

I. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej w m. Stary Kadłub.

Inwestorem przedsięwzięcia jest Urząd Gminy w Starej Błotnicy.

1.1 Lokalizacja inwestycji

Przedmiotowy odcinek drogi położony jest w m. Stary Kadłub, w granicach administracyjnych Gminy Stara Błotnica, powiat białobrzeski. Długość odcinka 559m. W szczególności droga położona jest na działkach o nr 604/4 oraz 564/2.

1.2 Rodzaj i cel inwestycji.

Projektowana inwestycja polegać będzie na wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego na drodze gminnej.

Powyższe zamierzenia inwestycyjne wpłynię na poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego oraz zwiększą przydatność eksploatacyjną drogi gminnej.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1 Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Przedmiotowy odcinek drogi charakteryzuje się jezdnią o nawierzchni z destruktu (na odcinku długości 141m od skrzyżowania z drogą gminną) oraz kruszywa. Nawierzchnia jest nierówna zarówno w przekroju poprzecznym jak i podłużnym.

2.2 Zagospodarowanie terenu przyległego.

Pod względem topograficznym droga zlokalizowana jest na terenie płaskim o pochyleniu nie przekraczającym 5%.

Zagospodarowanie terenu przyległego do drogi stanowią gospodarstwa rolne i budynki mieszkalne o luźnej zabudowie oraz pola uprawne.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1 Droga w planie sytuacyjnym

Parametry geometryczne drogi gminnej w planie sytuacyjnym, przyjęto dla następujących parametrów technicznych:

- klasa drogi D,
- kategoria ruchu KR1,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- droga jednopasowa, dwukierunkowa, jednoprzestrzenna,
- szerokość jezdni 4,00m

Początek drogi na skrzyżowaniu z drogą gminną (skrzyżowanie poza zakresem), zaś koniec na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Wyokrąglenia krawędzi na skrzyżowaniu promieniami $R=6m$.

Zmiana szerokości drogi na długości 5,0m

3.2 Droga w profilu podłużnym.

Niweletę drogi przewidziano po istniejących wysokościach nawierzchni z destruktu lub kruszywa.

3.3 Droga w przekroju poprzecznym.

Zaprojektowano następujące przekroje poprzeczne:

- jezdnia szerokości 4,0m o spadku daszkowym 2% (lokalnie jednostronnym)
- opaska obustronna szerokości 0,40m o spadku 8% skierowanym na zewnątrz

3.4 Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto następujące konstrukcje:

od km 0+000 do km 0+141 (na istniejącej jezdni)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 3cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego grubości minimum 3cm

od km 0+000 do km 0+141 poszerzenia)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grubości 4cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20cm

od km 0+141 do km 0+559

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 15cm

Warstwą wyrównawczą na odcinku od km 0+000 do km 0+141 należy doprowadzić istniejącą nawierzchnię do prawidłowego przekroju poprzecznego (daszkowego 2%) oraz wyrównać wszelkie nierówności w profilu podłużnym. Minimalna grubość warstwy wyrównawczej nie może być mniejsza niż 3cm.

Przed ułożeniem podbudowy na odcinku od km 0+141 do km 0+559 należy doprowadzić istniejącą nawierzchnię z kruszywa do prawidłowego przekroju poprzecznego oraz wyrównać wszelkie nierówności w profilu podłużnym.

Opaski należy wykonać z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 10cm.

3.5 Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów drogowych.