).

Projektuje się :

- oczyszczenie krawędzi jezdni
- ścięcie i oczyszczenie poboczy oraz ich wzmocnienie warstwą tłucznia wraz z odzyskanym frezem
- frezowanie , oczyszczenie i skropienie emulsją jezdni
- ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego, warstwa wiążąca + warstwa ścieralna .
- wzmocnienie konstrukcji jezdni na istniejących przełomach poprzez rozebranie częściowe istniejącej nawierzchni , wykonanie warstwy odsączającej, wzmocnienie podbudowy tłuczniem o gr. do 27 cm, wykonanie podbudowy z mieszanek mineralno-bitumicznych gr. 6 cm , warstwa wiążąca + warstwa ścieralna

Projektowaną przebudowę obrazuje projekt zagospodarowania terenu - rys. nr 2, 2A, 2B, 2C, 2D.

#### **4.2. Trasa drogi w planie.**

Nie projektuje się zmiany trasy drogi, ani jej poszerzenia.

Istniejąca trasa składa się z jednego prawie prostego odcinka.

### 4.3. Profil podłużny.

Pochylenie niwelety kształtuje się od 0,5% do około 2 %.

### 4.4. Przekroje poprzeczne.

Na projektowanej drodze przewiduje się :

- frezowanie korekcyjne istniejącej popękanej nawierzchni
- oczyszczenie i skropienie emulsją lub asfaltem D-200
- nawierzchnię z asfaltobetonu: warstwa wiążąca + warstwa ścieralna o spadku daszkowym 2%.
- ścięcie poboczy, utwardzenie i wyprofilowaniem ze spadkiem poprzecznym 6 %.
- likwidację przełomów

### 4.5. Konstrukcja jezdni.

Z uwagi na stan techniczny istniejącej nawierzchni projektuje się dla projektowanego odcinka konstrukcję:

częściowe korekcyjne frezowanie nawierzchni do głębokości 4 cm, oczyszczenie i skropienie emulsją kationową wolnorozpadową  $0,7 \text{ kg/m}^2$ , ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego gr. 6 cm i warstwy ścieralnej gr.4 cm o spadku daszkowym 2% zgodnie z rys. nr 3.

Całkowitą zmianę konstrukcji jezdni ( dodanie warstwy odsączającej , wymianę podbudowy, skropienie emulsją oraz wykonanie podbudowy z mieszanki mineralno-bitumicznej gr. 6 cm, ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego gr. 6 cm i warstwy ścieralnej gr.4 cm ) projektuje się na istniejących przełomach.

Uwaga:

BA - warstwa ścieralna 0/12,8 gr 4 cm ma mieć zagęszczenie  $>98\%$ , wolne przestrzenie w warstwie v/v - od 2-5, moduł sztywności  $>14 \text{ MPa}$ .

BA - warstw wiążąca 0/16 gr. 6 cm ma mieć zagęszczenie  $>98\%$ , wolne przestrzenie w warstwie v/v - od 5-9, moduł sztywności  $>16 \text{ MPa}$ .

### 4.6. Pobocza.

Na całej długości projektowanych etapów robót ścina się pobocza istniejące gruntowe drogi z odpowiednim ich ukształtowaniem ze spadkiem 6 %, utwardza się tłuczniem 0/31,5 gr do 10 cm na szer. 0,75 m zgodnie z rys nr 3.

#### **4.7. Odwodnienie.**

Projektuje się tylko odwodnienie powierzchniowe z odprowadzeniem wody opadowej poza pobocze drogi do istniejących terenów zielonych , gdzie zostanie wchłonięta przez wystarczająco chłonny grunt piaszczysty .

#### **5. Uwagi końcowe.**

Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się dokładnie:

- z przebiegiem uzbrojenia podziemnego (wykonać przekopy kontrolne)
- ze specyfikacjami wykonania i odbioru robót.

Roboty należy wykonywać zgodnie z technologią robót i z zachowaniem warunków BHP.

Właściwie oznakować miejsce prowadzenia robót.

Zwrócić uwagę na znaki geodezyjne. W razie konieczności likwidacji znaku odpowiednio wcześniej zgłosić ten fakt do Wydziału Geodezji Starostwa Powiatowego w Zawierciu.