

## **OPIS TECHNICZNY**

*do projektu przebudowy drogi gminnej nr.118103E*

***Parcice – Radostów Pierwszy***

*od km 0+000 do km 0+310*

***dł. 310 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 i G2, 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 – 6,0 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 4715E Bolesławiec – Czastary a kończy się w km 0+310. Cały odcinek projektowanej przebudowy przebiega w terenie równinnym. Otoczenie drogi stanowią pola uprawne. Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną z licznymi wybojami, pofałdowaniami i spękaniami utrudniającymi ruch pojazdom samochodowym i maszynom rolniczym. Przebudowa drogi zaprojektowana została w osi i na szerokości istniejącej korony nie naruszając granic sąsiednich działek. Wykonanie robót budowlanych

polegać będzie na rozebraniu nawierzchni bitumicznej przez frezowanie, rozebraniu podbudowy, wykonaniu koryta pod jezdnię w ilości 1256,0 m<sup>2</sup> wraz z wyokrągleniem skrzyżowania z drogą powiatową i utwardzone pobocze w ilości 465,0 m<sup>2</sup>. W korycie pod jezdnię i utwardzone pobocze wykonana zostanie warstwa odcinająca z piasku pod jezdnię 20 cm i pod utwardzenie 10 cm, a na całej długości pod jezdnię podbudowa dolna gr. 20 cm i górna gr. 8 cm i pod utwardzenie podbudowa dolna gr. 15 cm i górna gr. 8 cm z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego, a na jezdni warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej zamkniętej w ilości 1256,0 m<sup>2</sup>. Pobocza nie utwardzone zostaną uformowane z gruntu uzyskanego z wykopów. 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 G2.

### **3. Przekrój normalny**

Dla przebudowywanego odcinka w km 0+000 – 0+310 projektuje się przekrój jezdni daszkowy szer. 4,0 m o przechyłce poprzecznej 2% oraz utwardzone pobocze szer. 0,75 m o przechyłce 8 %. W wykonanym równiarką korycie pod jezdnię głębokości 20 cm zaprojektowano warstwę odcinającą z piasku grubości 20 cm, podbudowę dolną gr. 20 cm z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0– 63, podbudowę górną gr. 8 cm z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0 – 31,5 w ilości 1256 m<sup>2</sup>. W wykopie pod utwardzenie poboczy należy wykonać profilowanie podłoża pod warstwy konstrukcyjne, warstwę odcinającą z piasku gr. 10 cm, warstwę dolną z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-63 gr. 15 cm i warstwę górną z optymalnej mieszanki kruszywa łamanego frakcji 0-31,5 gr. 8 cm zagęszczoną do współczynnika 1,0 w ilości 465,0 m<sup>2</sup>. Pozostałą szerokość pobocza 0,25 m należy uformować z gruntu z wykopu i zagęścić do wskaźnika 0,98. Kruszywo użyte do podbudowy i utwardzenia poboczy 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. 4,0 m jako warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej średnioziarnistej zamkniętej AC11S50/70 dla KR1 grubości 4 cm o powierzchni 1256,0 m<sup>2</sup>. Wszystkie materiały użyte do budowy oraz sposób wykonania robót winny odpowiadać wymaganiom norm państwowych.

### **4. Niweleta**

*Niweleta przebudowywanej drogi nawiązana została do nawierzchni przebudowywanego odcinka i do jezdni drogi powiatowej. Zaprojektowane rzedne 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 wraz z wyokragleniami skrzyżowania z drogą powiatową. Roboty ziemne związane z wykonaniem koryta na szerokości jezdni w ilości 1256,0 m<sup>2</sup> zostaną wykonane równiarką z odwozem urobku na odkład, a pod utwardzone pobocze koparką podsiębierną z odwozem urobku na odkład w ilości 139,5 m<sup>3</sup> i do zużycia na miejscu w celu wykonania nasypu (pobocza) w ilości 46,5 m<sup>3</sup>. Uformowanie nasypu (poboczy) zostanie wykonane ręcznie w ilości 46,5 m<sup>3</sup> z zagęszczeniem ubijakami spalinowymi do współczynnika 0,98. Profilowanie dna wykopu pod utwardzenie poboczy należy wykonać ręcznie i zagęścić walcem statycznym do współczynnika 1,0. I*

### **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