

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 położonej na działce nr 434/1 w miejscowości Ratowice km 0+000-0+110.

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

3. Opis stanu istniejącego.

Modernizowana 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 – 0,50 – 2,00m.

Szerokość jezdni – 3,00m.

Odwodnienie drogi powierzchniowe.

4. Stan projektowany.

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.

Jezdnia jednopasmowa dwukierunkowa bez mijanek.

4.2 Rozwiązania sytuacyjne.

Przebieg trasy nie ulega zmianie.

Szerokość projektowanej jezdni – 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 - jednostronne – 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 z betonu asfaltowego AC11S - gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W - gr. 4cm,
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 1kg/m² wykonanej podbudowy,
- podbudowa z kruszywa kamiennego gr.23cm wykonana w dwóch warstwach:
 - warstwa górna 8cm z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-31,5mm,
 - warstwa dolna 15cm z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-63,0mm.
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10cm.

4.4.2 Zjazdy.

Na remontowanym odcinku drogi zaprojektowano wykonanie nawierzchni ulepszonej na 4 zjazdach do posesji o następującym układzie warstw konstrukcyjnych:

- warstwa ścieralna gr. 12-16cm z nieregularnej kostki granitowej (12x16cm) z rozbiórki ułożona na podsypce cementowo piaskowej z wypełnieniem spoin zaprawą cementowo-piaskową 1:3,
- podbudowa gr.10cm z chudego betonu,
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10cm.

4.4.3 Odwodnienie.

W celu prawidłowego odwodnienia drogi zaprojektowano:

- * wykonanie na odcinku w km 0+000 – 0+110 po prawej stronie drogi ścieku z elementów prefabrykowanych betonowych 40x33x15cm ustawionych na ławie betonowej 50x15cm z oporem 10x10cm z betonu C12/15,
- * w km 0+092 budowę 1 szt. wpustu ulicznego z przykanalikiem z wpięciem do istniejącej studni rewizyjnej Ø 1000.

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 zarządzaniem 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.