

# **1. OPIS TECHNICZNY**

## **1.1. Podstawa opracowania.**

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa (kopia mapy zasadniczej) w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.

## **1.2. Zakres opracowania.**

Zakres inwestycji obejmuje remont drogi gminnej stanowiącej działkę nr 8, am. 10, obr. VI. (dojazd do Izerskiej Chaty) wraz z systemem odwodnienia w Świeradowie – Zdroju na odcinku 57,00 m.

## **1.3. Cel opracowania.**

Celem opracowania jest przywrócenie poprawnej obsługi komunikacyjnej nieruchomości zlokalizowanych w ciągu drogi.

## **1.4. Zagospodarowanie terenu – stan istniejący.**

Droga gminna, dz. nr 8 posiada obecnie nawierzchnię z betonu asfaltowego. Jezdnia ma szerokość średnio 3,00 m. Stan techniczny nawierzchni ocenić należy jako niedostateczny. Na całym odcinku nawierzchnia bitumiczna została całkowicie zniszczona, a wystawiona na działanie wody opadowej podbudowa była regularnie wmywana i naprawiana poprzez uzupełnianie ubytków. Należy przyjąć, że niesione z wodą frakcje pylaste przenikały latami do podbudowy wskutek czego utraciła ona swoje parametry wytrzymałościowe i wymaga wymiany. Ponadto w trakcie wykonywania robót na sąsiednich działkach oraz budowy sieci gazowej i wodociągowej zaburzony został system odprowadzenia wody opadowej, tj. zasypano z jednej strony wlot przepustu uniemożliwiając odprowadzenie wody opadowej przed skrzyżowaniem z ul. Zakopiańską. Dodatkowo umieszczone w obrębie wlotu sieci uniemożliwiają odbudowę rowu. W pasie drogowym występują sieci: gazowa, wodociągowa, kanalizacyjna.

## **1.5. Warunki geotechniczne.**

Podłoże stanowią zwietrzeliny i pospółki gliniaste. Warunki geotechniczne określa się jako proste, a obiekt zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.

## **1.6. Zagospodarowanie terenu – stan projektowany.**

Projekt przewiduje remont nawierzchni polegający na wykonaniu nowej konstrukcji jezdni obejmującej podbudowę z kruszywa łamanego oraz warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego. Jezdnię z jednej strony ograniczyć krawężnikiem 15/22/100 cm, zatopionym do projektowanego poziomu nawierzchni jezdni, z drugiej korytkiem ściekowym szerokości 60 cm. Parametry konstrukcyjne dotyczące nawierzchni i podłoża opisano w pkt. 1.6.4.

Ponadto projektuje się wykonanie wpustu ulicznego włączonego do rowu przykanalikiem Ø200.

Roboty zasadnicze polegają na:

- wykonaniu koryta pod nowe warstwy konstrukcyjne,
- zabudowaniu wpustu ulicznego z włączeniem przykanalikiem do rowu,
- ułożeniu krawężników oraz korytek ściekowych na ławach betonowych z oporem,
- ułożeniu warstwy stabilizującej podłoże,
- ułożeniu nowej podbudowy z kruszywa łamanego,
- ułożeniu nowej warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego,
- uzupełnieniu poboczy kruszywem łamanym.

Dane dotyczące obmiaru robót:

- długość projektowanego odcinka: 57,0 m
- korytka ściekowe: 50,0 m
- powierzchnia jezdni: 186 m<sup>2</sup>
- długość krawężników 15/22/100 cm: 55,0 m

Nawierzchnię zjazdów dostosować należy do poziomu nowej nawierzchni drogi na szerokości 4,0 m. Parametry techniczne opisano w pkt. 1.6.4.

### **1.6.1. Profil podłużny.**

Projekt nie przewiduje zmiany istniejącego pochylenia niwelety jezdni. Projekt przewiduje wyrównanie istniejącej konfiguracji niwelety jezdni z dostosowaniem do projektowanych pochyłeń poprzecznych poprzez zastosowaną warstwę wyrównawczą. Niweleta jezdni podnosi się średnio o 14 cm.

### **1.6.2. Przekrój poprzeczny.**

Założenia projektowe przewidują osiągnięcie poprzecznego profilu ze spadkami o wartości 2% zgodnie z częścią rysunkową projektu.

### **1.6.3. Odwodnienie.**

Odprowadzenie wód opadowych następować będzie powierzchniowo poprzez zaprojektowane spadki podłużne i poprzeczne do istniejącego rowu poprzez projektowany wpust uliczny betonowy systemowy Ø450 z koszem osadczym. Ruszt żeliwny klasy D400. Połączenie z rowem za pomocą przykanalika Ø200 PVC obudowanego kamieniem murowym lub kostką granitową w formie ściany czołowej. Rozwiązanie takie podyktowane jest brakiem możliwości odtworzenia wlotu przepustu pod jezdnią, co uniemożliwiają umieszczone w jego obrębie sieci uzbrojenia podziemnego.

### **1.6.4. Konstrukcja projektowanych elementów drogi.**

Konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie na podstawie następujących parametrów:

- warunki wodne: dobre
- grupa nośności podłoża G2
- kategoria ruchu: KR1

#### ***PROJEKTOWANE PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE:***

##### **NAWIERZCHNIA JEZDNI:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 4 cm
- warstwa kruszywa 0/63 stabilizowanego mechanicznie gr. 20
- grunt stabilizowany cementem  $R_m = 1,5 \text{ MPa}$  gr. 10 cm

##### **POBOCZA I ZJAZDY:**

Pobocza uzupełnić kruszywem łamanym 0/31,5 mm warstwą grubości 15 cm.

Opracował:

mgr inż. Czesław Wandzel