

# Opis techniczny do projektu

## Przebudowa drogi gminnej w Jegielnicy

### 1. PODSTAWA I ZAKRES OPRACOWANIA

- zlecenie Zamawiającego
- Rozporządzenie MT i GM z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz. U. Nr 43, poz. 430/
- mapa zasadnicza w skali 1:500.
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1979, 1982
- Uzgodnienia z Inwestorem

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej w Jegielnicy wraz z remontem ścianek przepustów na zjazdach i remontem przepustu na włączeniu w drogę polną.

W zakres robót wchodzi:

- remont przepustów
- wykonanie koryta
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni
- wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej
- remont istniejących wpustów z przyłączami
- formowanie poboczy gruntowych

### 2. STAN ISTNIEJĄCY

W stanie istniejącym droga posiada jezdnię jednoprzestrzenną o nawierzchni gruntowo tłuczniowej szerokości 3.50 m oraz obustronne pobocza zadarnione. Odwodnienie jezdni zrealizowane jest poprzez istniejące rowy przydrożne. Dostępny do realizacji pas drogowy zezwala na przebudowę drogi bez jego naruszenia, stąd konieczności zajęcia posesji sąsiednich oraz wykupy gruntów nie występuje. Pobocza drogi płaskie. Przebieg w profilu podłużnym kwalifikuje drogę do terenu równinnego. Na drodze stwierdzono występowanie ruchu kategorii KR1. Na zjeździe na drogę polną zlokalizowany jest przepust śr. 500 mm wymagający remontu generalnego.

W pasie drogowym występuje:

- wodociąg z przyłączami
- sieć elektryczna napowietrzna

Na włączeniu projektowanej drogi gruntowo kamiennej do istniejącej drogi bitumicznej i drogi z kostki kamiennej zlokalizowany jest plac z miejscem obsługi podróźnych komunikacji autobusowej.

### 3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

#### 3.1. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE

- |  |              |
|--|--------------|
| • ulica klasy „D”- dojazdowa z prędkością                | Vp = 50 km/h |
| • szerokość pasa ruchu                                   | 3.50 m       |
| • szerokość jezdni                                       | 3.50 m       |
| • szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających : | istniejąca   |

- obciążenie ruchem o nacisku na oś
- kategoria ruchu

100 kN/oś  
KR1

### 3.2. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Projektowana przebudowa drogi nie zmienia przebiegu istniejącej osi. Stan projektowany zagospodarowania terenu w pełni uwzględnia obsługę istniejących zjazdów gospodarczych występujących wzdłuż linii rozgraniczających oraz połączeń z drogami bocznymi na skrzyżowaniach. Szerokość zjazdów gospodarczych została dostosowana do szerokości istniejących dróg wewnętrznych. Pozostałe geometryczne parametry podano na planie sytuacyjnym i planie wymiarowania.

### 3.3. UKŁAD WYSOKOŚCIOWY - NIWELETA

Profil podłużny dowiązано wysokościowo do poziomu istniejącej jezdni z uwzględnieniem istniejących wysokości zjazdów. Niweleta przebiega ze zmiennymi spadkami o wielkości 0.5 – 1.0 %. Nie projektuje się podnoszenia niwelety ponad istniejący poziom jezdni.

### 3.4. PRZEKRÓJ POPRZECZNY

Jezdnię zaprojektowano jako przekrój jednostronny o nachyleniu od 2.0 % w kierunku poboczy gruntowych na drodze głównej i daszkowy o nachyleniu 2% na drodze dojazdowej do rzeki..

### 3.5. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

Konstrukcję nawierzchni jezdni zaprojektowano dla obciążenia ruchem kołowym kategorii KR-1. Szczegóły dotyczące konstrukcji jezdni pokazano na rysunkach przekrojów konstrukcyjnych.

Konstrukcja nawierzchni jezdni

- ◆ 5 cm - warstwa ścieralna z mieszanki 0-11
- ~~◆ 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0-16~~
- ◆ 25 cm - mieszanka kamienna bazaltowa lub szarogłazowa 0/63
- ~~◆ 20 cm - warstwa odcinająca z pospółki~~

~~Konstrukcja nawierzchni zjazdów~~

- ~~◆ 4 cm - warstwa ścieralna z mieszanki 0-11~~
- ~~◆ 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0-16~~
- ~~◆ 25 cm - mieszanka kamienna bazaltowa lub szarogłazowa 0/63~~
- ~~◆ 20 cm - warstwa odcinająca z pospółki~~

**UWAGA!**  
Wyłączone  
z realizacji

**Uwaga:** Nie dopuszcza się stosowania materiałów kamiennych pochodzenia wapiennego.

### 3.6. ODWODNIENIE.

Projektuje się odwodnienie jezdni spadkami poprzecznymi na pobocza gruntowe.

### ~~3.7. PRZEPUSTY~~

**UWAGA!**  
Wyłączone z realizacji

~~Istniejący przepust śr. 500 mm wymienić na rurę karbowaną z tworzywa sztucznego z ukośnię ścietymi końcówkami. Rura posadowiona będzie na ławie betonowej z betonu C-16/20 gr. 40 cm. Końcówki rury oraz dno rowu przy przepuscie obrukowane będzie kostką kamienną granitową 9/11 na podsypce cementowo-piaskowej M-12 o gr 10 cm. Całość rury obsypane będzie materiałem piaszczystym stabilizowanym cementem w ilości 50 kg/m<sup>3</sup> piasku. Ścianki przepustów z kostki~~

~~kamiennej, na zjazdach, rozebrać i wykonać na nowo jako betonowe wylewane na mokro z betonu B-30 o gr. 30 cm.~~

#### **4. ROBOTY ZIEMNE.**

Roboty ziemne obejmują swoim zakresem prace przy przebudowie jezdni, zjazdów, poszerzenia nasypu jezdni, remoncie przepustów oraz formowanie poboczy. Dno koryta należy dokładnie wyrównać, wyprofilować do zadanych spadków oraz dodatkowo zagęścić. W trakcie robót ziemnych, wykop korytowy należy chronić przed nadmiernym zawilgoceniem i zapewnić odprowadzenie wody opadowej. W przypadku dopuszczenia do zalania koryta i pogorszenia się wytrzymałości podłoża, Wykonawca naprawi podłoże na koszt własny.

Roboty ziemne należy prowadzić sposobem ręcznym i mechanicznym, zachowując szczegółowe warunki podane w normie PN - S - 02205:1998.

W miejscach zbliżeń do słupów energetycznych a także sieci uzbrojenia podziemnego prace ziemne prowadzić ręcznie. Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się z zbiorczym planem uzbrojenia terenu .

#### **5. WYTYCZNE REALIZACJI ROBÓT.**

Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się z planszą uzbrojenia terenu. Na wszystkich urządzeniach sieci podziemnych uzbrojenia ulicznego, należy dokonać wysokościowej regulacji do rzędnej projektowanej niwelety jezdni lub chodnika. Szczególną uwagę należy zwrócić na podniesienie włączów skrzynek zaworów wodociągowych. Uszkodzenie sieci spowodowane przez wykonawcę będzie usunięte na jego koszt.

Roboty prowadzone w pasie drogowym wymagają zabezpieczenia i oznakowania według uzgodnionego "projektu tymczasowej organizacji ruchu".

Opracował:

**mgr inż. Arkadiusz Żurkowski**