

OPIS TECHNICZNY

do projektu remontu drogi krajowej nr 32 na odcinku
Leśniów Wielki – rondo Piastów Śląskich od km 56+320 do km 58+230”

1. Zakres i cel opracowania

Projekt dotyczy remontu drogi krajowej nr 32 na odcinku Leśniów Wielki – rondo Piastów Śląskich od km 56+320 do km 58+230. Inwestycja ma na celu wymianę istniejącej warstwy ścieralnej oraz przywrócenie parametrów powierzchniowego odwodnienia drogi, które wskutek upływu czasu nie działa właściwie. 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 m,
- szerokość poboczy - 1.50 m,
- nawierzchnia - bitumiczna,
- pobocza - gruntowe,
- kategoria ruchu - KR5,
- obciążenie - 100 kN/oś.

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Remontowany odcinek drogi krajowej nr 32 położony jest poza obszarem zabudowanym i znajduje się pomiędzy miejscowościami Leśniów Wielki i Zielona Góra.

Początek opracowania znajduje się za skrzyżowaniem do miejscowości Radomia a kończy się na dojeździe do ronda Piastów Śląskich na skrzyżowaniu dróg krajowych nr 27 i nr 32 oraz Alei Wojska Polskiego.

Na remontowanym odcinku brak jest skrzyżowań z drogami bocznymi, wzdłuż trasy zlokalizowanych jest 5 zjazdów na drogi o charakterze rolniczym lub leśnym.

Cały odcinek 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 darni 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.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

4.1 Opis projektowanych rozwiązań w planie i profilu podłużnym.

Planowany remont drogi krajowej nr 32 na odcinku od km 56+320 do km 58+230 nie przewiduje zmian w profilu i w planie. Nie zmienia się sposób użytkowania terenu.

4.2 Droga w przekroju poprzecznym.

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.

4.3 Konstrukcja jezdni.

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.

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