

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowy dróg dojazdowych do pól.

1. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem – Gminą Mieścisko.
- Pomiaru sytuacyjno – wysokościowe, wizja lokalna w terenie,
- Uzgodnienia z przedstawicielami Inwestora - Gminy Mieścisko
- Rozporządzenie ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie.
- Obowiązujące normy i normatywy techniczne

2. Dane ogólne

Przedmiotem opracowania niniejszej dokumentacji jest budowa dróg dojazdowych do pól na odcinku Jaroszewo – Nieświastowice, od km 0+995 do 1+095 i od km 1+295 do 2+415.

Początek projektowanego odcinka przyjęto w miejscu gdzie istniejąca jezdnia gruntowa jest stabilizowana grysami (km 0+995). Pierwszy odcinek kończy się na istniejącej nawierzchni bitumicznej (km 1+095). Odcinek 2 zaczyna się na końcu nawierzchni bitumicznej (km 1+295), natomiast koniec odcinka 2 znajduje się na nawierzchni istniejącej bitumicznej zjazdu z drogi powiatowej nr 1697P Popowo Kościelne – droga wojewódzka nr 190.

3. Stan istniejący

Istniejąca droga posiada nawierzchnię ziemną, stabilizowaną grysami. Istniejąca nawierzchnia nie posiada właściwych spadków poprzecznych, miejscami nierówności powodują zaleganie wody opadowej. W wielu miejscach występują deformacje podłużne i poprzeczne i ubytki sięgające 10 cm głębokości.

W pasie drogowym nie występuje uzbrojenie mogące kolidować z przedmiotową inwestycją.

4. Opis projektu

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy bardzo dokładnie oczyścić istniejące nawierzchnię drogi. Budowę drogi na odcinku o nawierzchni gruntowej należy rozpocząć od wykonania remontu cząstkowego w celu zlikwidowania ubytków i większych nierówności na drodze. Następnie należy ułożyć warstwę wyrównawczą podbudowy z destruktu betonowego, z nadaniem normatywnych spadków. Po uwałowaniu podbudowy można przystąpić do układania warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno bitumicznej grubości 4 cm. Spadki poprzeczne nawierzchni przyjęto 2%, zastosowano przekrój jednospadowy jezdni.

Na początku i końcu projektowanej przebudowy dostosowano się do istniejącego przekroju nawierzchni dróg. Założone spadki nawierzchni, ustala się na podstawie istniejących spadków poprzecznych. Przed przystąpieniem do układania nawierzchni bitumicznej należy podbudowę skropić lepiszczem asfaltowym w ilości 0,7-1,0 kg/m².

Zjazdy indywidualne zaprojektowano o szerokości 3,00 m z promieniami wyokrągłającymi o wartości 3,00 m, natomiast zjazdy na drogi zbiorcze mają szerokość 3,50 m a promienie wyokrągłające 5,00 m.

Odcinki dróg dojazdowych do pól będące przedmiotem niniejszego opracowania w wyniku przebudowy nawierzchni nie zmieniają swojego przebiegu, nie projektuje się poszerzeń, przesunięć ani żadnych elementów które spowodowałyby zmianę przebiegu istniejącej osi drogi. Przebieg trasy drogowej pokazano na rysunku „Plan sytuacyjny”, a szczegóły konstrukcyjne na rysunkach: „Przekroje normalne”.