

**Inwestor : Powiatowy Zarząd Dróg w Ustrzykach Dolnych**  
**z/s w Ustjanowej Górnej 95**

**Tytuł Projektu: Przebudowa(modernizacja) konstrukcji nawierzchni jezdni -**  
***DROGI POWIATOWEJ NR 2296R USTJANOWA-DASZÓWKA-CZARNA***  
***OD KM. 16+700 DO KM. 21+700***

# CZEŚĆ OPISOWA

## Spis zawartości :

### 1. Część opisowa

#### 1.1 Opis techniczny - ogólny

#### 1.2 Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania.

### 2. Dokumenty ogólne

#### 2.1 Orientacja - skala 1:10000

#### 2.2 Wypis z ewidencji gruntów

#### 2.3 Kopia mapy ewidencyjnej gruntów

#### 2.4 Przekrój poprzeczny-typowy skala 1:50

## 1. Część opisowo-obliczeniowa

### 1. Opis techniczny - ogólny

#### a) Przedmiot, podstawa, zakres i cel opracowania.

- Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy (modernizacji) konstrukcji nawierzchni jezdni - drogi powiatowej nr 2296R Ustjanowa-Daszówka-Czarna, odcinek Czarna-Czarna Dolna w km.16+700– 21+700
- Podstawa opracowania:

- plan sytuacyjny - skala 1:500

- wizja lokalna i pomiary w terenie

- Dz.U. nr 43 z dnia 14.05.1999r - „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, Wytyczne projektowania dróg, literatura techniczna

- Zakres opracowania obejmuje rysunki konstrukcyjne wykonania odnowy drogi, opis robót drogowych, przedmiar i kosztorys robót
- Celem opracowania jest poprawa komfortu i bezpieczeństwa poruszania się pojazdów po drodze powiatowej.

#### b) Lokalizacja i usytuowanie

Projektowana droga ma charakter drogi lokalnej (klasa techniczna L) i stanowi połączenie miejscowości Czarna - Czarna Dolna

c) Dane techniczne :

- długość modernizowanego odcinka 5000 mb
- szerokość zasadnicza korony drogi 6.50 m. (w tym jezdnia 2x2.50 + pobocza 2x0,75m)
- szerokość w przekroju ulicznym 7,00m + obustronne chodnik 2x1,50m
- prędkość projektowa 40km/h (dla drogi kl.L)
- kategoria ruchu R2 - ruch lekki
- warunki wodne przeciętne
- grupa nośności podłoża G3

d) Stan istniejący i projektowany :

W chwili obecnej droga posiada nawierzchnię bitumiczną i powierzchniowo utrwaloną. Brak szczelności nawierzchni powoduje penetrację wód opadowych w głąb konstrukcji drogi a w konsekwencji jej niszczenie.

Pobocza drogi są zawyżone przez co utrudniony jest odpływ wody powierzchniowej.

Ze względu na niedostateczną nośność istniejącej konstrukcji nawierzchni droga ulega zniszczeniu.

Stan projektowany zakłada wzmocnienie istniejącej podbudowy masą bitumiczną gr. 8cm i położenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego gr. 5cm – (km. 17+800 – 21+800) i profilowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej Sr. 4cm i położenie warstwy ścieralnej gr. 5cm

Modernizacja drogi będzie polegała na :

- Wykonaniu profilowania warstwy nawierzchni do wymaganych spadków (średnio ok.4,0 cm profilowania ) z mieszanki mineralno-asfaltowej
- wzmocnienie istniejącej podbudowy mieszanką bitumiczną gr. 8cm (odcinki słabe)
- Wykonania warstwy ścieralnej nawierzchni 5cm na całym odcinku
- Uzupełnieniu poboczy po wykonaniu warstw nawierzchniowych
- Wykonanie nawierzchni z tłuczni kamiennego z powierzchniowym utrwaleniem na zjazdach
- Pogłębieniu rowów przydrożnych śr. 30cm
- umocnieniu wlotów i wylotów przepustów kamieniem łamanym w siatkach stalowych
- ustawieniu barier energochłonnych w miejscach niebezpiecznych

## 1. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania

### a) Przekrój poprzeczny drogi :

Na prostej zaprojektowano przekrój daszkowy o spadku 2%

Szerokość drogi 7,00m. (jezdnia 2x2,50 + pobocza 2x0,75m.)

Na łukach droga posiada przekrój jednostronny o spadku od 2-7% w zależności od wielkości promienia łuku poziomego. Przejście z przekroju daszkowego do przekroju jednostronnego należy wykonać przy pomocy rampy drogowej na długości prostej przejściowej dł. 20m

Spadki utwardzonego pobocza wynoszą 6%.

### 2. Nawierzchnia drogi :

PODBUDOWA Z KRUSZYWA ŁAMANEGO-TŁUCZNIA KAMIENNEGO-15cm

Jako kruszywo należy stosować kamień łamany uzyskany w wyniku przekruszenia surowca skalnego lub kamieni narzutowych i otaczaków albo ziarn żwiru . Zalecana frakcja tłucznia (mieszanki) na podbudowę 0-63mm

Kruszywo powinno być jednorodne, bez zanieczyszczeń i domieszek gliny.

Warstwa kruszywa powinna być tak wyprofilowana, aby jej ostateczna grubość po zagęszczeniu była równa grubości projektowej, z zapewnieniem wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych.

Po końcowym wyprofilowaniu warstwy należy przystąpić do jej zagęszczenia przez wałowanie.

#### WYKONANIE PROFILOWANIA -

Masa mineralno-asfaltowa do wykonania profilowania powinna spełniać wymagania ruchu KR-2.

Profilowanie nawierzchni należy wykonać na uprzednio oczyszczonej nawierzchni.

Uziarnienie warstwy profilowej 0/8mm

#### WARSTWA ŚCIERALNA –

Beton asfaltowy na warstwę ścieralną gr. 5cm powinien posiadać uziarnienie 0/16mm.

Układanie masy musi się odbywać w sprzyjających warunkach atmosferycznych tj. przy suchej i ciepłej pogodzie w temp. powyżej 10<sup>0</sup>C. Zabrania się układać

Mieszanki w czasie ciągłych opadów deszczu.

Warstwa ścieralna powinna być układana na sprawdzonej pod względem zgodności z projektowanymi rzędnymi i spadkami poprzecznymi.

Wymagania dla warstwy ścieralnej – na ruch KR-2

Uziarnienie podbudowy z mieszanki mineralno-bitumicznej gr 8cm – 0/20m

