

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa nawierzchni drogi gminnej w m. Wielowieś, gm. Sierszewice

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- zlecenie Inwestora – Gmina Sierszewice
- uzgodnienia (dane wyjściowe) z przedstawicielami Inwestora
- mapy sytuacyjno – wysokościowe w skali 1:1000 przekalibrowana do skali 1:500
- pomiary sytuacyjno – wysokościowe uzupełniające, wizja lokalna w terenie
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1133)
- Ustawa z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430)

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania niniejszej dokumentacji jest przebudowa nawierzchni drogi gminnej w m. Wielowieś, w gminie Sierszewice. Przebudowa obejmuje drogę gminną dojazdową wraz z chodnikiem do kompleksu rekreacyjno – sportowego. Długość przebudowywanej drogi gminnej wynosi 90m, a chodnika 195m.

2.1 ZAKRES ROBÓT OBEJMUJE:

- roboty przygotowawcze,
- rozebranie przepustu i wykonanie nowego przepustu pod drogą,
- wykonanie odwodnienia,
- roboty ziemne pod jezdnię i chodnik ze zjazdami,
- ułożenie krawężników i obrzeży,
- ułożenie chodników i zjazdów z kostki betonowej,
- wykonanie konstrukcji jezdni asfaltobetonowej,
- formowanie i plantowanie pobocza,
- ustawienie znaków pionowych.

3. STAN ISTNIEJACY

Przebudowywana droga gminna stanowi dojazd od drogi powiatowej nr 5311 P do kompleksu rekreacyjno – sportowego w miejscowości Wielowieś. Teren na którym

znajduje się przedmiotowa inwestycja jest płaski. Jezdnia istniejącej drogi i teren pod chodnik mają nawierzchnię gruntową. Urządzenia obce doziemne jak i nadziemne występujące na terenie przebudowy nie utrudniają przewidzianych robót.

4. STAN PROJEKTOWANY

Ze względu na parametry istniejącej drogi gminnej przyjęto standard techniczny D (droga dojazdowa). Droga klasy tech. D jest ogólnodostępną drogą przeznaczoną dla wszystkich użytkowników.

4.1 PRZEKRÓJ POPRZECZNY

W pasie drogowym wyróżniono n/w parametry techniczne:

- jezdnia o szerokości 4,00m
- chodnik z lewej o szerokości 1,50m
- pobocze gruntowe z prawej o szerokości 1,00m

Przekrój poprzeczny drogi zaprojektowano na przeważającym odcinku półluczny, ze spadkiem jezdni jednostronnym 2%. Na końcowych 12,5m drogi dojazdowej należy wykonać nawierzchnię asfaltobetonową w kierunku istniejącego parkingu z kostki betonowej o szerokości 5,2m. Z lewej strony jezdni drogi dojazdowej należy wykonać chodnik o szerokości 1,50m, a z prawej pobocze gruntowe o szerokości 1,00m. Spadek chodnika do jezdni zaprojektowano 2%, a pobocza gruntowego 7%. Chodnik należy poprowadzić także od drogi dojazdowej w kierunku „Orlika” zgodnie z planem sytuacyjnym.

4.2 PARAMETRY TECHNICZNE

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| - klasa techniczna | D (dojazdowa) |
| - kategoria ruchu | KR1 |
| - długość drogi | 90m |
| - przekrój poprzeczny | półluczny, drogowy |
| - szerokość jezdni | 4,00m |
| - długość chodnika | 195m |
| - szerokość chodnika | 1,50m |
| - szerokość zjazdów | 1,50m |
| - długość zjazdów | 6,00m |
| - szerokość pobocza | 1,00m |

4.3 ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Usytuowanie drogi dojazdowej i chodnika przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Przebieg projektowanej drogi dojazdowej dostosowano do istniejącej drogi. Oś projektowanej drogi pokrywa się z osią drogi istniejącej. Plac między drogą dojazdową, a istniejącym parkingiem z kostki betonowej należy wykonać o nawierzchni jak na drodze dojazdowej.

4.4 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

4.4.1 JEZDNIA

- masa mineralno-asfaltowa dla KR1-KR2 (w-wa ścieralna) o gr. 4cm
- górna podbudowa z kruszywa łamanego (gabro, melafir, granit) o gr. 8 cm
- dolna podbudowa z kruszywa łamanego (gabro, melafir, granit) o gr. 15 cm

4.4.2 CHODNIK

- kostka brukowa betonowa o gr. 6cm
- warstwa podsypki piaskowej o gr. 10cm

4.4.3 ZJAZDY

- kostka brukowa betonowa o gr. 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa o gr. 3cm
- podbudowa z mieszanki betonowej C12/15 o gr. 20cm
- dolna podbudowa z kruszywa łamanego (gabro, melafir, granit) o gr. 10cm

4.5 ODWODNIENIE DROGI

Odwodnienie korpusu drogowego przewiduje się powierzchniowo poprzez nadanie projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni jezdni, chodników, poboczom drogi do rowów przydrożnych, przyległego terenu i do studzienek ściekowych. Istniejący przepust pod przebudowywaną drogą dojazdową, przy drodze powiatowej, należy rozebrać i w jego miejscu wykonać nowy z rur PVC 40cm (nośność do 40t) o długości 15m, ze ściankami czołowymi. Przy istniejącym parkingu należy umieścić dwie studzienki ściekowe połączone za pomocą rur PVC 300mm. W istniejącym rowie obok „Orlika” należy ułożyć rury PVC 400mm.

4.6 POZOSTAŁE ROBOTY I CZYNNIKI

Projektowana przebudowa drogi wraz z chodnikiem nie wprowadza zmian w funkcjonowaniu istniejącego środowiska, ponieważ zlokalizowana jest w użytkowym

pasie drogowym i terenie należącym do Inwestora. Roboty należy wykonywać zgodnie z przepisami, zasadami i normami obowiązującymi w tym zakresie.

UWAGA

W trakcie prowadzonych robót drogowych, wykonawca jest odpowiedzialny za zabezpieczenie znaków geodezyjnych.

4.7 OZNAKOWANIE PIONOWE

W związku z przebudową należy ustawić znaki pionowe:

- 2 x D1 na drodze powiatowej do 50m od skrzyżowania z przebudowywaną drogą,
- B20 na przebudowywanej drodze dojazdowej 10m od skrzyżowania

Znaki drogowe należy umieszczać zgodnie z załącznikiem do Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku - „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”.

5. BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY

Realizując przedmiotową inwestycję szczególną uwagę należy zwrócić na to, aby:

- zachować szczególną ostrożność przy prowadzonych robotach ziemnych na odcinku przebudowywanej drogi, chodników i odwodnienia ze względu na występującą w pasie drogowym doziemną sieć wodociągową i telefoniczną,
- zachować szczególną ostrożność podczas wyładunku kruszyw i masy ze względu na linie energetyczne niskiego napięcia,
- zabezpieczyć i prawidłowo oznakować roboty przez cały czas przebudowy nawierzchni w/w drogi dojazdowej ,
- pracownicy w czasie robót ubrani byli w kamizelki ostrzegawcze.

Na czas wykonywanych robót należy zminimalizować ograniczenia i utrudnienia dla indywidualnego ruchu lokalnego.

Opracował:

Wiktor Piętka

inż. Rafał Świątek

mgr Leszek Karczewski