

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).

2. Cel i zakres opracowania.

Celem opracowania jest remont drogi gminnej położonej na działce nr 435 w miejscowości Ratowice km 0+000-0+635.

Zakres opracowania obejmuje wykonanie nawierzchni z masy mineralno - asfaltowej lub alternatywnie wykonanie nawierzchni z istniejącej kostki kamiennej w celu likwidacji istniejących deformacji nawierzchni zarówno w profilu podłużnym jak i przekrojach poprzecznych.

3. Opis stanu istniejącego.

Projektowana droga zlokalizowana jest w miejscu istniejącej drogi o nawierzchni z nieregularnej kostki kamiennej.

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 – 1,00 – 3,00m.

Szerokość jezdni – 3,70m.

Odwodnienie drogi powierzchniowe.

4. Stan projektowany.

4.1 Informacje ogólne.

Projektowana 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.

Jezdnia jednopasmowa dwukierunkowa bez mijanek.

4.2 Rozwiązania sytuacyjne.

Przebieg trasy nie ulega zmianie.

Szerokość projektowanej jezdni – 5,00m łącznie ze ściekami.

Przekrój jezdni – drogowy.

Pobocze ziemne szerokości 1,00m umocnione materiałem dowiezionym.

Odwodnienie drogi według odrębnego opracowania.

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 - 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:

- **warstwa ścieralna gr. 5cm z betonu asfaltowego 0/12,8,**
- **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 remontowanym odcinku drogi zaprojektowano wykonanie nawierzchni ulepszonej na 3 zjazdach na drogi wewnętrzne o układzie warstw konstrukcyjnych tak jak dla ciągu głównego.

4.4.3 Zjazdy do posesji.

Na remontowanym odcinku drogi zaprojektowano wykonanie nawierzchni ulepszonej na 35 zjazdach do posesji o następującym układzie warstw konstrukcyjnych:

- **nawierzchnia z kostki kamiennej nieregularnej 12x18 z wypełnieniem spoin zaprawą cementowo-piaskową,**
(kostka z odzysku z rozbiórki nawierzchni jezdni)
- **podbudowa z chudego betonu (B-7,5) gr.5cm,**
- **warstwa odsączająca z piasku – gr. 10cm.**

W opracowaniu przyjęto wykonanie nawierzchni utwardzonej na powierzchni 10,00 m² na jednym zjeździe. W czasie wykonywania robót powierzchnię poszczególnych zjazdów należy dostosować do stanu faktycznego zagospodarowania posesji przyjmując średnio 10,0m² na jeden zjazd:

4.4.4 Odwodnienie.

W celu prawidłowego odwodnienia ulicy Polnej zaprojektowano wykonanie ścieku korytkowego z elementów betonowych 40x33x15cm na ławie betonowej 50x10cm z oporem z betonu B-15.

W niniejszym opracowaniu w przedmiarze robót nie uwzględniono wykonania wpustów ulicznych pomimo zaznaczenia ich na planie sytuacyjnym.

Projekt kanalizacji deszczowej obejmujący min. budowę wpustów ulicznych

- według odrębnego opracowania.

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.