

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 wykonanie remontu drogi gminnej położonej na działce nr 363 w miejscowości Karwiniec km 0+000-0+310.

Zakres opracowania obejmuje wykonanie nawierzchni ulepszonej z masy mineralno-bitumicznej w celu zapewnienia swobodnego dojazdu do posesji.

3. Opis stanu istniejącego.

Projektowana droga zlokalizowana jest w miejscu istniejącej drogi o nawierzchni gruntowej ulepszonej lokalnie żużlem paleniskowym i brukiem.

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

Droga na całym projektowanym odcinku posiada przekrój drogowy o dwustronnym spadku poprzecznym.

Pobocza nieutwardzone (ziemne), szerokości – 1,0m.

Szerokość jezdni – 4,00 – 5,00m.

Odwodnienie drogi powierzchniowe.

W pasie drogowym umiejscowiony jest wodociąg i napowietrzna linia energetyczna.

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 wynosi 5,00m.

Przekrój jezdni – drogowy.

Pobocze ziemne szerokości 1,00m umocnione materiałem dowiezionym.

4.3 Rozwiązania wysokościowe.

Niweletę jezdni powiązano z konfiguracją podłużną i poprzeczną terenu. Została ona nieznacznie podwyższona w stosunku do terenu.

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. 4cm z betonu asfaltowego 0/12,8,
- warstwa wiążąca gr. 4cm z betonu asfaltowego 0/16,
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 2kg/m² wykonanej podbudowy,
- podbudowa z kruszywa kamiennego gr.20cm wykonana w dwóch warstwach:
 - warstwa dolna z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-63,0mm gr. 15cm,
 - warstwa górna z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-31,5mm gr. 5cm,
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10cm.

4.4.2 Zjazdy na drogi gruntowe i do posesji.

Na przebudowywanym odcinku drogi zaprojektowano wykonanie nawierzchni ulepszonej na 1 zjeździe na drogę o nawierzchni betonowej oraz na 7 zjazdach do posesji o następującym układzie warstw konstrukcyjnych:

- warstwa ścieralna gr. 4cm z betonu asfaltowego 0/12,8,
- warstwa wiążąca gr. 4cm z betonu asfaltowego 0/16,
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 2kg/m² wykonanej podbudowy,
- podbudowa z kruszywa kamiennego gr.20cm wykonana w dwóch warstwach:
 - warstwa dolna z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-63,0mm gr. 15cm,
 - warstwa górna z kruszywa kamiennego o uziarnieniu 0-31,5mm gr. 5cm,
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10cm.

4.4.3 Odwodnienie.

W celu prawidłowego odwodnienia drogi zaprojektowano budowę 4 szt. nowych wpustów ulicznych wraz z przykanalikami oraz budowę 2 szt. studni rewizyjnych.


Od km 0+005 do km 0+310 zaprojektowano wykonanie ścieku korytkowego z elementów betonowych 40x30x15cm na ławie betonowej 50x15cm z oporem 10x10cm z betonu B-15.

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. U. 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.


inż. Krzysztof Balicki
Uprawnienia bud. nr 475/93/U/W