

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego dot. „Przebudowy drogi powiatowej nr 4770P na odcinku Mórkowo (od skrzyżowania drogi Lipno-Smyczyna) - Wilkowice”
od km 0 + 000 do km 3+660

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowlany na przebudowę ciągu drogi powiatowej 4770P na odcinku Mórkowo (od skrzyżowania drogi Lipno-Smyczyna) - Wilkowice opracowano na zlecenie Zarządu Dróg Powiatowych, pl. Kościuszki nr 4, 64-100 Leszno w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z 14.05.1999r. poz. 430), podkładu geodezyjnego oraz pomiarów sytuacyjno-wysokościowych wykonanych w terenie.

2. PARAMETRY PROJEKTOWANIA

Do projektowania przyjęto następujące parametry techniczne jak dla drogi klasy Z:

- | | |
|--------------------------------|-----------|
| - kategoria obciążenia ruchem | - KR 2 |
| - szerokość jezdni | - 6,00 m |
| - pochylenie poprzeczne jezdni | - 2 % |
| - prędkość projektowa | - 90 km/h |

3. STAN ISTNIEJĄCY

Projektowana przebudowa drugiego odcinka drogi powiatowej nr 4770P Lipno-Mórkowo-Wilkowice w całości znajduje się w granicach gminy Lipno w powiecie leszczyńskim. Długość planowanego odcinka inwestycji wynosi ok. 3660,0 m. Odcinek ten rozpoczyna się na skrzyżowaniu dróg powiatowych nr 4769P i 4770P w m. Lipno, a kończy w m. Wilkowice.

4. PROJEKTOWANY PROFIL PODŁUŻNY

Projektowana niweleta drogi dostosowana zostanie do istniejącej niwelety z drobnymi korektami. Na całym odcinku długości ok. 3693,00 m nawierzchnia jezdni będzie o nawierzchni z betonu asfaltowego.

5. PROJEKTOWANE PRZEKROJE POPRZECZNE

Jezdnia na całym odcinku po obu stronach jezdni zostanie z każdej strony sfrezowana po ok. 1,50 m i wymianą całej konstrukcji jezdni. Szerokość jezdni na całym odcinku projektuje się szerokości 6,00 m. Po wykonaniu poszerzeń na całej szerokości jezdni należy ułożyć nową warstwę nawierzchni z betonu asfaltowego.

Wzdłuż całego projektowanego odcinka drogi zaprojektowano zjazdy na przylegające obok pola uprawne i do posesji.

6. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA JEZDNI

6.1. JEZDNIA

Krawędzie jezdni po obu stronach na odległości 1,50 m sfrezować i rozebrać konstrukcję nawierzchni i wykonać nową.

Najpierw należy wykonać wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=5$ MPa o grubości 10 cm, następnie ułożyć podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm. Na tej podbudowie należy ułożyć podbudowę z betonu asfaltowego AC16P grubości 7 cm. Po wykonaniu poszerzeń na całej szerokości jezdni należy ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego AC11W grubości średnio 6 cm, a następnie ułożyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S grubości 5 cm.

6.2. ZJAZDY

Nawierzchnię na wszystkich zjazdach na projektowanym odcinku zaprojektowano z warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC5S grubości 5 cm, na warstwie wiążącej z betonu asfaltowego AC11W grubości 5 cm. Pod nawierzchnią projektuje się podbudowę zasadniczą z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm, a pod podbudowę wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=5$ MPa grubości 10 cm.

6.3. ŚCIEKI

Wzdłuż całego ciągu pieszo-rowerowego występuje ściek, który należy przełożyć w celu dostosowania do ułożonej nowej nawierzchni.

6.4. POBOCZE

Na odcinku od km 0+000 do km 1+015 po obu stronach jezdni ułożyć na poboczu wzmocnienie z destruktu asfaltowego szer. 1,00 m.

Na pozostałym odcinku od km 1+336 do końca odcinka na poboczu jezdni po lewej stronie ułożyć wzmocnienie z destruktu asfaltowego szer. 0,50 m.

7. ROBOTY WYKOŃCZENIOWE

Na terenach zielonych należy rozłożyć warstwę humusu grub. 5 cm i obsiać trawą.

8. ODWODNIENIE

Odwodnienie jezdni odbywać się będzie poprzez odnowione rowy przydrożne wzdłuż całego odcinka po prawej lub lewej stronie jezdni oraz poprzez istniejące kratki ściekowe, które należy wyregulować do projektowanego poziomu jezdni.

Pod zjazdami należy ułożyć rury PVC Ø 400.

9. WIATY PRZYSTANKOWE

W km 1+080 i 2+880 projektuje się perony przystankowe wykonane z kostki betonowej wibroprasowanej wraz z wiatami.

10. TECHNOLOGIA ROBÓT

Przed przystąpieniem do robót należy zgłosić rozpoczęcie do właściwego Nadzoru Budowlanego.

Po wykonaniu robót pomiarowych można przystąpić do robót przygotowawczych i ziemnych. W czasie wykonywania tych robót należy zachować warunki wynikające z uzgodnień branżowych, a dotyczących wykonywania robót w rejonie kolizji z uzbrojeniem podziemnym terenu.

11. REPERY

Niwelację wysokościową nawiązano do naniesionych na mapie sytuacyjnej wysokości zaniwelowanych przez geodetę oraz pomiarów dodatkowych w terenie.

Opracował:
inż. Jan Król
upr. proj. nr 920/86/Lo