

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 przebudowa drogi gminnej położonej na działkach nr 240/10, 240/13, 348/1, 256/7 w miejscowości Czernica km 0+000-0+331 – ul. Kochanowskiego wraz z łącznikiem w km 0+168 długości 170,00m i dojazdem do posesji długości 65,00m

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

3. Opis stanu istniejącego.

Przebudowa obejmuje istniejącą drogę o nawierzchni z kruszywa kamiennego.

Na całym przebudowywanym odcinku jezdni posiada przekrój drogowy o dwustronnym spadku poprzecznym.

Pobocza nieutwardzone (ziemne), szerokości – 1,00m.

Szerokość jezdni – 4,00-4,50m.

Odwodnienie drogi powierzchniowe.

4. Wykonanie robót.

4.1 Informacje ogólne.

Przebudowa 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:

- dla ciągu głównego – 4,50m,
- na łączniku – 4,50m,
- na dojeździe do posesji – 4,00m.

Przekrój jezdni – drogowy.

Pobocze drogi szerokości 1,50m:

– na szerokości 0,50m umocnione kruszywem kamiennym o uziarnieniu 0-31,5mm – warstwa grubości 15cm – pozostałe 1,00m pobocze ziemne umocnione materiałem dowiezionym.

Zjazdy dowiązane do nowej jezdni w istniejącej technologii.

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 profilach podłużnych.

Pochylenie poprzeczne jezdni:

- na ciągu głównym km 0+000-0+165 - dwustronne – 2%,
- na ciągu głównym km 0+185-0+331 - jednostronne – 2%,
- na ciągu głównym na odc. w km 0+165-0+185 - przejście z dwustronnego – 2% na jednostronne – 2%,
- na łączniku - dwustronne – 2%,
- na dojeździe do posesji - dwustronne – 2%.

4.4. Rozwiązania konstrukcyjne.

4.4.1 Jezdnia.

Układ warstw konstrukcyjnych zarówno dla jezdni głównej jak i dla łącznika i drogi dojazdowej do posesji 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 z betonu asfaltowego AC11S - gr. 4cm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11W - gr. 4cm,
- 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.
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10cm.

4.4.2 Odwodnienie.

W celu prawidłowego odwodnienia drogi przewidziano:

* Wykonanie ścieku z elementów prefabrykowanych betonowych 40x33x15cm ustawionych na ławie betonowej 50x15cm z oporem 10x10cm z betonu C12/15,

- na ciągu głównym w km 0+000–0+331 po prawej stronie drogi i w 0+125–0+165 po lewej stronie drogi
- i na łączniku w km 0+000 – 0+170 po prawej i lewej stronie drogi.

* W km 0+000, 5 przewidziano budowę 2 szt. wpustów ulicznych z przykanalikami Ø 160mm z wpięciem do nowobudowanej na istniejącym kanale deszczowym (kd 300) studni rewizyjnych Ø 1000 z włazem typu ciężkiego.

* W obrębie zjazdu z ciągu głównego na łącznik w km 0+160 zaplanowano wykonanie studni chłonnej D-1 Ø 2000; H-3,80m i 4szt wpustów ulicznych oraz studni rewizyjnej Ø 400 wraz z przyłączami Ø 200.

* W obrębie zjazdu z łącznika na drogę wewnętrzną dojazdową do posesji w km 0+120 zaplanowano wykonanie studni chłonnej D-2 Ø 1500; H-2,70m oraz studni chłonnej D-3 Ø 1500; H-3,30m i 4szt. wpustów ulicznych wraz z przyłączami Ø 200.

Urządzenia odwodnieniowe należy wykonać zgodnie z operatem wodnoprawnym, który stanowi odrębne opracowanie.

W niniejszej dokumentacji załączono z operatu wodnoprawnego rysunki nr 06, 07, 08, 09, 10, 10A pokazujące umiejscowienie urządzeń w profilu podłużnym oraz sposób ich wykonania (posadowienia).

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.