

OPIS TECHNICZNY
przebudowy zjazdu publicznego z drogi krajowej
Nr 45 Opole – Złoczew
na działkę Nr ewid. 51 w miejscowości Kadłub
gmina Wieluń, ~ km 167 + 247 strona lewa

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowlany przebudowy zjazdu publicznego opracowano na zlecenie Inwestora:

Gminy Wieluń, Pl. Kazimierza Wielkiego 1; 98-300 Wieluń

uwzględniając:

- decyzję GDDKiA w Łodzi z dn. 16.10.2009r. Znak: GDDKiA-OŁ.Z-3-vk-4251z-311a/09 – w spr. przebudowy istniejącego zjazdu publicznego
- oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane
- mapę sytuacyjno-wysokościową do celów projektowych w skali 1:500
- rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z 1999r.)

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Działka położona jest w terenie zabudowanym przy drodze krajowej Nr 45 Opole – Złoczew w miejscowości Kadłub, gmina Wieluń. Na rozpatrywanym odcinku droga posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości ~6,30 m posiadającą od strony projektowanego zjazdu chodnik z płyt betonowych 50x50 o szer. ~1,50m i pobocze gruntowe o szer. ~1,35 m. W rejonie przedmiotowej inwestycji występują sieci podziemnego uzbrojenia terenu tj. kabel telekomunikacyjny pod zjazdem.

3. PARAMETRY TECHNICZNE

3.1 Parametry geometryczne

Szerokość projektowanej jezdni zjazdu wynosi 6,00 m. Spadki poprzeczne dostosowane do istniejącego pochylenia jezdni. Utwardzoną nawierzchnię zaprojektowano od krawędzi jezdni ulicy do granicy działki.

Powierzchnia nawierzchni utwardzonej to ~32,00 m². Niweletę zjazdu zaprojektowano w dowiązaniu do rzędnych istniejących ulicy. Pochylenie podłużne nawierzchni zjazdu wynosi 2,07% w kierunku DK45 zgodnie z rysunkiem przekroju konstrukcyjnego. Nawierzchnię na działce Inwestora dopasować wysokościowo do projektowanego zjazdu.

Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu oraz drogi za pomocą łuków $R=5,0m$.

3.2 Konstrukcja nawierzchni

Nawierzchnię zjazdu zaprojektowano z kostki betonowej koloru szarego gr. 8 cm ułożonej na:

- podsypce cementowo - piaskowej 1:4 grubości 3cm,
- podbudowie z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie gr. 25cm,
- gruncie stabilizowanym cementem gr. 15 cm.

Konstrukcja nawierzchni od strony chodnika i pobocza obramowana krawężnikiem betonowym 20x30x100cm ułożonym na ławie betonowej z oporem z betonu klasy B15. Przy krawędzi drogi krajowej krawężnik najazdowy betonowy 20x25x100 obniżony na szerokości zjazdu. Krawężnik należy ułożyć na ławie betonowej z oporem z betonu klasy B-15. Styk nawierzchni drogi i zjazdu należy wypełnić masą zalewową, oraz obciąć piłą mechaniczną w linii zjazdu.

3.3 Odwodnienie

Odwodnienie zjazdu - powierzchniowe zgodnie z przekrojem poprzecznym i niewieletą zjazdu.

4. OCENA WPŁYWU ZJAZDU NA OTOCZENIE

Usytuowanie zjazdu nie wpłynie znacząco na bezpieczeństwo użytkowników drogi krajowej, jest on usytuowany na prostym odcinku drogi i charakteryzuje się dobrą widocznością. Projektowany zjazd nie zakłóca odwodnienia jezdni. Materiały (prefabrykaty, beton, piasek,) użyte do budowy zjazdu w żaden negatywny sposób nie oddziałują na otoczenie. Wody opadowe z działki Inwestora odprowadzić na własny teren.

Po wykonaniu zjazdu przylegający teren doprowadzić do stanu pierwotnego.

5. KOLIZJE Z ISTNIEJĄCĄ INFRASTRUKTURĄ

Roboty w pobliżu istniejącej sieci należy prowadzić ręcznie nie naruszając ich właściwego położenia.

Na istniejący kabel telekomunikacyjny nałożyć rurę osłonową typu Arot A58PS o długości o 1 m większej od szerokości zjazdu.