

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania.
2. Podstawy opracowania.
3. Opis stanu istniejącego.
4. Opis projektowanego rozwiązania.
5. Zestawienie zasadniczych danych

II. RYSUNKI

rys. 1 - Sytuacja w skali 1:500

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

- 1.1. Przedmiotem opracowania jest uproszczony projekt budowlany przebudowy odcinka nawierzchni drogi gminnej w m. NOWE BATOROWO gm. Elbląg o długości 429,07 mb
- 1.2. Niniejsze opracowanie zawiera rozwiązania w zakresie sytuacyjnym oraz konstrukcyjnym.
- 1.3. Zakres opracowania ilustruje rysunek sytuacyjny nr 1 w skali 1:500
- 1.4. Projekt składa się z części opisowej i graficznej.

2. Podstawy opracowania

- 2.1. Ustalenia i uzgodnienia z inwestorem.
- 2.2. Mapa ewidencyjna otrzymana od Inwestora w skali 1: 500.
- 2.3. Informacja od Inwestora odnośnie konstrukcji istniejącej nawierzchni.
- 2.4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 r., poz. 430).
- 2.5. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.
- 2.6. Wizja lokalna w terenie.

3. Opis stanu istniejącego

3.1. Warunki gruntowo-wodne

Zgodnie z informacją uzyskaną od Inwestora oraz na podstawie Rozporządzenia MTiGM z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, grunty zalegające w miejscu remontowanej drogi należy zaliczyć do gruntów nie wysadzinowych, należących do grupy nośności **G-1, G-2**.

Prace ziemne nie będą wykonywane na przedmiotowym odcinku drogi.

3.2. Lokalizacja

Teren objęty uproszczoną dokumentacją projektową, położony jest w m. Nowe Batorowo, woj. Warmińsko-Mazurskie, Powiat Elbląg, Gmina Elbląg, na działce oznaczonej numerem **43** i pow. 0.6500 ha.

3.3. Ukształtowanie terenu

Teren płaski.

3.4. Uzbrojenie terenu

Po wizji lokalnej stwierdza się, że w granicach pasa drogowego występuje uzbrojenie techniczne w sieciach wodociągowych, elektroenergetycznych napowietrznych, telekomunikacyjnych.

3.5. Istniejące nawierzchnie

Droga w części do przebudowy posiada jezdnię o nawierzchni z płyt drogowych prefabrykowanych żelbetowych o grubości 16,0 cm.

Uproszczony projekt przebudowy zakłada wykorzystanie istniejącej nawierzchni jezdni jako podbudowę.

3.6. Obiekty inżynierskie

Przepusty z rur betonowych o średnicach od 200 do 500 mm występujące pod zjazdami.

Obiekty pozostawia się bez zmian.

4. Opis projektowanego rozwiązania

4.1. Sytuacja

Parametry techniczne

- droga gminna klasy D
- kategoria obciążenia ruchem KR - 2 (ustalenia z Inwestorem)
- szerokość jezdni 5,00 m + pobocza 2 x 0,50 m
- prędkość projektowa 30 km/h
- nawierzchnia bitumiczna.
- grupa nośności podłoża gruntowego G 1, G 2
- łączna długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi **429,07 mb**

Trasa projektowanej drogi składa się z 3 elementów:

- 2 odcinków prostych
- 1 łuku poziomego pomiędzy prostymi w km 0+152,22 do km 0+219,66.

Skarpy o nachyleniu 1:1,5.

Planuje się do przebudowy istniejące nawierzchnie zjazdów z drogi gminnej w ilości 20 szt.
Na rysunku sytuacyjnym zjazdy przeznaczone do przebudowy oznaczono kolorem niebieskim.

4.2. Konstrukcje

Konstrukcja z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni jako podbudowy

- | | | |
|-------------|---|--|
| • gr. 6 cm | - | warstwa z mieszanki mastyksowo-grysowej asfaltowej typu SMA 16 |
| • | - | skropienie nawierzchni drogowej asfaltem warstw niebitumicznych wraz z oczyszczeniem podłoża |
| • gr. 10 cm | - | warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie |
| • gr. 16 cm | - | istniejąca nawierzchnia z płyt drogowych żelbetowych pełnych |

Zjazdy

- | | | |
|----------------|---|--|
| • gr. 4 cm | - | warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-bitumicznej grysowo-żwirowej AC-11 S |
| • gr. 4 cm | - | warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-bitumicznej grysowo-żwirowej AC-16 W |
| • | - | skropienie istn. nawierzchni zjazdów asfaltem warstw niebitumicznych |
| • gr. 10 cm | - | warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie |
| • gr. 10-16 cm | - | istniejące nawierzchnie z różnych materiałów budowlanych |

Pobocza

- | | | |
|-------------|---|--|
| • gr. 15 cm | - | mieszanka optymalna. Wielkość ziarna 0-31,5 mm |
|-------------|---|--|

4.3. Spadki

Istniejące spadki niwelety pozostawia się bez zmian.
Projektowane spadki jezdni - poprzeczne dwustronne 2% -3%
Pobocza o nachyleniu 6%

4.4. Odwodnienie

Wody opadowe odprowadzone będą poprzez odpowiednio wyprofilowane spadki poprzeczne i podłużne do przyległych istniejących rowów odwadniających.

5. Zestawienia zasadniczych danych

Nawierzchnia jezdni z warstwy mieszanki mastyksowo-grysowej bitumicznej SMA 16	-	2.189 m ²
Nawierzchnia zjazdów z warstwy ścieralnej mieszanki mineralno-asfaltowej AC-11S	-	535 m ²
Nawierzchnia zjazdów z warstwy wiążącej mieszanki mineralno-asfaltowej AC-16W	-	535 m ²
W-wa wyrównawcza z KŁSM gr. 10 cm (podbudowa)	-	2.724 m ²
Pobocza z mieszaniny optymalnej gr. 15cm	-	430 m ²

Opracował:



mgr inż. Wiesław Siemiątkowski