

Charakterystyka obiektu

Nazwa obiektu: „Przebudowa dróg gminnych wewnętrznych w Uszycach
odcinek A-B od km 0+000,00 do km 0+198,00
odcinek C-D od km 0+000,00 do km 0+277,00
odcinek E-F od km 0+000,00 do km 0+166,00”.

Przedmiotem inwestycji jest Przebudowa dróg gminnych wewnętrznych w podziale na trzy odcinki:

- odcinek A-B od km 0+000,00 do km 0+198,00
- odcinek C-D od km 0+000,00 do km 0+277,00
- odcinek E-F od km 0+000,00 do km 0+166,00

Projekt przebudowy dróg gminnych wewnętrznych obejmuje:

- roboty pomiarowe wraz z wyniesieniem osi jezdni.
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni,
- wykonanie poszczególnych warstw konstrukcji jezdni,
 - 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
- ułożenie krawężników betonowych 15x22 na ławie betonowej z oporem
- utwardzenie pobocza z kruszywa łamanego bazaltowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

Odcinek A-B plus Łącznik

Jezdnia

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70
- 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70
- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie (bazalt lub granit).
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0
- 10 cm warstwa odsączająca z piasku

Zjazdy na drogi gruntowe i pola w/g tabeli zjazdów

- 20 cm nawierzchnia tłuczniowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie (bazalt lub granit)

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

- od km 0+006,22 do km 0+030,77 szer. jezdni zmienna 4,26 m na 5,00 m,
- od km 0+030,77 do km 0+198,00 szer. jezdni 5,00 m,

Łącznik

- od km 0+002,50 do km 0+026,20 szer. jezdni 4,00 m,
Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się :
od km 0+000,00 do km 0+030,77
- o przekroju jednostronnym 2 %
km 0+030,77 początek rampy przejściowej z przekroju jednostronnego 2% na przekrój daszkowy 2%,
km 0+045,77 koniec rampy przejściowej z przekroju jednostronnego 2% na przekrój daszkowy 2%,
od km 0+045,77 do km 0+127,38
- o przekroju daszkowym 2%
km 0+127,28 początek rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,
km 0+142,38 koniec rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,
od km 0+142,38 do km 0+174,04
- o przekroju jednostronnym 2%
km 0+174,04 początek rampy przejściowej z przekroju jednostronnego 2% na przekrój daszkowy 2%,
km 0+184,04 koniec rampy przejściowej z przekroju jednostronnego 2% na przekrój daszkowy 2%,
od km 0+184,04 do km 0+198,00
- o przekroju daszkowym 2%

Łącznik

- od km 0+002,50 do km 0+026,20
- o przekroju jednostronnym 2%

Pobocze utwardzone projektuje się o szerokości:

Odcinek A-B

od km 0+000,00 do km 0+198,00 o szerokości 0,75 m,

Łącznik

od km 0+002,50 do km 0+026,20 o szerokości 0,50 m

Pochylenie zjazdów projektuje się w nawiązaniu do pochylenia podłużnego jezdni.

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

Odcinek C- D

Jezdnia

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70
- 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70
- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie (bazalt lub granit).
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0
- 10 cm warstwa odsączająca z piasku

Zjazd na posesje i dojścia w/g tabeli zjazdów

- 8 cm kostka betonowa szara – typ holland
- 5 cm podsypka z kruszyny bazaltowej 0/4
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie (bazalt lub granit).
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0

Zjazd na drogi gruntowe i pola w/g tabeli zjazdów

- 20 cm nawierzchnia tłuczniowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie (bazalt lub granit)

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

- od km 0+007,58 do km 0+039,40 szer. jezdni 5,00 m.
- od km 0+039,40 do km 0+049,40 szer. jezdni zmienna 5,00 m na 4,00 m,
- od km 0+049,40 do km 0+277,00 szer. jezdni 4,00 m

Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się :

od km 0+000,00 do km 0+277,00

- o przekroju daszkowym 2 %

Pobocze utwardzone projektuje się o szerokości:

od km 0+000,00 do km 0+277,00 o szerokości 0,75 m,

Pochylenie zjazdów projektuje się w nawiązaniu do pochylenia podłużnego jezdni.

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

Odcinek E- F

Jezdnia

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70
- 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70
- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie (bazalt lub granit).
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0
- 10 cm warstwa odsączająca z piasku

Zjazd na posesje Z1 w/g tabeli zjazdów

- 8 cm kostka betonowa szara – typ holland
- 5 cm podsypka z kruszyny bazaltowej 0/4
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie (bazalt lub granit).
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0

Zjazd na posesje Z2, Z3 w/g tabeli zjazdów

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

- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie (bazalt lub granit).
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0
- 10 cm warstwa odsączająca z piasku

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

- od km 0+000,00 do km 0+015,05 szer. jezdni 4,00 m.
- od km 0+015,05 do km 0+020,05 szer. jezdni zmienna 4,00 m na 3,50 m,

Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się :

od km 0+000,00 do km 0+166,00

- o przekroju jednostronnym 2 %

Pobocze utwardzone projektuje się o szerokości:

od km 0+000,00 do km 0+166,00 o szerokości 0,50 m,

Pochylenie zjazdów projektuje się w nawiązaniu do pochylenia podłużnego jezdni.

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

Odcinek A- B plus Łącznik

Niweletę projektowanego odcinka drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu.

Pochylenie niwelety jest zmienne i wynosi od $i_{\min} = 0,35\%$ (lokalnie) do $i_{\max} = 6,95\%$.

Odcinek C- D

Niweletę projektowanego odcinka drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu.

Pochylenie niwelety jest zmienne i wynosi od $i_{\min} = 0,27\%$ (lokalnie) do $i_{\max} = 2,71\%$.

Odcinek E- F

Niweletę projektowanego odcinka drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu.

Pochylenie niwelety jest zmienne i wynosi od $i_{\min} = 0,00\%$ (lokalnie) do $i_{\max} = 0,80\%$.

Odwodnienie projektowanych odcinków dróg gminnych wewnętrznych - nawierzchni bitumicznej zaprojektowano jako odwodnienie powierzchniowe na nie utwardzony teren w pasie drogowym oraz istniejących rowów przydrożnych