

## **OPIS TECHNICZNY**

*do projektu przebudowy drogi gminnej nr.118120E*

**w obrębie wsi Czastary**  
*na działce 472*  
*od km 0+000 do km 0+787*  
**dł. 787 m**

### **1. Dane ogólne**

*Projekt opracowano na zlecenie **Gminy Czastary** w oparciu o pomiary własne w terenie oraz Dziennik Ustaw Nr.43 z dnia 14 maja 1999 r. – Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla jezdni podatnych i gruntów G1, Wytyczne Projektowania Dróg oraz Wytyczne Techniczne WT-1, WT-2, WT-4. Przyjęto następujące parametry techniczne dla projektowanego odcinka:*

*szybkość projektowa – 30 km/h*  
*szerokość jezdni – 4,0 m*  
*szerokość korony – 5,0 m*  
*obciążenie – 80 KN*  
*przewidywany ruch – KR1*  
*klasyfikacja drogi – D*

### **2. Przebieg trasy**

*Projektowany odcinek rozpoczyna się w km 0+000 na krawędzi jezdni bitumicznej drogi powiatowej nr 4720E Przywory – Czastary a kończy się w km 0+787 przed miejscowością Jaśki. Cały odcinek projektowanej przebudowy przebiega w terenie lekko pofałdowanym. Otoczenie drogi stanowią pola uprawne oraz las. Istniejąca droga posiada nawierzchnię z żużla wielkopieczowego i tłucznia kamiennego z licznymi wybojami, pofałdowaniami i zagłębieniami, w których gromadzi się woda deszczowa utrudniając ruch pojazdom samochodowym i maszynom rolniczym. W okresie suszy po przejeździe pojazdów tworzący się kurz jest uciążliwy dla użytkowników drogi.*

Przebudowa drogi zaprojektowana została w osi i na szerokości istniejącej korony nie naruszając granic sąsiednich działek. Wykonanie robót budowlanych polegać będzie na robotach ziemnych w miejscach w których należy uzyskać linię prostą osi w wyniku których powstanie koryto pod jezdnię. W korycie wykonana zostanie warstwa odcinająca z piasku a na całej długości podbudowa dolna i górna z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego i warstwa ściernalna z mieszanki mineralno-asfaltowej zamkniętej. Pobocza zostaną uformowane z gruntu uzyskanego z wykopów i dowiezionego z ukopu. Projektowany odcinek posiada 1 załamanie w planie wyokrąglone łukiem kołowym z wszystkimi wymaganymi elementami obliczonymi na podstawie tablic do tyczenia łuków **M. Lipińskiego**. Projektowana do przebudowy droga jest usytuowana na gruncie G1.

### **3. Przekrój normalny**

4 Dla przebudowywanego odcinka w km 0+000 - 0+787 projektuje się przekrój jezdni daszkowy szer. 4,0m o przechyłce poprzecznej 2%. W obrębie skrzyżowania z drogą powiatową na długości 10,0 m wraz z wyokrągleniem skrzyżowania należy rozebrać istniejącą nawierzchnię i pogłębić koryto, aby nawiązać się wysokościowo do jezdni drogi powiatowej. Podbudowa zaprojektowana została z warstwy odcinającej z piasku gr. 10 cm w wykonanym korycie a na całej długości z warstwy dolnej z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-63 gr. 15 cm i warstwy górnej z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 gr. 8 cm zagęszczonej do współczynnika 1,0 szer. 4,20m. Przed wykonaniem podbudowy projektuje się wyrównanie profilu poprzecznego istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym w ilości 79,86 m<sup>3</sup>. Pobocza szer. 0,5 m o przechyłce poprzecznej 8% należy uformować z gruntu uzyskanego z wykopu koryta w ilości 82,1 m<sup>3</sup> i dowiezionego z ukopu w ilości 164,2 m<sup>3</sup>. Kruszywo użyte do podbudowy i wyrównania profilu poprzecznego winno spełniać wymagania kategorii Gv w tabeli 6 normy PN-EN 13285 (skała magmowa o dużej wytrzymałości). Na całej długości przebudowywanej drogi projektuje się nawierzchnię szer. 4,0m jako warstwę ściernalną z mieszanki mineralno-asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej AC11S50/70 dla KR1 grubości 4 cm o powierzchni 3164,0 m<sup>2</sup>. Wszystkie materiały użyte do budowy oraz sposób wykonania robót winny odpowiadać wymaganiom norm państwowych. Projektuje się oznakowanie terenu zabudowanego znakami pionowymi D-42-1 szt; D-43-1 szt; E17a-1 szt; E-18a-1 szt oraz obrębu skrzyżowania z drogą powiatową znakami A-7-1 szt; A-6b-1 szt; A-6c-1 szt.

#### **4. Niweleta**

*Niweleta przebudowywanej drogi nawiązana została do nawierzchni przebudowywanego odcinka i do jezdni drogi powiatowej. Zaprojektowane rzędne zapewniają płynność ruchu, max. zmniejszenie robót ziemnych oraz prawidłowy spływ wody deszczowej. Spadki podłużne zaprojektowano zgodnie z normami.*

#### **5. Sposób wykonania robót ziemnych**

*Przebudowę drogi należy rozpocząć od rozebrania istniejącej nawierzchni nieulepszonej dł. 10,0m wraz z wyokrągleniami skrzyżowania z drogą powiatową. Roboty ziemne związane z wykonaniem koryta na szerokości jezdni w ilości 560,0m<sup>2</sup> zostaną wykonane koparką podsiębierną z zużyciem urobku na miejscu w celu wykonania nasypu (pobocza) w ilości 82,1m<sup>3</sup> i dowozem z ukopu urobku w nasyp (pobocza) w ilości 164,2m<sup>3</sup>. Uformowanie nasypu (poboczy) zostanie wykonane ręcznie w ilości 246,3 m<sup>3</sup> z zagęszczeniem ubijakami spalinowymi do współczynnika 1,0. Profilowanie dna wykopu należy wykonać ręcznie i zagęścić walcem statycznym do współczynnika 1,0. Ilość robót ziemnych została obliczona tabelarycznie.*

#### **6. Sposób odwodnienia**

*Odwodnienie powierzchniowe jezdni zapewnia się przez nadanie właściwych spadków poprzecznych i podłużnych umożliwiających szybki spływ wody poza koronę drogi, gdzie wchłonie się w grunt.*

#### **7. Urządzenia obce**

*Z przebudowywaną drogą nie kolidują urządzenia obce. Należy zwrócić uwagę na zlokalizowane być może w pasie drogowym punkty osnowy geodezyjnej. Prace w pobliżu w/w punktów wykonywać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności, by nie uszkodzić punktów. W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia w/w punktów wykonawca robót na własny koszt dokona ich wznowienia.*

Roman Słowiński

Upr. budowlane UAN 8386/17/87  
w Specjalności Drogi