

O P I S T E C H N I C Z N Y

Do projektu budowlano-wykonawczego na remont drogi gminnej Przetycz Włociańska – Zygmuntowo w km od 2+650,00 do 3+355,75

Roboty ujęte w niniejszej dokumentacji są zgodne ze wspólnym słownikiem zamówień (CPV).
KOD CPV 45233000-9 Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania autostrad i dróg.

I. DANE OGÓLNE.

1. Przedmiot Opracowania

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja na „**Remont drogi gminnej Przetycz Włociańska - Zygmuntowo w km od 2+650,00 do 3+355,75**„. Niniejsze opracowanie ma charakter projektu budowlano - wykonawczego niezbędnego do dokonania zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych remont drogi gminnej w granicach istniejącego pasa drogowego oraz ogłoszenia przetargu na wykonanie robót przeb. drogi i ich realizacja.

2. Podstawa Opracowania

- Kopia mapy zasadniczej w skali 1:1000 zaktualizowana do celów projektowych przez geodetę uprawnionego
- Dz. U. nr 43 Warunki Techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego zagospodarowania terenu pasa drogowego na odcinku przebudowy.
- Obowiązujące przepisy i wytyczne,
- Uzgodnienia i opinie zebrane w trakcie wykonania opracowania,

II. PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU

Istniejąca droga objęta niniejszym opracowaniem zapewnia dojazd do przyległych posesji zabudowanych zabudową jednorodzinną typu wiejskiego oraz do terenów użytkowanych rolniczo i terenów leśnych. Istniejący i przewidywany ruch pojazdów to ruch pojazdów głównie osobowych , dojazd do przyległych posesji oraz znikomy ruch pojazdów ciężarowych głównie zaopatrzenia oraz służb komunalnych, autobusów komunikacji zbiorczej oraz autobusów szkolnych.

Droga projektowana do remontu ma charakter drogi gminnej, klasy L (lokalna) i przebiega od wsi Przetycz Włosciańska do wsi Zygmuntowo (skrzyżowanie z drogą gminną relacji Olszaki - Adamowo – Zygmuntowo).

1. Parametry techniczne przyjęte do projektowania:

Parametry drogi :

- Klasa techniczna drogi „L” (Lokalna),
- Kategoria drogi – droga gminna,
- Kategoria obciążenia ruchem – KR1,
- Prędkość projektowa - 50km/h,
- Szerokość jezdni 5,0m
- Liczba jezdni × ilość pasów ruchu – 1×2,
- Pobocza utwardzone kruszywem łamanym 2 x 0,50 m,

III. STAN ISTNIEJĄCY.

2. Istniejące zagospodarowanie terenu.

Teren objęty inwestycją stanowi pas terenu pełniący funkcję pasa drogowego (działka nr 111 i nr 1), na których zlokalizowana jest droga o nawierzchni bitumicznej jezdni o szerokości 5,00m z poboczem obustronnym po 0,50 – 0,75m , korona drogi wynosi 6,00 – 6,50 m. Występują odcinkowo rowy drogowe odprowadzające wodę do rowów melioracyjnych przecinających poprzecznie drogę lub droga przebiega w nasypach oraz terenie płaskim.

3. Warunki gruntowo – wodne.

Nośność gruntu zalegającego w podłożu zaklasyfikowano do grupy nośności od G1 do G2.

Warunki wodne sklasyfikowano jako dobre. Planowane do wykonania roboty remontu drogi polegają na wykonaniu pogrubienia istn. konstrukcji nawierzchni bitumicznej jezdni w celu zwiększenia jej nośności, poszerzenia jezdni na odcinku lokalizacji wysepki rozdzielającej oraz wyrównania profilu poprzecznego i podłużnego oraz podniesienia poboczy i ich umocnienia m. kruszywa łamanego .

IV. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.

1. Droga w planie

a) Trasa

Projektowany przebieg trasy remontowanej drogi gminnej pokrywa się z przebiegiem istniejącej nawierzchni bitumicznej jezdni oraz poboczy drogi, która będzie stanowiła dolną warstwę konstrukcji wzmacniającej nawierzchnię.

b) Geometria.

Tyczenie geometrii drogi, oparto na domiarach do projektowanej osi drogi, która pokrywa się na całym odcinku z istniejącą osią jezdni bitumicznej.

c) Zjazdy

W ciągu drogi gminnej występują zjazdy gruntowe na drogi boczne dojazdowe do pól oraz zjazdy gruntowe do działek zabudowanych i niezabudowanych przylegających do drogi.

Przewiduje się wykonanie utwardzenia zjazdów tylko w zakresie projektowanych poboczy z mieszanki kruszywa łamanego.

2. Przekroje normalne.

- jezdnia o szer. 5,00m – spadek poprzeczny daszkowy - 2%,
- obustronne pobocza utwardzone m. kruszywa łamanego po 0,50 m – spadek poprzeczny-4% ,
- korona drogi szer. 6,00 m (5 m + m2 x0,50 m),

3. Projektowane konstrukcje wzmocnienia nawierzchni jezdni

a) Konstrukcja nawierzchni drogi w km 2+650,00 – 2+985,00 i od 3+343,00 do 3+355,75 (w obrębie skrzyżowania dróg gminnych w km 3+355,75)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grub. **4 cm, AC11S** wg PN-EN 13108-1; WT-2
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna jezdni jako podbudowa,

b) Konstrukcja nawierzchni drogi w km od 2+663,50 do km 2+712,00 (strona prawa)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grub. **4 cm, AC11S** wg PN-EN 13108-1; WT-2
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o gr. **5 cm, AC16W**, wg PN-EN 13108-1; WT-2
- górna w-wa podbudowy z kruszywa łamanego fr. 0/31,50mm stabilizowanego mechanicznie **grub. 20 cm** wg PN-EN 13242 +A1 2010, WT-4
- podłoże: grunt rodzimy, typ G1 (piasek drobny i średni),

c)Konstrukcja nawierzchni drogi w km od 2+985,00 do km 3+343,00 (recykling istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grub. **4 cm, AC11S** wg PN-EN 13108-1; WT-2
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o gr. **5 cm, AC16W**, wg PN-EN 13108-1; WT-2
- w-wa podbudowy powstała z wykonanego na miejscu recyklingu istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni, składającej się z warstw bitumicznych o gr. ok. 10 cm, i podbudowy grunto-cementowej o grubości ok. 15 cm z dodatkiem cementu i emulcji asfaltowej (**podbudowa e-m-c**) o grubości - **25 cm**,

podłoże: grunt rodzimy, typ G2,

4. Odwodnienie.

Odwodnienie nawierzchni jezdni po remoncie poprzez spływ wody opadowej spadkami poprzecznymi jezdni i poboczy do istniejących rowów lub po skarpach nasypów w przylegających do drogi teren. Projektowane do wykonania roboty remontu drogi nie powodują zmiany w istniejących warunkach spływu i przepływu wód opadowych w otoczeniu drogi oraz w istniejących rowach melioracyjnych przecinających drogę.

5. Przepusty pod drogą.

Nie przewiduje się robót remontu istniejących przepustów pod drogą. Na istniejącym przepuszcie w km 3+349,00 zaprojektowano wykonanie umocnienia wlotu i wylotu kamieniem frakcji 15/20 cm na zaprawie cementowej.

6. Oznakowanie poziome i pionowe drogi po jej remoncie

Na rysunku nr 5 przedstawiono istniejące i projektowane oznakowanie poziome i pionowe drogi oraz elementy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego na odcinku remontu.

Zaprojektowano ustawienie nowego oznakowania pionowego oraz wykonanie oznakowania poziomego, a także wykonanie wysepki rozdzielającej kierunki ruchu na wlocie w obszar zabudowany w celu wymuszenia ograniczenia prędkości ruchu pojazdów w terenie

zabudowanym. Na łukach połączenia dróg gminnych na skrzyżowaniu w km 3+355,75 zaprojektowano wykonanie odcinków barier stalowych energochłonnych, mających za zadanie zabezpieczenie ruchu pojazdów na odcinku występowania rowów melioracyjnych w tym miejscu.

Opracował: