

B. PROJEKT TECHNICZNY

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest „Przebudowa drogi powiatowej 1657W Wola Boglewska – Murowanka o długości 2902,00m na odcinku Etap I od km 4+340,00 do km 5+317,60, Etap II od km 0+676,32 do km 1+967,30, Etap, oraz od km 0+030,00 do km 0+663,42.

2. Opis istniejącego stanu zagospodarowania działki

Droga powiatowa 1657W na długości opracowania posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 5,50 m, oraz obustronne pobocza gruntowe o szerokości ok. 0,75m. Droga posiada szczątkowe rowy odwadniające. Wzdłuż drogi znajdują się zabudowania mieszkaniowe, usługowe, oraz pola uprawne i sady. Nawierzchnia drogi powiatowej 1657W posiada spękania oraz liczne ubytki.

3. Opis projektowanego zagospodarowania terenu

Przebudowa drogi powiatowej 1657W Wola Boglewska – Murowanka o długości 2902,00m została podzielona na odcinku Etap I od km 4+340,00 do km 5+317,60, Etap II od km 0+676,32 do km 1+967,30, oraz od km 0+030,00 do km 0+663,42. Przebudowa drogi będzie polegała na poszerzeniu jezdni do szer. 6,00 m (2x3,00m). Jezdnia będzie posiadała nawierzchnię bitumiczną. W ramach przebudowy powstaną obustronne pobocza gruntowe o szer. 1,00 m z destruktu. Inwestycja będzie zakładała wykonanie oznakowania poziomego drogi. W etapie 2 zostanie wykonane przejście dla pieszych z aktywnymi znaki D-6 przed skrzyżowaniem DP1657W z DP1656W.

3.1 Założenia projektowe

Droga powiatowa 1657W

- Kategoria drogi – powiatowa
- Klasa drogi – Z,
- Kategoria ruchu – KR3,
- Przekrój drogowy,
- Liczba pasów ruchu 1x2,
- Długość drogi – 2902,00m
- Szerokość jezdni – 6,00 m,
- Szerokość poboczy gruntowe – 1,00 m z destruktu,
- Rodzaj nawierzchni – projektowana naw. bitumiczna,
- Prędkość projektowa V_p – 30 km/h,
- Dopuszczalny nacisk na oś – 115 kN.

3.2. Rozwiązania wysokościowe i odwodnienie

Profil podłużny przebudowanej drogi został dostosowany optymalnie do istniejącego zagospodarowania terenu z zachowaniem stosownych spadków podłużnych w celu zapewnienia odpowiedniej płynności niwelety oraz skutecznego odwodnienia. Niweleta została dowiązana do istniejących rzędnych terenu. Spadek poprzeczny szlakowy wynosi:

- daszkowy - 2%,

Odwodnienie jezdni nie ulegnie zmianie, woda opadowa z jezdni za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych zostanie odprowadzona do rowów odwadniających.

3.3 Konstrukcja nawierzchni

Założenia projektowe:

- droga zbiorcza - Z
- kategoria ruchu KR3,
- nawierzchnia podatna,
- głębokość przemarzania 1,00 m,
- grupa nośności podłoża – G1,

Konstrukcja nr 1 NAWIERZCHNIA JEZDNI W MIEJSCU DOBUDOWY (Nowa konstrukcja jezdni)

	- warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11 S KR3	4 cm
	- warstwa wyrównawcza – beton asfaltowy AC 16 W KR3	125 kg/m ²
	- siatka przeciwpękaniowa z włókna szklanego o wytrzymałości na rozciąganie 200 kN/m i wydłużeniu 3% na szerokości 1,00 m	
	warstwa podbudowy – beton asfaltowy AC 16 P KR3	5 cm
	- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3	25 cm
	- warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C1,5/2,0	20 cm
	- istniejące podłoże	

Konstrukcja nr 2 NAWIERZCHNIA JEZDNI W MIEJSCU WYKORZYSTANIA ISTNIEJĄCEJ JEZDNI

	- warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11 S KR3	4 cm
	- warstwa wyrównawcza – beton asfaltowy AC 16 W KR3	125 kg/m ²
	- siatka przeciwpękaniowa z włókna szklanego o wytrzymałości na rozciąganie 200 kN/m i wydłużeniu 3% na szerokości 1,00 m	
	- istniejąca nawierzchnia z frezowana i spryskana emulsją	

Konstrukcja nr 3 NAWIERZCHNIA POBOCZA

	- destrukta	10 cm
--	-------------	-------