

Charakterystyka obiektu

Nazwa obiektu: „Przebudowa drogi gminnej dojazdowej do gruntów rolnych w Krzyżanowicach od km 0+000,00 do km 0+276,34”.

Przedmiotem inwestycji jest Przebudowa drogi gminnej dojazdowej do gruntów rolnych na długości 276,34 m od km 0+000,00 do km 0+276,34.

Projekt przebudowy drogi transportu rolnego 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,
- wykonanie ścieku korytkowego z korytek betonowych 50x50x15
- utwardzenie pobocza z kruszywa łamanego bazaltowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

Jezdnia

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70
- 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70
- 10 cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0

Zjazdy na posesje w/g tabeli zjazdów (oprócz Z2, Z6)

- 8 cm kostka betonowa szara – typ holland
- 5 cm podsypka z kruszyny bazaltowej 0/4
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie

Zjazdy na posesje Z2 km 0+065,50

- 8 cm kostka betonowa szara – typ holland
- 5 cm podsypka z kruszyny bazaltowej 0/4
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0

Zjazdy na posesje Z6 km 0+149,50

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

- 10 cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – C1,5/2,0

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

- od km 0+000,00 do km 0+020,58 szer. jezdni 5,00 m.
- od km 0+020,58 do km 0+033,71 szer. jezdni zmienna 5,00 m na 4,50 m,
- od km 0+033,71 do km 0+145,13 szer. jezdni 4,50 m,
- od km 0+145,13 do km 0+157,75 szer. jezdni zmienna 4,50 m na 3,50 m,
- od km 0+157,75 do km 0+174,09 szer. jezdni 3,50 m,
- od km 0+174,09 do km 0+178,70 szer. jezdni zmienna 3,50 m na 3,00 m,
- od km 0+178,70 do km 0+276,34 szer. jezdni 3,00 m,

Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się :

od km 0+000,00 do km 0+174,09

- o przekroju daszkowym 2 %

km 0+174,09 początek rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,

km 0+180,97 koniec rampy przejściowej z przekroju daszkowego 2% na przekrój jednostronny 2%,

od km 0+180,97 do km 0+276,34

- o przekroju jednostronnym 2%

Pobocze utwardzone projektuje się o szerokości zmiennej:

od km 0+000,00 do km 0+174,09 o szerokości 0,75 m,

od km 0+174,09 do km 0+178,70 o szerokości od 0,75m do 0,50 m,

od km 0+178,70 do km 0+276,34 o szerokości 0,50 m strona prawa,

od km 0+178,70 do km 0+203,84 o szerokości 0,50 m strona lewa.

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 $i_{\min} = 0,58\%$ (lokalnie) do $i_{\max} = 3,73\%$

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi - nawierzchni bitumicznej zaprojektowano jako odwodnienie powierzchniowe na nie utwardzony teren w pasie drogowym od km 0+000,00

do km 0+203,84, natomiast od km 0+203,84 do km 0+276,34 odwodnienie jezdni zaprojektowano

poprzez ściek korytkowy wykonany z korytek betonowych 50x50x15 na ławie betonowej z oporem po stronie prawej krawędzi jezdni (spadek jednostronny 2% jezdni w kierunku ścieku).