

OPIS DO PROJEKTU BUDOWLANEGO

„Przebudowa drogi powiatowej nr 3514W

Wierzchowiny - Lisów”

1. Stan istniejący

Istniejący pas drogowy DP3514W ma szerokość około 12m. Znajdują się w nim: jezdnia asfaltowa o szerokości ok.5,0m, obustronne pobocza gruntowe o szerokości 0,5 – 1,0m oraz obustronne rowy przydrożne o nieregularnym kształcie. Jezdnia posiada liczne spękania, ubytki oraz przełomy – ogólny stan oceniony na bardzo zły.

2. Przekrój normalny

Droga w przekroju składa się z następujących elementów:

- granica pasa drogowego;
- skarpa do terenu 1:1;
- dno rowu 0,4m;
- skarpa rowu 1:1;
- pobocze z destruktu asfaltowego 1,00m;
- jezdnia (poszerzenia + wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni) 5,5m;
- pobocze z destruktu asfaltowego 1,0m;
- skarpa rowu 1:1;
- dno rowu 0,4m;
- skarpa do terenu 1:1;
- granica pasa drogowego.

W km 0+080 – 0+213 w miejscu pobocza i rowu projektuje się:

- chodnik z betonowej kostki brukowej 1,50m;
- zatokę postojową z betonowej kostki brukowej 2,50m.

2.1. Konstrukcja jezdni – poszerzenie jezdni

Konstrukcja nawierzchni	
4cm	warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 wg WT-1 i WT-2 oraz PN-EN 13108-5
4cm	warstwa wiążąca z AC16W 35/50 wg WT-1 i WT-2 oraz PN-EN 13108-1
	geosiatka z włókien szklanych o wytrzymałości na rozciąganie $\geq 120\text{kN/m}$ i wydłużeniu przy zerwaniu $< 3\%$ - szerokość pasma 2,00m układane wzdłuż osi drogi
150kg/m ²	warstwa wyrównawcza z AC16W 35/50 wg WT-1 i WT-2 oraz PN-EN 13108-1
20cm	podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie
20cm	podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem o $R_m=5\text{MPa}$ (uzyskiwane z mieszkarki stacjonarnej)

2.2. Konstrukcja jezdni – wzmocnienie istniejącej konstrukcji

Konstrukcja nawierzchni	
4cm	warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 wg WT-1 i WT-2 z 2016r. oraz PN-EN 13108-5
4cm	warstwa wiążąca z AC16W 35/50 wg WT-1 i WT-2 z 2016r. oraz PN-EN 13108-1
150kg/m ²	warstwa wyrównawcza z AC16W 35/50 wg WT-1 i WT-2 oraz PN-EN 13108-1
Frezowanie profilujące – średnio 4cm	

2.3. Konstrukcja poboczy utwardzonych

Konstrukcja nawierzchni	
15cm	destrukta asfaltowy

2.4. Konstrukcja zatoki postojowej

Konstrukcja nawierzchni	
8cm	warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej czerwonej 8x10x20cm
3cm	podsyпка cementowo-piaskowa (1:4)
20cm	podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie
20cm	podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem o Rm=5MPa (uzyskiwane z mieszarki stacjonarnej)

2.5. Konstrukcja chodnika

Konstrukcja nawierzchni	
6cm	warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego (bezfazowej) 6x10x20cm
3cm	podsyпка cementowo-piaskowa (1:4)
15cm	kruszywo naturalne stabilizowane cementem o Rm=5MPa (uzyskiwane z mieszarki stacjonarnej)

3. Przekrój podłużny

Niweleta jezdni została wyniesiona ponad istniejącą niweletę jezdni od 0,08 – 0,12 m z uwagi na projektowane wzmocnienie jezdni poprzez sfrezowanie profilujące istniejącą konstrukcję jezdni oraz zastosowanie nakładki z warstw asfaltowych o łącznej grubości 8cm + wyrównanie średnio 6cm. Pochylenie podłużne na całej długości drogi skierowane jest w kierunku końca drogi.

4. Odwodnienie

Odwodnienie podobnie jak w stanie istniejącym odbywać się będzie powierzchniowo do istniejących obustronnych rowów przydrożnych. W km 0+068 – 0+215 przewidziano likwidację lewostronnego rowu oraz zastąpienie go rowem krytym

wykonanym z rur Ø400 PP wraz z dwoma studniami rewizyjnymi oraz z wylotem do istniejącego rowu w km 0+215.

Projekt przewiduje w ramach przebudowy istniejących zjazdów wykonanie przepustów z rur Ø400 PP, na podsypce cementowo piaskowej. Obustronnie od czoła przepustu należy zamontować zakończenia z elementów prefabrykowanych osadzonych na ławie betonowej zgodnie z dokumentacją projektową.

Sporządził:

inż. Stanisław Wajrak

inż. STANISŁAW WAJRAK
Pracownik budowy
upr. budowlana GT 8346/II/13/77
w zakresie drogi i mostów typowych