

# Charakterystyka obiektu

Nazwa obiektu: „Przebudowa drogi gminnej nr 100804 O w Uszycach  
od km 0+000,00 do km 0+976,30”.

Przedmiotem inwestycji jest Przebudowa drogi gminnej Nr 100804 O w Uszycach na długości 970,30 m

Projekt przebudowy drogi gminnej obejmuje:

- roboty pomiarowe wraz z wyniesieniem osi jezdni.
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni i mijanek,
- wykonanie poszczególnych warstw konstrukcji jezdni i mijanek,
  - a) podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym
  - b) podbudowa z kruszywa łamanego,
  - c) nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne zjazdów,
  - a) podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym
  - b) podbudowa z kruszywa łamanego,
  - c) nawierzchnia z betonu asfaltowego,
  - d) nawierzchnia z kostki brukowej betonowej,
- remont (wymiana) istn. ścieku korytkowego z korytek betonowych 60x50x15
- remont (wymiana) istniejących korytek kolejowych,
- remont (wymiana) istniejącego umocnienia skarp rowu płyty ażurowe 60x40x,8
- remont (wymiana) rur betonowych na rury polipropylenowe SN8 Ø 600, SN8 Ø 500, SN8 Ø 400,
- remont istniejącej studni rewizyjnej,
- utwardzenie pobocza z kruszywa łamanego bazaltowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

## **1. Jezdnia, mijanki oraz zjazdy na drogi gminne i posesje**

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70
- 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70

6

- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 C<sub>90/3</sub> stabilizowanego mechanicznie (bazaltowego lub granitowego)
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0
- 10 cm w-wa odsączająca piasku

## **2. Zjazdy na posesje w/g tabeli zjazdów (oprócz Z10, Z12, Z13, Z16, Z23)**

- 8 cm kostka betonowa szara – typ holland
- 5 cm podsypka z kruszyny bazaltowej 0/4
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 C<sub>90/3</sub> stabilizowanego mechanicznie (bazaltowego lub granitowego)
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0

Na projektowanym odcinku drogi szerokość jezdni będzie wynosić od 3,5 do 4,0 m.

- od km 0+006,00 do km 0+694,90 szer. jezdni 3,50 m.
- od km 0+694,90 do km 0+976,30 szer. jezdni 4,00 m,

Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się :

od km 0+000,00 do km 0+257,00

- o przekroju daszkowym 2 %

km 0+257,00 początek rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,

km 0+267,00 koniec rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,

od km 0+267,00 do km 0+720,17

- o przekroju jednostronnym 2%

km 0+720,17 początek rampy przejściowej z przekroju jednostronnego 2% na przekrój daszkowy 2%,

km 0+735,17 koniec rampy przejściowej z przekroju jednostronnego 2% na przekrój daszkowy 2%,

od km 0+735,17 do km 0+885,00

- o przekroju daszkowym 2 %

km 0+885,00 początek rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,

km 0+897,00 koniec rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,

od km 0+897,00 do km 0+919,60

- o przekroju jednostronnym 2%

km 0+919,60 początek rampy przejściowej z przekroju jednostronnego 2% na przekrój daszkowy 2%,

km 0+941,00 koniec rampy przejściowej z przekroju jednostronnego 2% na przekrój daszkowy 2%,

od km 0+941,00 do km 0+976,30

- o przekroju daszkowym 2 %

Pobocze utwardzone projektuje się o szerokości zmiennej od 0,50 do 0,75 m:

od km 0+000,00 do km 0+826,76 o szerokości 0,50 m str. L i P,

od km 0+826,76 do km 0+897,00 o szerokości 0,50 m str. P i 0,75 m str. L,

od km 0+897,00 do km 0+924,56 o szerokości 0,50 m str. P,

od km 0+919,60 do km 0+976,30 o szerokości 0,75 m str. L.

Pochylenie zjazdów projektuje się w nawiązaniu do pochylenia podłużnego jezdni.

Pochylenie podłużne zjazdów projektuje się w nawiązaniu do istniejących wjazdów i jest zmienne.

Niweletę projektowanego odcinka drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu.

Pochylenie niwelety jest zmienne i wynosi od  $i_{\min} = 0,42\%$  (lokalnie) do  $i_{\max} = 15,49\%$ .

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi - nawierzchni bitumicznej zaprojektowano jako odwodnienie powierzchniowe na nie utwardzony teren w pasie drogowym na tych odcinkach drogi gdzie nie ma możliwości odwodnić jezdni poprzez istniejące rowy przydrożne lub elementy betonowe służące do odwodnienia jezdni.

Ponadto na pozostałych odcinkach drogi, które są objęte przebudową projektuje się remont (wymianę) korytek ściekowych, korytek kolejowych oraz płyt ażurowych.

Odcinki rowów przydrożnych, które nie są umocnione istniejącymi elementami betonowymi (korytka ściekowe, korytka kolejowe i płyty ażurowe) zostaną poddane oczyszczeniu (odmuleniu).

Projektuje się remont istniejących przepustów pod jezdnią polegający na wymianie istniejących rur betonowych na rury polipropylenowe SN8 Ø 600 o długości  $L=10,00$  m w km 0+013,40 i SN8 Ø 500 o długości  $L=10,00$  m w km 0+919,60. Ponadto zaprojektowano remont (wymianę) istn. rur betonowych na rury polipropylenowe SN8 Ø 400 na kolektorze o długości 60,50 m od km 0+464,50 do km 0+525,00 wraz z remontem istn. studni rewizyjnej.

Na zjazdach na drogi gminne i do posesji przylegających do pasa drogowego także projektuje wymianę ( remont) istniejących rur betonowych na rury polipropylenowe SN8 Ø 400 według zestawienia:

km 0+117,00 str. P o dł. 9,00 m , km 0+175,50 str. P o dł. 9,50 m, km 0+233,00 str. P o dł. 10,50 m, km 0+257,00 str. P o dł. 11,50 m, km 0+284,00 str. L o dł. 9,50 m, km 0+322,50 str. L o dł. 11,00 m, km 0+365,04 str. L o dł. 16,00 m, km 0+581,50 str. L o dł. 11,50 m, km 0+855,20 str. P o dł. 16,00 m, km 0+885,00 str. P o dł. 10,50 m, km 0+924,56 str. P o dł. 19,00 m, km 0+970,65 str. L o dł. 17,00 m.