

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- 1.1 Mapa do celów projektowych w skali 1:500.
- 1.2 Wizja lokalna oraz pomiary sytuacyjno wysokościowe.
- 1.3 Wytyczne projektowania dróg WPD – 3.
- 1.4 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków Technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r. poz. 430).

2. Cel i zakres opracowania.

Celem opracowania jest modernizacja drogi gminnej położonej na działce nr 281 i 255/13 (ul. Polna) w miejscowości Kamieniec Wrocławski km 0+000-0+587.

Zakres opracowania obejmuje wykonanie nawierzchni z masy mineralno – asfaltowej w celu likwidacji istniejących deformacji nawierzchni zarówno w profilu podłużnym jak i przekrojach poprzecznych.

3. Opis stanu istniejącego.

Modernizowana droga zlokalizowana jest w miejscu istniejącej drogi o nawierzchni z frezowin bitumicznych.

Na całej długości jezdni jest zdeformowana, występują zagłębienia i zastoiska wodne powodujące znaczne utrudnienia komunikacyjne dla osób korzystających z tej drogi – zwłaszcza po opadach deszczu.

Droga na całym projektowanym odcinku posiada przekrój drogowy o dwustronnym spadku poprzecznym. Pobocza nieutwardzone (ziemne), szerokości – 0,50 – 1,00m.

Szerokość jezdni – 3,70 – 4,00m.

Odwodnienie drogi powierzchniowe.

4. Wykonanie robót.

4.1 Informacje ogólne.

Modernizowana droga jest drogą o małym znaczeniu komunikacyjnym.

Klasa drogi D – droga ogólnodostępna, dojazdowa – zapewniająca dojazd do posesji.

Kategoria ruchu – KR1 – ruch lekki.

Rodzaj gruntu podłoża – G1 - grunt niewysadzinowy.

Jezdnie jednopasmowa dwukierunkowa bez mijanek.

4.2 Rozwiązania sytuacyjne.

Przebieg trasy nie ulega zmianie.

Szerokość projektowanej jezdni – 4,00m..

Przekrój jezdni – drogowy.

Pobocze drogi szerokości 1,00m:

na szerokości 0,50m umocnione kruszywem kamiennym o uziarnieniu 0-31,5mm – warstwa grubości 15cm – pozostałe 0,50m pobocze ziemne umocnione materiałem dowiezionym.

Odwodnienie drogi powierzchniowe do istniejącego rowu.

4.3 Rozwiązania wysokościowe.

Niweletę jezdni powiązано z konfiguracją podłużną i poprzeczną terenu. Została ona dostosowana do istniejącego układu komunikacyjnego.

Rzędne niwelety przedstawiono na profilu podłużnym.

Pochylenie poprzeczne jezdni - jednostronne – 2% w kierunku rowu.

4.4. Rozwiązania konstrukcyjne.

4.4.1 Jezdnia.

Układ warstw konstrukcyjnych przyjęto w oparciu o katalog typowych konstrukcji podatnych i półsztywnych nawierzchni.

Dla wyznaczonej kategorii ruchu KR1 wybrano konstrukcję, która pod względem założonych warunków technologicznych i materiałowych przedstawia się następująco:

- **warstwa ścieralna gr. 5cm z betonu asfaltowego 0/11,**
- **skropienie emulsją asfaltową w ilości 2kg/m² wykonanej podbudowy,**
- **podbudowa z kruszywa kamiennego gr.25cm wykonana w dwóch warstwach:**
 - warstwa dolna 20cm z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-63,0mm,**
 - warstwa górna 5cm z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-31,5mm.**
- **warstwa odsączająca z piasku gr. 10cm.**

4.4.2 Zjazdy na drogi wewnętrzne.

Na modernizowanym odcinku drogi przyjęto wykonanie nawierzchni ulepszonej na 5 zjazdach na drogi wewnętrzne o układzie warstw konstrukcyjnych tak jak dla ciągu głównego.

4.4.3 Odwodnienie.

Odwodnienie drogi powierzchniowe do istniejącego rowu.

W celu lepszego odwodnienia końcowego odcinka drogi zaplanowano w km 0+481 wybudowanie na istniejącym kanale deszczowym wpustów ulicznego wraz z przykanalikiem.

5. Oznakowanie robót

Organizację ruchu w okresie prowadzenia robót w pasie drogowym wprowadza Wykonawca robót na podstawie sporządzonego własnym staraniem projektu organizacji ruchu zatwierdzonego w trybie określonym w § 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonanie nadzoru nad tym zarządzeniem Dz.Ust. nr 177 poz. 1729. Oznakowanie i zabezpieczenie robót należy utrzymać w czystości i czytelności przez całą dobę.

6. Uwagi końcowe

- Pełny zakres poszczególnych pozycji ujętych w formularzu cenowym określono w przedmiarze robót.
- Ewentualne kolizje z urządzeniami obcymi Wykonawca rozwiąże we własnym zakresie w uzgodnieniu i pod nadzorem ich administracji i zarządów.
- Materiał z odzysku stanowi własność Inwestora.
- Po zakończeniu robót Wykonawca jest zobowiązany do wykonania pomiarów geodezyjnych powykonawczych i przedłożenia ich Inwestorowi w dniu odbioru robót. Obsługę geodezyjną zlecić uprawnionemu geodecie.
- Do realizacji używać materiałów posiadających świadectwa jakości.
- Roboty powinny być prowadzone przez specjalistyczne przedsiębiorstwo pod nadzorem uprawnionego inspektora nadzoru.
- Roboty prowadzić przy zachowaniu przepisów B.H.P.
- Do wykonania robót można przystąpić po wykonaniu organizacji ruchu na czas budowy oraz wytyczenia prowadzenia robót.
- Odpowiedzialność za bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego w obrębie prowadzonych robót ponosi Wykonawca.
- Niezbędne uściślenia projektowe dotyczące usytuowania elementów drogi w planie i profilu powierza się do opracowania Wykonawcy robót.