

STAROSTWO POWIATOWE
W WIERUSZOWIE
98-400 WIERUSZÓW
ul. Rynek 1-7

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej
ul. Wodna i ul. Topolowa w Łubnicach
od km 0+000 do km 1+358
od km 0+000 do km 0+160
dł. 1518 m

1. Dane ogólne

Projekt opracowano na zlecenie **Urzędu Gminy w Łubnicach** w oparciu o pomiary własne w terenie oraz Dziennik Ustaw Nr.43 z dnia 14 maja 1999 r. – Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla jezdni podatnych i gruntów G1 oraz Wytyczne Projektowania Dróg. Przyjęto następujące parametry techniczne dla projektowanego odcinka:

szybkość projektowa - 30 km/h
szerokość jezdni - 5,0 m i 3,5 m
szerokość korony - 4,5 – 7,0 m
obciążenie - 80 KN/oś
przewidywany ruch – KR2
klasyfikacja drogi - D

2. Przebieg trasy

Projektowany odcinek ul. Wodnej rozpoczyna się w km 0+000 na krawędzi jezdni bitumicznej drogi powiatowej Wieluń – Opatów a kończy w km 1+358 na krawędzi nawierzchni bitumicznej zbudowanej wcześniej. Od ul. Wodnej w km 0+865 projektuje się przebudowę ul. Topolowej, która kończy się w km 0+160 na krawędzi istniejącego bitumicznego zjazdu na drogę powiatową Radostów – Łubnice. Cały odcinek projektowanej przebudowy przebiega w terenie równinnym i lekko pagórkowatym. Otoczenie drogi stanowią pola uprawne oraz sporadyczne zabudowania. Istniejąca droga – ul. Wodna posiada na odcinku km 0+000 – 0+200 nawierzchnię z różnego kruszywa gr. do 10 cm o zróżnicowanej szerokości 3 – 4,0 m, a ul. Topolowa na dł. 160m i szer. 3,0 m. Na pozostałym odcinku ul. Wodnej występuje nawierzchnia gruntowa.

Na całym projektowanym odcinku występują wyboje, pofałdowania i zagłębienia, w których gromadzi się woda deszczowa utrudniając ruch pojazdom samochodowym i maszynom rolniczym.

*Przebudowa drogi zaprojektowana została w osi i na szerokości istniejącego pasa drogowego nie naruszając sąsiednich działek. Wykonanie robót budowlanych polegać będzie na robotach ziemnych w wyniku, których powstanie koryto wraz z uformowanymi poboczami. W korycie wykonana zostanie warstwa odcinająca z piasku oraz podbudowa dolna i górna z kruszywa i mieszanki z kruszywa łamanego. Na całym odcinku zaprojektowano warstwę ścieralną z mieszanki mineralno – asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej. Projektowany odcinek posiada siedem załamań w planie wyokrąglonych łukami kołowymi z wszystkimi wymaganymi elementami obliczonymi na podstawie tablic do tyczenia łuków **M. Lipińskiego**.*

Zaprojektowana do przebudowy droga usytuowana jest na gruntach G2.

3. Przekrój normalny

Dla całego przebudowywanego odcinka projektuje się przekrój jezdni daszkowy szer. 5,0m – ul. Wodna i szer. 3,5m – ul. Topolowa o przechyłce poprzecznej 2% a poboczy szer. 1,0 m 6%. Podbudowa zaprojektowana została z warstwy odcinającej z piasku gr. 10 cm, warstwy dolnej z kruszywa łamanego frakcji 63 gr. 15 cm i warstwy górnej z mieszanki z kruszywa łamanego frakcji 0 – 31,5 gr. 10 cm. Szerokość podbudowy w ul. Wodnej wynosi 5,20m a w Topolowej 3,70m. Kruszywo na podbudowę winno być klasy i gatunku 2. Na całej długości przebudowywanej drogi projektuje się nawierzchnię jako warstwę ścieralną z mieszanki mineralno – asfaltowej średnioziarnistej o strukturze zamkniętej dla ruchu R2 grubości 5 cm. Wszystkie materiały użyte do budowy oraz sposób wykonania robót winny odpowiadać wymaganiom norm państwowych.

4. Niweleta

Niweleta przebudowywanej drogi nawiązana została do istniejącej nawierzchni bitumicznej na początku i końcu odcinka, nawierzchni ul. Topolowej oraz nawierzchni na przepuszczeniu. Zaprojektowane rzędne zapewniają płynność ruchu, max. zmniejszenie robót ziemnych oraz prawidłowy spływ wody deszczowej. Spadki podłużne zaprojektowano zgodnie z normami.

5. Sposób wykonania robót

Roboty ziemne związane z wykonaniem koryta na szerokości jezdni i uformowaniem poboczy zostaną wykonane koparkami podsiębiernymi z zużyciem urobku na miejscu w ilości 447,2m³, przewozem nadmiaru urobku na długości budowy w ilości 2,0m³ i odwozem nadmiaru urobku w ilości 1283 m³ na odkład. Skarpy wykopów w ilości 2366,15m² i nasypów w ilości 465,45 m² zostaną wyprofilowane ręcznie. Uformowane pobocza zostaną zagęszczone ubijkami mechanicznymi. Ilość robót ziemnych została obliczona tabelarycznie.

6. Sposób odwodnienia

Odwodnienie powierzchniowe jezdni zapewnia się przez nadanie właściwych spadków poprzecznych i podłużnych umożliwiających szybki spływ wody poza koronę, gdzie wchłonie się w grunt, lub odpłynie zaprojektowanymi rowami gł. 35 cm w km 0+500 do km 0+750 lewym rowem i w km 0+500 do km 0+885 prawym. Na dalszym odcinku zaprojektowano rowy gł. 50 cm lewostronny w km 0+750 do km 1+082 i prawostronny w km 0+910 do km 1+082. Nadmiar wody przez zaprojektowany przepust \varnothing 60 dł. 12,5 usytuowany pod kątem 45° do osi drogi odpłynie do rowu melioracyjnego. Na skrzyżowaniach dróg zaprojektowano przepusty \varnothing 40 w celu bezkolizyjnego przepływu wody. Zjazdy na działki rolne szer. 7,5m i wyjątkowo 5,0m w rowach gł. 35 cm zaprojektowano z rur betonowych \varnothing 30 a w rowach gł. 50 cm z rur \varnothing 40. Nawierzchnię na zjazdach zaprojektowano gruntową.

7. Urządzenia obce

W koronie drogi miejscami usytuowany jest wodociąg, który nie koliduje z projektowanymi robotami oraz znaki geodezyjne, których nie można uszkodzić.

Roman Słowiński

Upr. budowlane UAN - 8386/17/87
w Specjalności Dróg i Mostów