

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. Materiały formalno-prawne:

- uzgodnienie geometrii i konstrukcji nawierzchni przebudowy drogi gminnej w Opaleńcu, pismo nr DWRMG.7226.26.2017;

II. Część opisowa:

1. Przedmiot, podstawa i obszar opracowania.
2. Zakres opracowania.
3. Istniejące zagospodarowanie terenu.
4. Projektowane zagospodarowanie terenu.

III. Część rysunkowa:

Rys. Z/01 - Zagospodarowanie terenu

1:500

OPIS TECHNICZNY

Przedmiot, podstawa i obszar opracowania.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej w Opaleńcu. Opracowanie obejmuje swoim zakresem pas drogowy drogi gminnej i realizowane jest na działkach nr 252 (miejscowość Opaleniec), 206; 349/5 (miejscowość Chorzele). Odcinek podlegający przebudowie zaczyna się w miejscowości Opaleniec (początek pasa drogowego drogi gminnej), kończy się na wysokości działki nr 210 w miejscowości Chorzele.

Zakres projektowanej przebudowy nie wymaga zmiany granic pasa drogowego.

Podstawę niniejszego opracowania stanowią:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14.05.1999r. poz. 430),
- inwentaryzacja stanu istniejącego,
- aktualne normy i obowiązujące przepisy.

1. Zakres robót.

Zakres robót obejmuje:

- przebudowę jezdni wraz z poboczami pasa drogowego drogi gminnej w Opaleńcu na działce nr 252 oraz w miejscowości Chorzele na działkach nr 206; 349/5,
- przebudowę istniejących zjazdów w zakresie istniejącego pasa drogowego,
- zabezpieczenie istniejącej sieci telekomunikacyjnej.

Długość odcinka drogi podlegającego przebudowie wynosi $\text{km}=0+844,49$.

2. Istniejące zagospodarowanie terenu.

Teren objęty niniejszym opracowaniem zlokalizowany jest na działkach nr 252 (miejscowość Opaleniec), 206; 349/5 (miejscowość Chorzele). Jest to pas drogowy drogi gminnej.

Obecnie w liniach rozgraniczających drogę zlokalizowana jest jezdnia o nawierzchni bitumicznej oraz żwirowej. Na odcinku 492,13m występuje jezdnia z nawierzchnią bitumiczną, jezdnia ta ma szerokość 4,60m w okolicy skrzyżowania z drogą krajową nr 57, na pozostałym odcinku ~3,3m. Jezdnia z nawierzchnią żwirową występuje na odcinku 352,36m o szerokości ~3,2m. Dodatkowo w pasie drogowym zlokalizowane są: pobocza, zjazdy, zjazdy na drogi leśne, dojścia do furtek, zieleń.

W rejonie planowanej inwestycji znajdują się drzewa do wycinki.

W terenie objętym opracowaniem zlokalizowane jest uzbrojenie:

- sieć teletechniczna,
- wodociąg,
- sieć elektroenergetyczna napowietrzna.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Długość odcinka drogi podlegającego przebudowie wynosi $km=0+844,49$.

Po przebudowie drogi sposób zagospodarowania terenu zasadniczo nie ulegnie zmianie. Zostanie wykonana miejscowa korekta przebiegu jezdni, poszerzenie jezdni na całym odcinku do szerokości 5,50m, nowa konstrukcja nawierzchni, wyprofilowane zostaną łuki poziome i pionowe. Przebudowa istniejących zjazdów polegać będzie na wykonaniu zgodnej z obowiązującymi przepisami geometrii zjazdów, wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni. Ze względu na kolizję istniejącego hydrantu i zasuwy z projektowaną nawierzchnią należy je przysunąć w stronę ogrodzenia.

Projektuje się przebudowę jezdni z uwagi na duże zużycie jej nawierzchni wykonanej z betonu asfaltowego na odcinku 492,13m oraz nawierzchni żwirowej na odcinku 352,36m. Przebudowywany odcinek drogi będzie posiadać parametry drogi klasy D (dojazdowa). Droga na całym odcinku posiadać będzie przekrój jednojezdniowy dwupasowy. Projektuje się jezdnię szerokości 5,50m o przekroju jezdni daszkowym pochylenie 2%. Pobocze obustronne szerokości 0,75m. Przyjęto konstrukcję dla kategorii ruchu KR3.

Podbudowa zasadnicza warstwa dolna zostanie wykonana z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, po wcześniejszym sfrezowaniu istniejącej nawierzchni z betonu asfaltowego (na odcinku 492,13m) oraz korytowaniu i zagęszczeniu podłoża pod projektowane warstwy konstrukcyjne (istniejąca grubość warstwy ścieralnej wynosi od 3 do 6cm). Grubość warstwy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 przyjęto 20cm.

Sposób wykonania podbudowy zasadniczej warstwy dolnej będzie polegał na sfrezowaniu istniejącej nawierzchni z betonu asfaltowego, wykonaniu koryta wraz z profilowaniem do projektowanej rzędnej. Warstwę podbudowy zasadniczej z wcześniej przygotowanej mieszanki należy rozłożyć w sposób zapewniający osiągnięcie wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych. Bezpośrednio po wyprofilowaniu warstwy mieszanki należy przystąpić do jej zagęszczenia przez wałowanie. Do zagęszczania warstwy podbudowy należy użyć walców ogumionych, walców wibracyjnych oraz gładkich.

Pozostałe warstwy konstrukcji nawierzchni jezdni tj. podbudowa zasadnicza warstwa górna (gr. warstwy 7cm), warstwa wiążąca (gr. warstwy 5cm) i warstwa ścieralna (gr. warstwy 4cm) zostaną wykonane z betonu asfaltowego. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych odbywać się będzie w wytwórniach.

Pobocze zostanie wykonane z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3. Grubość warstwy pobocza przyjęto 15cm.

Nawierzchnię zjazdów bramowych oraz dojścia do furtek zaprojektowano z kostki betonowej gr. 8cm. Nawierzchnia zjazdów (kostka betonowa kolor grafitowy) będzie oddzielona kolorystycznie od nawierzchni dojścia do furtek (kostka betonowa kolor czerwony). Podbudowa zasadnicza pod nawierzchnię z kostki zostanie wykonana z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3. Grubość warstwy przyjęto 20cm. Zjazdy oraz dojścia do furtek oddzielono od projektowanej zieleni obrzeżem betonowym 8x30cm na podsypce cementowo - piaskowej, od prywatnych posesji wydzielono opornikami betonowymi 12x25cm na podsypce cementowo - piaskowej, od jezdni wydzielono opornikiem betonowym 12x25cm na podsypce cementowo - piaskowej oraz na ławie betonowej z oporem C8/10.

Nawierzchnia zjazdów wraz z dojściem do furtek stanowią całość konstrukcyjną o tej samej nośności.

Projektowana niweleta przebudowy nawierzchni jezdni nie ulegnie znacząco zmianie. Zostanie wykonana jedynie miejscowa korekta przebiegu niwelety. Projektowaną niweletę dostosowano do rzędnych istniejących zjazdów bramowych.

Wody deszczowe i roztopowe z jezdni przebudowywanej drogi gminnej odprowadzane będą powierzchniowo za pomocą wyprofilowanych spadków na projektowane przepuszczalne pobocza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 oraz na przyległą projektowaną zieleni.

Zabezpieczenie istniejących kabli doziemnych.

Zgodnie z ustaleniami w Orange Polska S.A. jako zabezpieczenie istniejących kabli doziemnych w pasie drogowym drogi gminnej należy zastosować rury dwudzielne typu AROT 110PS. Całkowita długość zabezpieczonych kabli wynosi 15,5m.

Rury osłonowe wykonać zgodnie z opisem i rysunkami projektowymi z zachowaniem norm zakładowych TPSA. Jako dokument odniesienia dla określenia zgodności stosowanych materiałów z 10 artykułem Prawa Budowlanego należy stosować normę PN-EN 500086-2-4. Prace przy zbliżeniach i skrzyżowaniach z innymi urządzeniami uzbrojenia terenowego prowadzić ręcznie, z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Roboty montażowe należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami ze szczególnym uwzględnieniem zasad BHP. Wszelkie zmiany wynikłe w trakcie wykonawstwa prac objętych niniejszym projektem należy uzgodnić z projektantem.

Po wykonaniu robót budowlano – montażowych, wykonawca zobowiązany jest do sporządzenia dokumentacji powykonawczej.