

Charakterystyka inwestycji

Projekt budowlany remontu drogi gminnej nr 34402T Mąchocice Kapitulne

1. Stan istniejący i warunki gruntowo wodne

Remontowana droga gminna nr 34402T Mąchocice Kapitulne początek swój bierze na granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej 745, a kończy się w km roboczym 0+725,13 na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 0315T.

W chwili obecnej droga posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 4,0 m w złym stanie technicznym, obustronne pobocza gruntowe, szczątkowe rowy drogowe. Pod drogą zlokalizowane są dwa przepusty. Pierwszy w km 0+218,75 1Ø60 cm, drugi 2Ø100 cm w km 0+465,00. Oba przepusty bez ścianek czołowych. Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną o średniej grubości 0,13 m ułożonej na podbudowie z kruszywa średniej grubości 0,17 m. Do głębokości 2,0 m p.t.i zalegają pyły szare i pyły żółte. W otworach badawczych wody gruntowej nie stwierdzono.

2. Urządzenia obce

Na terenie przebudowywanej drogi występuje następujące uzbrojenie:

- wodociąg
- linia napowietrzna NN
- kanalizacja sanitarna

3. Projekt zagospodarowania terenu

Remontowana droga gminna wewnętrzna nr 034402T posiadać będzie na całym odcinku szerokość 4,0m, obustronne pobocza umocnione kruszywem szerokości 0,75m. Od km 0+007,90 do km 0+106,64 obustronne koryta żelbetowe odwadniające typ „krakowski”. Od km 0+106,64 lewostronnie koryto żelbetowe odwadniające typ „krakowski, prawostronnie rów drogowy umocnione betonowymi elementami ażurowymi do km 0+198,00. Od km 0+219,03 do końca remontu projektuje się rów drogowy prawostronny umocniony betonowymi elementami ażurowymi. Od km 0+288,00 po stronie lewej projektuje się ściek z elementów betonowych płytkich do km 0+458,73, a od km 0+458,73 do końca remontu rów drogowy umocniony betonowymi elementami ażurowymi. W miejscach istniejących zjazdów na pola projektuje się zjazdy o szerokości od 3,5 do 4,0m wraz z przepustami.

4. Technologia wzmocnienia nawierzchni

Zgodnie z uzgodnieniami Gminą Masłów konstrukcję jezdni przewidziano dla obciążenia

ruchem KR-2 podłoża gruntowego G4. Przyjęta technologia zakłada sfrezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej do przekroju poprzecznego.

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8cm
- Geosiatka do wzmocnienia nawierzchni bitumicznych
- Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego grubości zmiennej wg tabeli wyrównań

Poszerzenie istniejącej nawierzchni wg przekroi poprzecznych:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8cm
- Geosiatka do wzmocnienia nawierzchni bitumicznych
- Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego grubości zmiennej wg tabeli wyrównań
- Podbudowa z chudego betonu (beton C 8/10) gr. 20 cm
- Warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C1,5/2,0 ≤ 4,0 MPa gr. 30 cm

Nawierzchnia jezdni ograniczona opornikiem betonowym 12x25x100cm ustawionym na posypce cementowo – piaskowej grubości 5 cm i ławie betonowej z oporem 15x32x30 cm. Pobocza obustronnie umocnione kruszywem 0 - 33 mm grubości 15 cm.

5. Rozwiązanie wysokościowe

Profil podłużny drogi założono w oparciu o przekroje poprzeczne istniejącej drogi.

Założone spadki spełniają warunki normatywne.

6. Zjazdy na posesje

Konstrukcja zjazdów na posesje przedstawia się następująco:

- warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm
- warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm

7. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni jezdni i chodnika projektuje się poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych sprowadzając wodę do krawędzi jezdni, a następnie do projektowanych rowów drogowych i koryt ściekowych.

Pod zjazdami na posesję projektuje się koryta żelbetowe z pokrywą, przy istniejących przepustach projektuje się wykonie ścianek czołowych.

Rowy drogowe na całej długości umocnione są betonowymi elementami ażurowymi.p