

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- 1.1 Wizja lokalna oraz pomiary sytuacyjno-wysokościowe.
- 1.2 Wytyczne projektowania dróg WPD-3.
- 1.3 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 1999r. poz. 430).
- 1.4 Uzgodnienia zakresu opracowania z Inwestorem – Gminą Czernica.

2. Cel i zakres opracowania.

Celem opracowania jest modernizacja drogi gminnej – ul. Główna – położonej na działce nr 222/3w miejscowości Gajków km 0+000-0+368.

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.

Planowana modernizacja obejmuje istniejącą drogę o nawierzchni z kruszywa kamiennego.

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

Szerokość jezdni – 5,00-4,50m.

Odwodnienie drogi powierzchniowe.

4. Stan projektowany.

4.1 Informacje ogólne.

Wykonanie modernizacji obejmuje drogę 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.

Jezdnia jednopasmowa dwukierunkowa bez mijanek.

4.2 Rozwiązania sytuacyjne.

Przebieg trasy nie ulega zmianie.

Szerokość projektowanej jezdni:

- km 0+000-0+234 – 4,50m,
- km 0+234-0+274 – 4,50-9,50m
- km 0+274-0+368 – 3,00m
- km 0+274-sięgacz dł. 30,00m – 3,00m

Przekrój jezdni – drogowy.

Pobocze drogi szerokości 1,00m:

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

4.3 Rozwiązania wysokościowe.

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

Projektowane rzędne niwelety przedstawiono na profilu podłużnym.

Pochylenie poprzeczne jezdni:

- * km 0+000-0+030 - dwustronne – 2%,
- * km 0+030-0+220 - jednostronne – 2%,
- * km 0+220-0+368 - dwustronne – 2%,
- * km 0+274 – sięgacz dł. 30,00m - dwustronne – 2%,

4.4. Rozwiązania konstrukcyjne.

4.4.1 Jezdnia.

Układ warstw konstrukcyjnych zaprojektowano 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:

na odc. km 0+000 – 0+220

- **warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - gr. 5cm,**
- **skropienie emulsją asfaltową w ilości 1kg/m² wykonanej podbudowy,**
- **wyrównanie istniejącej podbudowy kruszywem łamanym o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm – średnia gr. 8cm,**

na odc. km 0+220 – 0+368 i sięgaczu w km 0+274 dł. 30,00m

- **warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - gr. 5cm,**
- **skropienie emulsją asfaltową w ilości 1kg/m² wykonanej podbudowy,**
- **podbudowa z kruszywa kamiennego gr.23cm wykonana w dwóch warstwach:**
 - warstwa dolna 15cm z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-63,0mm,**
 - warstwa górna 8cm z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-31,5mm.**
- **podsyпка piaskowa gr. 10cm.**

4.4.2 Zjazdy na drogi wewnętrzne.

Na remontowanym odcinku drogi zaprojektowano wykonanie nawierzchni bitumicznej na 1 zjeździe na drogę wewnętrzną o układzie warstw konstrukcyjnych tak jak dla ciągu głównego o pełnej konstrukcji jezdni oraz utwardzenie zjazdów do posesji kruszywem kamiennym średniej grubości 15cm

4.4.3 Odwodnienie.

W celu polepszenia odwodnienia drogi zaprojektowano:

- * wykonanie na całym odcinku remontowanej drogi po jej prawej i lewej stronie korytka ściekowego z elementów prefabrykowanych betonowych 40x33x15cm ustawionych na ławie betonowej 50x15cm z betonu C12/15 z oporem 10x10cm,
- * w km 0+004 budowę 2 szt. wpustów ulicznych z przykanalikami z wylotem w rowie przydrożnym,
- * w km 0+080 i w km 0+154 po prawej stronie jezdni budowę po 1 szt. wpustu ulicznego wraz z przykanalikami z wylotem w rowie przydrożnym,
- * w km 0+356 budowę 2 szt. wpustów ulicznych z przykanalikami z wylotem w rowie biegnącym wzdłuż posesji nr 2 i budowę studni rewizyjnej o średnicy 1000mm,
- * na odc. w km 0+000 – 0+155 po prawej stronie drogi renowację istniejącego rowu przydrożnego.

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 rzeczowy robót do wykonania 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.