

Opis techniczny

dla robót budowlanych polegających na przebudowie drogi gminnej o długości 0,19 km w m. Karlików

1. Część ogólna:

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej o długości 0,19 km na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką NR 889, polegający na rozebraniu fragmentów istniejącej jezdni i wbudowaniu nowej konstrukcji nawierzchni jezdni i poboczy. Celem przebudowy jest poprawa istniejących parametrów drogi oraz usprawnienie w dalszym korzystaniu z jej funkcji.

Planowane roboty nie zmieniają tras istniejącej drogi, mieszczą się w krawędziach istniejącej nawierzchni (5,7 m). Istniejąca droga obsługuje ruch lokalny i służy jako droga dojazdowa do nieruchomości zabudowanych budynkami gospodarczymi i okolicznych pól.

2. Podstawa opracowania:

- uzgodnienia z Inwestorem
- pomiary i oględziny własne w terenie
- mapy zasadnicza

3. Stan istniejący

Przedmiotowa droga usytuowana na działce o nr ewid. 387 o nawierzchni betonowej; częściowo z ułożonych płyt betonowych drogowych a częściowo z trylinki. W obecnym stanie jest zdeformowana z licznymi wyłomami, nierównościami, a także z wystającymi z płyt drutami żelbetowymi, wymaga przeprowadzenia remontu. Droga ta stanowi dojazd do budynków gospodarczych i okolicznych pól. Zbyt cienka warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego w wyniku natężenia ruchu i poruszaniu się ciężkich pojazdów rolniczych, a także długoletnia żywotność istniejącej nawierzchni bez remontu uległa zniszczeniu. Fragment rowy przydrożnego a także przepust pod drogą jest zamulony i popękany. Na całej długości drogi po obu stronach istnieje spękany, powyłamywanych krawężnik betonowy.

Teren dokumentowany pod względem ukształtowania jest terenem płaskim.

4. Projektowane rozwiązanie techniczne

4.1. Parametry techniczne istniejącej drogi:

- szerokość jezdni (płyty betonowe i trylinka) – 5,7 m
- szerokość pobocza – od 0,5 do 1,0 m
- spadek poprzeczny jednostronny – ok. 2,0%
- długość odcinka do przebudowy – 190 m

4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Istniejący rów przydrożny zostanie oczyszczony i odmulony, skarpy wyprofilowane wraz z obłożeniem z płytami betonowymi (krata 60x40x8cm). Pobocza zostaną wykonane o szerokości 60 cm z obu stron jezdni poprzez wbudowanie nawierzchni z kruszywa.

Na całej długości drogi istniejąca konstrukcja nawierzchni drogi zostanie rozebrana, następnie projektuje się wykonanie koryta, ułożenie geowłókniny, wbudowanie podbudowy z pospółki i kruszywa łamanego naturalnego. Na całej długości drogi planuje się wykonać nawierzchnię asfaltową z mieszanki mineralno-bitumicznej o gr. 12 cm ze spadkiem dwustronnym 2 %. Istniejący przepust pod koroną drogi zostanie wyremontowany. Wszystkie zjazdy przy przedmiotowym odcinku drogi zostaną dostosowane do nowej nawierzchni.

Przedmiotowy odcinek drogi składa się z odcinków prostych. Nie planuje się zmieniany przebiegu trasy jezdni, zachowując obecny stan.

4.3. Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- mieszanka mineralno-bitumiczna, warstwa wiążąca AC gr. 12 cm
- mieszanka mineralno-bitumiczna, warstwa ścieralna AC gr. 4 cm

4.4. Szczegółowy zakres robót

- Demontaż, płyt żelbetowych drogowych, trylinki i krawężników betonowych,
- Wykonanie koryta drogi
- Profilowanie i zagęszczanie mechaniczne podłoża pod warstwy konstrukcyjne
- Rozłożenie geowłókniny
- Wykonanie podbudowy z pospółki o grubości warstwy po zagęszczeniu 30 cm

- Wykonanie podbudowy z tłuczniową o grubości warstwy po zagęszczeniu 20 cm
- Nawierzchnia z mieszanki mineralno-bitumicznej, warstwa wiążąca o grubości 8 cm
- Nawierzchnia z mieszanki mineralno-bitumicznej, warstwa ścieralna o grubości 4 cm
- Obsypanie poboczy tłuczniem.

4.5. Odwodnienie

Projektuje się dwustronne pochylenie drogi umożliwiające odpływ wód na pobocze żwirowe.

4.6. Urządzenia obce

W trakcie przeprowadzonej analizy nie stwierdzono występowania infrastruktury technicznej mogącej mieć znaczenie przy wykonywaniu robót.

4.7. Ochrona środowiska

Wody opadowe odprowadzone zostają powierzchniowo poprzez prawidłowo ukształtowane spadki podłużne i poprzeczne.

Nawierzchnie zaprojektowano z materiałów niepowodujących degradacji środowiska.

Odpady będą stanowiły opakowania po materiałach budowlanych, materiały uszkodzone w czasie transportu lub budowy, które zebrane w pojemniki na placu budowy należy wywieźć na wysypisko.

Roboty wykonywane będą w godzinach dziennych. Sprzęt do wykonywania robót powinien spełniać dopuszczalne normy hałasu.

5. Ważniejsze zasady dotyczące wykonania przebudowy drogi

- nawierzchnie wykonać poprzez równomierne rozścielanie wyłącznie przy użyciu rozścielacza i zagęszczenie w dostosowaniu do wymaganych grubości warstw podbudowy i warstwy jezdnej,
- Uwaga! Zagęszczone grunty powinny posiadać Stopień zagęszczenia $I_s \geq 0,97$. Należy wykonać kontrolne badania zagęszczenia przez geologa lub geotechnika.

- należy wykonać odpowiednie pochylenie drogi w celu umożliwienia swobodnego spływu wód opadowych
- stosowane materiały powinny posiadać atesty lub aprobaty techniczne dopuszczające do stosowania w budownictwie drogowym,
- Wszystkie roboty mechaniczne wykonywać pod nadzorem technicznym z przestrzeganiem zasad bezpieczeństwa w tym zakresie, wynikających z przepisów BHP
- wykonanie i odbiór robót ziemnych i nawierzchniowych należy wykonać ściśle dostosowując do wymogów zawartych w opisach katalogów KNR, KNNR i KNR AT, które zostały opracowane w dostosowaniu do Polskich Norm w tematycznym zakresie

mgr inż. Piotr Tarapacki
upr. bud. do projektowania i nadzoru
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
38-500 Sanok, ul. 11 Wł. Polskiego 4/21
tel. 606 480 350 nr ew. K-64/01