

# OPIS TECHNICZNY

**Zadanie:** Przebudowa ul. Składowej w Kobiórze (droga gminna).  
(działki nr 355/75, 603/75, 1895/44)

## Stan istniejący.

Ulica Składowa stanowi dojazd do przyległych działek mieszkaniowo - usługowych, łącząc je z układem dróg zbiorczych (ul. Zachodnia i ul. Leśników). W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Gminy, jest oznaczona symbolem 10KDD (droga dojazdowa).

Działki nr.1895/44, 603/75 oraz 355/75 (ul. Zachodnia) stanowiące drogę, są w mieniu komunalnym Gminy Kobiór, tworząc pas o szerokości średniej 10,00m.

W latach 1978-1995 dojazd został utwardzony gruzem budowlanym i żużlem paleniskowym, przez właścicieli przyległych działek zabudowanych budynkami jednorodzinnymi.

W ostatnim czasie (5 lat) Gmina Kobiór dokonała fragmentarycznych remontów nawierzchni z użyciem kłińca kamiennego oraz poprzez powierzchniowe utwardzenie emulsją asfaltową na zimno z użyciem grysów ze skał twardych.

Na odcinku **A-B** (około 281,00mb) droga przebiega po trasie, która w 70% pokrywa się z projektowanym docelowym jej przebiegiem. W tej części istniejąca nawierzchnia zostanie wzmocniona, a pozostały – brakujący pas drogi będzie skorygowany geometrycznie poprzez wykonanie podbudowy dwuwarstwowej 20 + 8cm .

Odcinek **B – C** (około 107,00mb) jest w całości zaplanowany na śladzie gruntowym doziarnionym powierzchniowo żużlem paleniskowym; ta struktura jest potraktowana w przedmiotowym projekcie jako pas gruntu przeznaczony do pełnego mechanicznego korytowania, z częściowym zagospodarowaniem urobku do robót wykończeniowych. Ten odcinek drogi nie był w ostatnich latach użytkowany, gdyż użytkownicy kierowali się na utwardzoną część placu należącego do Nadleśnictwa Kobiór.

Obecnie średnia szerokość pasa utwardzonego wynosi ok. 3,50m i wymaga poszerzenia do wymiarów normatywnych oraz utwardzenia poboczy.

Dojazd w obecnym stanie spełniała swoją rolę na minimalnym poziomie.

Zwiększający się zakres ruchu kołowego wynikający z wydzielenia kolejnych działek budowlanych, zmusza Zarządcę drogi tj. Urząd Gminy Kobiór do wzmocnienia konstrukcji z jednoczesną regulacją geometryczną jezdni i wykonaniem nawierzchni ulepszonej.

## Projektowane rozwiązania.

Trasa drogi przebiega po terenie równinnym. Ukształtowanie pionowe niwelety zobrazowane profilem podłużnym oraz układ warstw gruntowych przepuszczalnych (do 0,90m grunt piaszczysty, a poniżej glina zwarta), pozwala na odprowadzenie wód powierzchniowych z „siodła” terenowego pomiędzy km 0+180,00 do 0+250,00 drenażem podłużnym wgłębnym, odprowadzającym wody do układu odwodnieniowego przyległych dróg gminnych. W miejscach podatnych na tworzenie zastoisk powierzchniowych wody, planuje się zabudowę 2 wpustów ulicznych z osadnikami, połączonych z wgłębnym drenażem podłużnym podbudowy w km. 0+107,55 oraz 0+212,61.

### Założenia projektowe.

- droga dojazdowa klasy D
- prędkość projektowa  $V_p = 40\text{km/godz}$
- kategoria ruchu KR1
- szerokość pasa jezdni - 4,00 m
- utwardzone pobocza - 2 x 1,00m

### Sieci.

W strefie planowanych robót przebiegają sieci kablowe i napowietrzne energetyczne, kabel teletechniczny oraz wodociąg PVC fi 110mm oraz kanalizacja sanitarna PVC fi 200mm.

Zakres robót planowanych do głębokości - 0,60m od istniejącego terenu sprawia, iż nie zachodzą kolizje z wspomnianym uzbrojeniem podziemnym.

### Konstrukcja drogi.

Dla istniejącej nawierzchni:	- warstwa profilująca z destruktu lub kłińca 0/16mm	- do 3 cm
	- warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC 8S	- 5 cm
Dla poszerzeń istniejącej nawierzchni oraz dla odcinka gruntowego	- warstwa dolna podbudowy z tłucznia 31.5/65mm	- 20 cm
	- warstwa górna podbudowy z kłińca 0/16mm	- 8 cm
	- warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC 8S	- 5 cm
Utwardzenie poboczy (1,00m)	- kliniec kamienny 8/16mm, śr. grubość	- 5 cm

### Parametry geometryczne drogi.

Planowana do przebudowy droga będzie miała szerokość pasa jezdni 4,00m oraz pobocza utwardzone 2 x 1,00m. Zaprojektowano poszerzenia na łukach poziomych do 5,50m pasa jezdni + pobocza 2 x 1,00m. Spadki poprzeczne daszkowe 2% oraz jednostronne na łukach poziomych. Pobocza będą ukształtowane pasami zieleni (trawnik), uformowanej z gruntu pochodzącego z korytowania. Efektem przedsięwzięcia będzie zmiana nawierzchni tłuczniowo – kłińcowej i gruntowej na nawierzchnię ulepszoną podatną z asfaltobetonu.

### Parametry charakterystyczne - obmiarowe.

#### **Odcinek A-B**

- długość odcinka	- 281,00 m
- korytowanie mechaniczne do 25cm	- 783,83 m <sup>2</sup>
- podbudowa ; w-wa dolna 20cm	- 783,83 m <sup>2</sup>
- podbudowa – w-wa górna 8cm	- 783,83 m <sup>2</sup>
- profilowanie istn. nawierzchni	- 22,05 m <sup>3</sup>
- nawierzchnia z asfaltobetonu 5 cm	- 1256,12 m <sup>2</sup>
- profilowanie poboczy kłińcem 5 cm	- 561,76 m <sup>2</sup>
- wpusty uliczne	- 2 kpl

#### **Odcinek B-C**

- długość odcinka	- 107,00 m
- korytowanie mechaniczne do 25cm	- 588,00 m <sup>2</sup>
- podbudowa ; w-wa dolna 20cm	- 588,00 m <sup>2</sup>
- podbudowa – w-wa górna 8cm	- 588,00 m <sup>2</sup>
- nawierzchnia z asfaltobetonu 5 cm	- 438,38 m <sup>2</sup>
- profilowanie poboczy kłińcem 5 cm	- 221,82 m <sup>2</sup>

W czasie wykonania konstrukcji podbudowy należy zwrócić szczególną uwagę na zachowanie ciągłości warstwy filtracyjnej drenażu podłużnego z dolną-gruboziarnistą warstwą projektowanej podbudowy, co zagwarantuje właściwe odprowadzenie wód powierzchniowych i podskórnych z pasa drogowego.

W ostatniej fazie robót przewiduje się plantowanie i profilowanie pasów poboczy na całej szerokości bez użycia dodatkowego kruszywa.

### W załączeniu:

- Plan Zagospodarowania terenu	1:500
- Profil podłużny niwelety	1:25/500
- Przekroje charakterystyczne	1:50

INŻ. JANUSZ MAZUR  
Uprawnienia Budowlane w specjaln.:  
- Instalacyjno-Inżynierskiej w zakresie  
Wod.-Kan. Nr 308/84  
- Konstrukcyjno-Inżynierskiej w zakresie  
Dróg i Lotnisk Nr 361/84  
- Konstr.-Budowl. z Architekt. Nr 84/85