

# Opis techniczny

## 1/ Stan istniejący.

Modernizowana droga leży w sieci dróg gminnych.

Istniejąca nawierzchnia – podbudowa tłuczniowa. Szerokość zmienna – 4,2 – 5,0 m

Spadki poprzeczne i podłużne nieregularne.

## 2/ Zakres opracowania.

Długość remontowanej drogi – 385,0 m /od km 0 + 605,40 do 0 + 990,40 /  
w granicach geodezyjnych działki nr 415, 542.

***Przewiduje się etapowanie prac w miarę posiadanych przez inwestora zadania nakładów finansowych tj. oddzielnie roboty ziemne i roboty nawierzchniowe.***

## 3/ Projektowane elementy remontu drogi gminnej.

a/ konstrukcja remontu /podłoże G-1 i KR-1/:

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej o wym. 8,0 cm ,
- Podsypka cementowo – piaskowa o gr. 5 cm, /1: 4/,
- Górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm, 0/31,5 mm
- Warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o zmiennej grubości, 0/31,5 mm,
- Istniejąca podbudowa tłuczniowa.

b/ konstrukcja nawierzchni na poszerzeniu /podłoże G-1 i KR-2/ :

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej o wym. 8,0 cm ,
- Podsypka cementowo – piaskowa o gr. 5 cm, /1: 4/,
- Górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm,
- Piasek stabilizowany cementem grubości 15 cm,  $R_m = 2,5$  MPa
- Warstwa odsączająca z pisku grubości 20 cm.

c/ geometria w planie /dla  $V_p = 40$  km/h:

- Łuk poziomy W- 2 km 0 + 802,50 :  $R = 75$  m,  $T = 29,77$  m,  $WS = 5,69$  m,  
 $Ł = 56,68$  m,  $i = 5$  %,  $2xp = 0,80$  pp = 20,00 m
- Łuk poziomy W- 3 km 0 + 913 :  $R = 75$  m,  $T = 16,63$  m,  $WS = 1,82$  m,  
 $Ł = 32,73$  m,  $i = 5$  %,  $2xp = 0,80$  pp = 20,00 m
- Łuk poziomy W-4 km 1 + 009,80 :  $R = 170$  m,  $T = 25,41$  m,  $WS = 1,89$  m,

$L = 48,93 \text{ m}$ ,  $i = \text{daszkowy } 2 \%$

- **Łuk poziomy W- 5 km 1 + 050,80** :  $R = 220 \text{ m}$ ,  $T = 13,46 \text{ m}$ ,  $WS = 0,41 \text{ m}$ ,  
 $L = 24,95 \text{ m}$ ,  $i = \text{daszkowy } 2 \%$

d/ profil podłużny : remont drogi po istniejącej podbudowie. Spadki podłużne według rys. 2.

- **Łuk pionowy** - km 0 + 765,  $R = 600 \text{ m}$ ,  $T = 24,33 \text{ m}$ ,  $B = 0,49 \text{ m}$ ,
- **Łuk pionowy** - km 0 + 844,90,  $R = 700 \text{ m}$ ,  $T = 33,36 \text{ m}$ ,  $B = 0,80 \text{ m}$ ,
- **Łuk pionowy** - km 0 + 931,03,  $R = 600 \text{ m}$ ,  $T = 23,70 \text{ m}$ ,  $B = 0,46 \text{ m}$ ,
- **Łuk pionowy** - km 1 + 017,13,  $R = 600 \text{ m}$ ,  $T = 27,30 \text{ m}$ ,  $B = 0,62 \text{ m}$ ,

e/ szerokość nawierzchni – 5,00 m,

f/ spadek nawierzchni na prostej daszkowy – 2 %,

g/ szerokość pobocza – 0,75 m,

h/ spadek poprzeczny pobocza – 6 %,

i/ pochylenie skarpy i przeciwskarpy – 1 : 1,5

j/ promienie wyokrąglające na skrzyżowaniu z drogą gminną– 6,0 m.

**Reper nr 4** – środek wierzchu lewej ścianki oporowej przepustu drogowego km 0 + 842  
**H = 277,12**

**Reper nr 4** – środek wierzchu lewej ścianki oporowej przepustu drogowego km 0 + 842  
**H = 277,12**

