

OPIS TECHNICZNY

do projektu remontu drogi krajowej nr 32

odcinek 1: od km 55+780 do km 56+320

odcinek 2: od km 59+705 do km 60+745

1. Zakres i cel opracowania

Projekt dotyczy remontu drogi krajowej nr 32 na odcinku Leśniów Wielki – rondo Piastów Śląskich odcinek 1 od km 55+780 do km 56+320 oraz odcinek 2 pomiędzy rondem Piastów Śląskich a rondem Przylep na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 32 z drogami wojewódzkimi nr 280 i nr 282 od km 59+705 do km 60+745. Inwestycja ma na celu wymianę istniejącej warstwy ścieralnej oraz przywrócenie parametrów powierzchniowego odwodnienia drogi, które wskutek upływu czasu nie działa właściwie, na odcinku nr 2 wykonane zostaną również naprawy głębokie celem likwidacji spękań odbitych. Powyższe zmiany wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.

2. Dane techniczne

parametry techniczne drogi krajowej nr 32:

- | | |
|--------------------------------------|----------------|
| ▪ droga krajowa | - klasa GP, |
| ▪ przekrój jednojezdniowy dwupasowy, | |
| ▪ prędkość projektowa | - 70 km/h, |
| ▪ szerokość jezdni | - 7.50-8,20m , |
| ▪ szerokość poboczy | - 1.50 m, |
| ▪ nawierzchnia | - bitumiczna, |
| ▪ pobocza | - gruntowe, |
| ▪ kategoria ruchu | - KR5, |

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Remontowane odcinki drogi krajowej nr 32 położone są poza obszarem zabudowanym. Na remontowanych odcinkach brak jest skrzyżowań z drogami bocznymi, wzdłuż trasy zlokalizowanych jest kilka zjazdów na drogi o charakterze rolniczym lub leśnym. Odcinek 1 posiada przekrój drogowy o jezdni bitumicznej szerokości 7.50–7.60 m z obustronnymi poboczami gruntowymi szerokości ok. 1.50-2.00 m. Droga częściowo przebiega w nasypie a częściowo w wykopie. W miejscach gdzie droga przebiega w wykopie wzdłuż drogi zlokalizowane są istniejące rowy przydrożne. Droga przebiega po terenach zalesionych w związku z tym po obu stronach drogi rosną rzędy drzew usytuowane poza rowem drogowy (poza pasem drogowym). W związku z wieloletnim użytkowaniem drogi poziom poboczy uległ miejscowemu zawyżeniu poprzez narastającą darń jak również miejscowemu zaniżeniu spowodowanego przez procesy erozyjne gleby. Droga jako obiekt budowlany na omawianym odcinku znajduje się w ogólnie dobrym stanie technicznym, choć miejscami widoczne są miejsca napraw nawierzchni, w których warstwa ścieralna uległa degradacji pod ruchem pojazdów.

Odcinek 2 rozpoczyna się na dojeździe do istniejącego wiaduktu kolejowego, który w poprzednim roku był remontowany oraz była wymieniana warstwa ścieralna, stąd w remoncie występuje nieciągłość odcinka. Odcinek będzie realizowany od km 59+705 do km 59+863 oraz od km 59+950 do km 60+745. Droga na odcinku 2 posiada przekrój półuliczny. Miejscowo po stronie lewej a miejscowo po stronie prawej ułożony został krawężnik trapezowy o wysokości 6cm. Miejsce ułożenia krawężnika zmienia się ze względu na występujący w tym miejscu łuk poziomy czego konsekwencją są zmiany pochylenia poprzecznego jezdni. Na remontowanym odcinku występuje niewielki most drogowy.

W ramach remontu zostaną wymienione przykrycia dylatacyjne tego obiektu. Koniec robót znajduje się przy rondzie Przylep w miejscu granicy utrzymaniowej między GDDKiA oraz miastem Zielona Góra.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

4.1 Opis projektowanych rozwiązań w planie i profilu podłużnym.

Planowany remont drogi krajowej nr 32 na odcinku nr 1 i nr 2 nie przewiduje zmian w profilu i w planie. Nie zmienia się sposób użytkowania terenu.

4.2 Droga w przekroju poprzecznym.

Na odcinku nr 1 odtwarza się przekrój drogowy o szerokości jezdni 7.50 m. Wymiar ten zapewnia dwa pasy ruchu o szerokości 3.50 m oraz dwie linie krawędziowe szerokości 0.12 m. Jezdnia posiada przekrój daszkowy o spadku ok. 2.0%. Pobocza odtwarza się poprzez ich ścięcie do wymaganych spadków tj. 4-6%. Pobocza na szerokości 1.0m zostaną umocnione destruktem bitumicznym na średnią grubość 10cm powstałym po frezowaniu warstwy ścieralnej.

Skarpy i przeciwskarpy pozostają bez zmian.

Materiał powstały ze ścięcia powierzchni poboczy należy rozplantować w pasie drogowym.

Na odcinku nr 2 szerokość jezdni wynosi 8.20m. Wymiar ten zapewnia dwa pasy ruchu o szerokości 3.50m oraz niewielką opaskę, na której znajdują się linie krawędziowe. Remont polegać będzie na wymianie warstwy ścieralnej oraz dokonaniu napraw głębokich ze względu na liczne spękania odbite na tym odcinku. W miejscu napraw głębokich ułożona zostanie siatka przeciwspekaniowa oraz ułożona warstwa wiążąca grubości 8cm. Nie przewiduje się kompleksowej wymiany krawężników, ale jeżeli w trakcie robót zostaną zniszczone istniejące (ich stan jest budzi wątpliwości o trwałość) nastąpi ich wymiana. Na dojeździe do ronda droga krajowa posiada dwie odrębne jezdnie rozdzielone wyspą dzielącą. Wyjazd z ronda odbywa się pojedynczym pasem, natomiast wjazd na rondo realizowany jest dwoma pasami (rondo jest dwupasowe). Remont nie przewiduje ingerencji w nawierzchnię pierścienia ronda. Na odcinku 2 występuje istniejąca kanalizacja deszczowa. Łącznie występuje 17szt wpustów deszczowych, które przewidziano do regulacji wysokościowej oraz udroźnienia przykanalików, gdyż część z nich nie spełnia swojej roli. Przewiduje się również regulację wysokościową jednej studni rewizyjnej. Na obiekcie mostowym zostaną wymienione bitumiczne przykrycia dylatacyjne jedynie na szerokości istniejącej nawierzchni. Przykrycia na kapach chodników nie będą realizowane.

4.3 Konstrukcja jezdni.

Odcinek 1 - przyjęto jedynie wymianę warstwy ścieralnej w związku z tym należy wykonać frezowanie istniejącej nawierzchni na głębokość do 5cm następnie na sfrezowanej konstrukcji ułożyć nową warstwę ścieralną grubości 5cm z mieszanki SMA 11 grubości 5cm.

Odcinek 2 – zostanie wykonana wymiana warstwy ścieralnej dlatego należy wykonać frezowanie na 5cm oraz miejscowo wykonać naprawy głębokie w związku z tym wykonać dodatkowe frezowanie na 8cm. Pod warstwę wiążącą ułożoną zostanie geosiatka o wytrzymałości w obu kierunkach 100kN, następnie wykonać warstwę wiążącą grubości 8cm z AC16W. Cały odcinek przykryć warstwą ścieralną z SMA 11 grubości 5cm.

5. Charakterystyka ekologiczna obiektu

Projektowany remont drogi nie stwarza szczególnego zagrożenia dla warunków ekologicznych środowiska naturalnego.

- Budowa nowej nawierzchni wpłynie na zmniejszenie emisji hałasu oraz drgań.
- Nie zmienia się ilość i sposób odprowadzenia wód opadowych.
- Nie zachodzi konieczność wyłączenia gruntów z produkcji rolnej lub leśnej.
- Remont odcinka drogi spowoduje poprawę istniejących warunków ekologicznych poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz usprawnienie odwodnienia drogi.

6. Pozostałe informacje

Projektowana inwestycja mieści się w obszarze pasa drogowego drogi krajowej nr 32. Teren, na którym ma być zrealizowana inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej. Na trasie nie ma również obiektów przyrodniczych podlegających ochronie. Przebudowywana droga nie znajduje się również na terenie występowania szkód górniczych. Teren objęty inwestycją nie znajduje się na obszarze Natura 2000 i nie oddziałuje na ten obszar. Najbliższy obszar Natura 2000 stanowi Dolina Środkowej Odry - kod obszaru: PLB080004 odległy ~ 8.0 km od granicy inwestycji.

Opracował :

Grzegorz Krzysztofik