

# OPIS TECHNICZNY

## 1. PRZEZNACZENIE INWESTYCJI

Niniejsze opracowanie stanowi projekt przebudowy drogi dojazdowej do gruntów rolnych na odcinku między miejscowościami Radzicz i Dębionek II z drogi o nawierzchni gruntowej na o nawierzchni bitumicznej. Jest to etap III projektu. Drugi etap który zakończył się wykonaniem nawierzchni bitumicznej na odcinku 0,5 kilometra od miejscowości Radzicz w kierunku Dębionka II w roku 2017. Celem niniejszej inwestycji jest wykonanie pozostałych 930 m. b. przebudowy z zatem poprawa komfortu jazdy tak dla dojeżdżających do pól uprawnych jak i dla pozostałych uczestników ruchu drogowego na całym zakresie drogi. Jako początek zakresu przebudowy przyjęto kilometrą 0+500, koniec 1+430.

### 1.1. Podstawowe parametry

1.1.1. Kategoria ruchu: poniżej KR1 - mniej niż 4 pojazdy o nacisku osi 10 t dziennie

1.1.2. Klasa drogi: D

1.1.3. Prędkość projektowa: 30 km/h

1.1.4. Szerokość podstawowa jezdni 3,5 m

1.1.6. Kategoria drogi: gminna

1.1.7. Długość odcinka 2430 m. b.

## 2. KONSTRUKCJA JEZDNI

Konstrukcję jezdni zaprojektowano jak dla KR1 jednak z uwagi na faktycznie mniejsze natężenie (w perspektywie 20 lat) niż KR1 zmniejszono warstwę wiążącą do 4 cm. Podłoże - przyjęto wysadzinowe. Z uwagi, iż:

-szerokość pasa drogowego nie jest wystarczająca aby wykonać rowy przydrożne co w wypadku gruntu wysadzinowego ma kluczowe znaczenie

zdecydowano iż konstrukcja drogi musi zostać wyniesiona w oparciu o istniejącą w-wę jezdnią tak aby zapewnić nowej konstrukcji tak wymaganą odporność na wysadzinę (zwiększona grubość konstrukcji) jak i zapewnić w miarę sprawne odwodnienie korpusu drogowego. Istniejącą warstwę przed ułożeniem zasadniczej podbudowy należy wyrównać do spadków jak projektowana jezdnia starając się w jak najmniejszym stopniu ograniczyć jej naruszenie.

## 3. ROZWIĄZANIA TECHNICZNE ULICY

### 3.1. Trasa w planie

10 łuków poziomych w tym 3 koszarowe. W obrębie przepustu drogowego w miejscowości Dębionek II droga w planie ma dość skomplikowany, nieregularny przebieg - pokazano na PZT rys 2, poza tym 3 mijanki o długości 25 m. b. i szerokości jezdni w jej obrębie 5,0 m. Na odcinku miejscowości Dębionek II tj. od km: 2+054 szerokość podstawowa jezdni 5,0 m

3.2. Trasa w przekroju poprzecznym - spadek dwustronny - 2 % od km: 0+000 - 2+025 i 2+342 do końca zakresu oraz jednostronny od km: 2+054 - 2+327

### 3.3. Przekrój podłużny trasy

W pełni dostosowany do ukształtowania istniejącego. Na profilu podłużnym pokazano w każdym przekroju jaki głęboki wykop (+) lub nasyp z materiału kamiennego (-) pod konstrukcję drogi winien być. W tabeli robót ziemnych pokazano z kolei rzędne jezdni. Dane te wystarczają w pełni do zobrazowania robót w każdym przekroju w sposób analityczny - z graficznej formy zrezygnowano.

3.4. Odwodnienie - niezorganizowane na pobocze i przyległe pola uprawne.

3.5. Skrzyżowania i zjazdy indywidualne do siedzib ludzkich i na pola z betonu asfaltowego.

### 3. 6. Roboty ziemne

Tylko na pobocza - ogólny bilans w tabeli robót ziemnych 3.9. Infrastruktura nie związana z drogą Występuje. Uzgodnienia z ich właścicielami załączono. Szczególną uwagę należy zwrócić na napowietrzne linie energetyczne przecinające drogę w 8 miejscach. Rozładunek pojazdów należy wykonać w odległości minimum 30 m od tych skrzyżowań.

### 4.OBIEKTY INŻYNIERSKIE

W km: 2+255 - miejscowość Dębionek II występuje przepust drogowy - drożny, bez przebudowy. Roboty przewidziane w niniejszym opracowaniu nad przepustem przedstawiają się następująco:

- ustawienie ścianek prefabrykowanych oporowych typu L - obustronnie
- ustawienie krawężnika najazdowego celem skanalizowania spływu wód opadowych - obustronnie
- ustawienie barier ochronnych - obustronnie
- ułożenie 2 ścieków skarpowych po stronie prawej drogi

### 5.OZNAKOWANIE

Projektuje się nowe oznakowanie pionowe jak w projekcie stałej organizacji ruchu, która stanowi integralną część niniejszej dokumentacji.

PROJEKTANT:

### OPRACOWANO NA PODSTAWIE:

- (1) Podkład geodezyjny w skali 1:1000
- (2) Pomiary w terenie
- (3) Uzgodnienia z gestorami urządzeń obcych umiejscowionych w strefie robót
- (4) Wytyczne zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- (5) Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach