

## Opis techniczny

**dla przebudowy drogi gminnej w miejscowości Gąsawy Rządowe-Niwy  
dł. 710mb  
Gmina - Jastrzęb**

### **1. Podstawa opracowania:**

- umowa z inwestorem,
- mapa pogładowa i mapa sytuacyjna 1:1000
- rozporządzenie MT i GM „, w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych
- pomiary niezbędne w terenie wykonane przez projektanta.

### **2. Lokalizacja:**

Projektowany odcinek ma początek w miejscu gdzie kończy się nowa nawierzchnia asfaltobetonowa wykonana w 2008 roku. Kończy się zaś na wprost ostatniej zabudowy.

Droga spełnia funkcje o charakterze regionalnym i jednocześnie gospodarczym o dość znaczącym jak na rangę drogi natężeniu ruchu .

Szczegółowy przebieg i lokalizację pokazano na planie orientacyjnym w skali 1:10000. Całkowita długość projektowanego odcinka drogi wynosi 710mb.

### **3. Zakres opracowania:**

Opracowanie projektowe obejmuje część drogową w ramach, którego ujęto:

- wykonanie ulepszenia nawierzchni na istniejącej podbudowie i zdemontowanej nawierzchni bitumicznej.

- umocnienie poboczy kruszywem łamanym na szerokości 1,00m przy krawędzi nawierzchni

- niezbędne roboty przygotowawcze i porządkowe po zakończeniu robót zasadniczych.

### **4. Warunki gruntowo-wodne:**

Określono na podstawie dokonanej wizji istniejącego obiektu i w jego przyległym terenie. W wyniku tego stwierdzono, że w otoczeniu drogi zalegają grunty przepuszczalne, a istniejący stan rowów przydrożnych nie wymaga ani ich naprawy ani regulacji, jedynie bieżącej konserwacji i dbałości o należyte funkcjonowanie.

### **5. Stan istniejący:**

Projektowany odcinek przebiega przez obszar zagospodarowany o zabudowie przeważnie zagrodowej i mieszkalnej. Posiada uregulowany przebieg i wyraźnie określoną szerokość pasa drogowego. Na całej długości posiada nawierzchnię bitumiczną, na podbudowie z kruszywa gr. jak na przekroju, niezbyt równą i miejscami uszkodzoną. Droga posiada obustronne rowy i nie wszystkie zjazdy gospodarcze uregulowane pod względem przepływu wód opadowych.

## **6. Uzbrojenie istniejące:**

Wzdłuż projektowanego odcinka drogi zlokalizowane są następujące rodzaje uzbrojenia:

- **wodociąg wiejski** z przeważającą większością po stronie lewej z kilkoma odgałęzieniami na stronę prawą
- **linia energetyczna-słupowa** oddalona bezpiecznie poza pas drogowy
- **linia telekomunikacyjna-kablowa**, po stronie lewej w większości ale i po prawej. Oddalona dość znacznie od pasa drogowego.

Szczegółowy przebieg lokalizacji oraz rodzaje urządzeń pokazano na mapie sytuacyjnej i oznaczono odpowiednimi kolorami.

## **7. Stan projektowany:**

### **7.1. parametry projektowe:**

Dostosowując istniejącą drogę do kategorii ruchu KR<sub>2</sub>KR<sub>3</sub> projektuje się nową konstrukcję, a parametry techniczne następujące:

- szerokość jezdni 5,0m bez zmiany
- szerokość poboczy 2x2,0m umocnione kruszywem łamanym na szerokości 1,0m z każdej strony
- spadek poprzeczny jezdni dwustronny 2%
- pochylenie skarp rowów 1:1 bez zmian

### **7.2. droga w planie:**

Przebieg drogi w planie pozostaje bez zmian, gdyż projektowany odcinek stanowi podstawę nie wymagającą żadnej korekty.

### **7.3. rozwiązania wysokościowe:**

Niweletę pod którą dostosowuje się do niwelety istniejącej wszelkie nierówności poprzeczne i podłużne zostaną zlikwidowane, wykonaniem warstwy profilowo-wiążącej gr. 4cm na całej szerokości i długości projektowanego odcinka. Praktycznie nowa niweleta podniesie się w stosunku do istniejącej średnio ok. 8cm.

### **7.4. odwodnienie:**

Projektowany odcinek w stanie istniejącym posiada odwodnienie w stanie dość dobrze funkcjonującym. Nowa konstrukcja jezdni i utwardzenie poboczy przyczynie się do dalszej poprawy spływu wód opadowych z jezdni drogi i poboczy do przydrożnych rowów.

### **7.5. konstrukcja nawierzchni:**

Konstrukcję nawierzchni opracowano na podstawie „Kategorii Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych”. Obciążenie ruchem przyjęto jak dla kategorii ruchu KR<sub>2</sub> a KR<sub>3</sub> i na tej podstawie przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 grubość 4cm
- warstwa profilowo-wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 grubość 4cm
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa gr. 5cm na podbudowie gr. 16cm z kruszywa

Pobocza drogi zostaną wzmocnione na szerokości 1m obustronnie kruszywem łamanym w celu uzyskania lepszych warunków bezpieczeństwa oraz poprawy stabilności całego korpusu drogowego.

#### **7.6. roboty ziemne:**

Projekt nie uwzględnia wykonywania żadnego asortymentu robót ziemnych.

#### **7.7. zjazdy gospodarcze:**

W opracowanym dokumencie nie są brane w ogóle pod uwagę. Pozostawia się je w stanie istniejącym jako powierzchnie do ulepszenia w okresie późniejszym, kiedy zaistnieje niezbędna konieczność ich uregulowania do lepszego poziomu.

#### **7.8. organizacja ruchu:**

##### **a) na czas robót:**

Roboty przewidziane do wykonywania, w warunkach jakie istnieją mogą być prowadzone bez zamykania ruchu. Stosownie do aktualnej fazy i organizacji robót wykonawca będzie oznakowywał roboty zgodnie z wymogami w tym względzie a stosowny schemat oznakowania będzie wymagał akceptacji inspektora nadzoru inwestorskiego.

##### **b) stała:**

Nie ulega zmianie, pozostaje w stanie istniejącym, gdyż nie zachodzi potrzeba dokonywania jakichkolwiek korekt.

#### **8. Kosztorys:**

Opracowano szczegółowy przedmiar robót, kosztorys ślepy i inwestorski.