

jest zły. Pod cienką bitumiczną warstwą ścierną grub. 3-4 cm występuje 12-0 cm podbudowa tłuczniowa. Nawierzchnia posiada liczne spękania, a także odkształcenia co Droga przenosi ruch lokalny. Jako cały ciąg drogowy komunikuje bezpośrednio przyległe do niej oraz pobliskie miejscowości z drogą krajową i wojewódzką. Poprzez komunikację zbiorową PKS zapewnia mieszkańcom dojazd do szkół i siedziby Gminy, a dla lokalnych przedsiębiorstw jest nieodzownym elementem ich funkcjonowania.

W pasie drogowym objętym projektem nie znajdują się żadne uzbrojenie podziemne. Jedynie nad drogą w 4 miejscach przebiegają napowietrzne linie elektroenergetyczne.

VI. Natężenie ruchu

Natężenie ruchu przyjęto w uzgodnieniu z Inwestorem jak dla pozostałych etapów. Określono je na podstawie przeprowadzonych w dniach 16 i 17 czerwca 2009 r. (wtorek i środa) w godz. 6-22 pomiarów ruchu. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że konstrukcję nawierzchni należy projektować dla natężenia ruchu KR2.

VII. Warunki gruntowo - wodne

Warunki gruntowo-wodne określono na podstawie wykonanych odwiertów. Dokonano badania konstrukcji jezdni i podłoża do głębokości 3,0 m poniżej istniejącej nawierzchni. Analizując wyniki badań pod kątem drogowej budowli ziemnej można stwierdzić, że pod istniejącą nawierzchnią zalegają grunty wątpliwe, bądź wysadzinowe o różnej miąższości z wyjątkiem gruntów nasypanych niekontrolowanych lub z piasku. Dlatego też w oparciu o powyższe dane przyjęto dla potrzeb projektowania konstrukcji grupę nośności podłoża G2.

VIII. Rozwiązanie sytuacyjne

W rozwiązaniu sytuacyjnym przyjęto zgodnie z założeniami szerokość jezdni 6,0m W ustalonych z Inwestorem miejscowościach zaprojektowano chodniki z kostki betonowej. Budowę chodnika obejmuje także końcowe 19,35m projektowanego odcinka. Osiągnięcie normatywnej szerokości 6,0m polegać ma na obustronnym poszerzeniu jezdni. Tyczenie geometrii rozwiązań projektowych wykonać w oparciu o załączone w niniejszym projekcie opracowanie geodezyjne – wykaz współrzędnych.

IX. Rozwiązanie wysokościowe

Rozwiązanie wysokościowe wynika z konfiguracji terenu - istniejących rzędnych nawierzchni, a także przyjętych zasad wykorzystania istniejącej podbudowy oraz wykonania nowej konstrukcji jezdni (patrz p.XI). Generalnie niweleta jest projektowana około 30 cm powyżej istniejących rzędnych. Rozwiązanie wysokościowe pokazano na profilu – rys. 3.

X. Odwodnienie

Niniejsze opracowanie nie wprowadza zmian w istniejącym odwodnieniu jezdni i korpusu drogowego. Projektowany odcinek przebiega głównie w wysokim nasypie na wododziale przez tereny leśne. Jedynie na początku i końcu projektowanego odcinka występują krótkie fragmenty rowów przydrożnych, które przewidziano w dostosowaniu do I i III etapu przebudowy.