

projektowana konstrukcja:

od km 0+000 do km 1+064,49

- nawierzchnia bitumiczna – warstwa ścieralna gr. 4cm,
- nawierzchnia bitumiczna – warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego wg tabeli objętości,
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna.

d km 1+064,49 do 1+949,51 (oraz poszerzenia na odcinku j/w)

- nawierzchnia bitumiczna – warstwa ścieralna gr. 4cm
- nawierzchnia bitumiczna – warstwa wyrównawcza (wiążąca) gr. 3cm (średnio 75kg/m²)
- górna warstwa podbudowy z tłucznia gr. 8cm wg SST D-04.04.04
- dolna warstwa podbudowy z tłucznia gr. 15cm wg SST D-04.04.04
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10cm,

Poszczególne warstwy konstrukcji jezdni należy wykonać zgodnie z opracowanymi Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi, a wszystkie materiały użyte do wykonania powinny posiadać atesty i certyfikaty i być zgodne z normami podanymi w SST.

3. Odwodnienie.

Odwodnienie drogi odbywać będzie się poprzez spadki podłużne i poprzeczne, na przyległy teren a następnie do naturalnych cieków wodnych – ukształtowanie terenu oraz przyjęte spadki podłużne i poprzeczne drogi zapewniają właściwe odwodnienie drogi i terenu przyległego. Jedynie na odcinku od km 1+750 do km 1+935 po stronie lewej zaprojektowano rów przydrożny odprowadzający wodę do zlokalizowanego w pobliżu zbiornika wodnego. Zaprojektowano rów o przekroju trapezowym – wg przekrojów poprzecznych i profilu podłużnego. Na odcinku z rowem przydrożnym zaprojektowano przepust zjazdowy pod drogą boczną (dojazd do posesji i pola) z rur żelbetowych o średnicy 60cm i długości 8,0. Przepust należy wykonać na ławie tłuczniowej z głowicami czołowymi prefabrykowanymi, jego posadowienie należy dostosować do niwelety rowu przydrożnego.

4. Zjazdy na posesje.

Na projektowanym odcinku drogi znajdują się zjazdy na posesje i pola uprawne nie utwardzone (nawierzchnia gruntowa).

Ponieważ niweletę drogi dostosowano do istniejących zjazdów, pozostaną one bez zmian i nie zostały ujęte w opracowaniu, ewentualne zaniżenia w stosunku do nowej nawierzchni jezdni zostaną uzupełnione w ramach prac ziemnych związanych z wykonaniem poboczy – zjazdów tych nie uwzględniono w projekcie i przedmiarze robót.

5. Oznakowanie.

Na projektowanym odcinku zaprojektowano oznakowanie pionowe – wg zaopiniowanego i zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu stanowiącego oddzielne opracowanie.

6. Ochrona środowiska.

Projektowana przebudowa nie wpłynie na zmiany w krajobrazie i środowisku przyległym do drogi z uwagi na już istniejący i ukształtowany jej przebieg, nie naruszone zostaną warunki gruntowo – wodne.

Ze względu na to, iż droga ma charakter wyłącznie lokalny, inwestycja nie spowoduje wzrostu obciążenia ruchem samochodowym i nie będzie stwarzała dodatkowych zagrożeń dla świata roślin i zwierząt.

Przewidziane rozwiązania projektowe zwiększą komfort, bezpieczeństwo i płynność ruchu. Stanowią czynnik usprawniający komunikację.

Wykonanie nowej nawierzchni spowoduje zmniejszenie emisji hałasu (ze względu na równość nawierzchni) oraz zmniejszenie zanieczyszczenia pyłem i kurzem. Wykonanie nowej nawierzchni na drodze dzięki poprawie płynności ruchu (ograniczenie ilości hamowań i przyspieszeń pojazdów, sprawniejsze poruszanie się pojazdów) spowoduje również ograniczenie emisji spalin do atmosfery.

Funkcjonowanie projektowanej drogi nie spowoduje wytworzenia odpadów.

Uciążliwość związana z realizacją inwestycji będzie zminimalizowana poprzez właściwą organizację ruchu na czas prowadzenia robót oraz ograniczenie do minimum czasu budowy.

mgr inż. Mariusz Pospuszalski
Ujęcie: bud. CT/1-3/25/75
Recepcja: ul. Sadkowska 14, m. 27
tel. dom. 38 8-04-40

ASYSTENT PROJEKTANTA

inż. Mariusz Pospuszalski