

OPIS TECHNICZNY

„PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WOLA KSIĄŻĘCA – PONIATÓWKA NA ODCINKU 540m”

1. Podstawa opracowania:

- Umowa zawarta z Gminą Kotlin w dniu 19.01.2012r.
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000
- Wizja w terenie i pomiary uzupełniające
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. (Dz. U. Nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2. Cel opracowania:

Celem opracowania jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Wola Książęca polegająca na zmianie nawierzchni istniejącej jezdni tłuczniowo – żwirowej na nawierzchnię z betonu asfaltowego.

3. Opis sytuacji:

Projektowana przebudowa nie zmienia istniejącego przebiegu trasy w planie i jest odcinkiem prostym. Długość przebudowywanej drogi wynosi 510,00m. Natomiast odległość pomiędzy skrzyżowaniami z drogą powiatową i drogą gminną wynosi 540,00m (licząc w osiach jezdni).

Przebieg projektowanej przebudowy pokazano na rysunku nr 2 – plan sytuacyjny.

4. Niweleta:

Projektowaną niweletę przebudowywanej drogi poprowadzono równolegle do istniejącej podnosząc ją średnio o 23cm.

5. Przekrój normalny:

Przyjęto następujący przekrój normalny drogi:

- szerokość jezdni – 4,00m
- szerokość pobocza – 0,75m
- spadek jezdni jednostronny $i = 2,0\%$ w kierunku istniejącego rowu przydrożnego po stronie prawej

Konstrukcję nawierzchni jezdni projektuje się na kategorię ruchu KR1 j.n.:

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- warstwa ścieralna grubości 4 cm z betonu asfaltowego
- warstwa wiążąca grubości 4 cm z betonu asfaltowego
- warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- istniejący grunt tłuczniowo-żwirowy

Istniejące pobocza należy podnieść do wysokości projektowanej nawierzchni jezdni poprzez ułożenie warstwy grubości średnio 12 cm z kruszywa łamanego na szerokości 0,75m ze spadkiem w kierunku pól.

Przed ułożeniem warstwy podbudowy istniejące podłoże należy oczyścić mechanicznie.

Projektowaną konstrukcję nawierzchni jezdni przebudowywanej drogi przedstawiono na rysunku nr 4 – przekrój normalny.

6. Odwodnienie:

Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni jezdni nie zmieniono i odbywać się będzie grawitacyjnie poprzez nadane spadek podłużny i poprzeczny w sposób rozproszony poprzez pobocza do istniejącego rowu przydrożnego po stronie prawej, który należy oczyścić z namułu i wyprofilować skarpy zgodnie z niweletą rowu pokazaną na rysunku nr 3 – przekrój podłużny.

7. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia:

Zgodnie z wymogami Prawa Budowlanymi Art. 20.1 ustęp 1b poniżej przedstawia się informację dotyczącą wykonywania robót drogowych w pasie drogowym.

Roboty należy prowadzić z wyłączeniem części powierzchni jezdni z ruchu.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Urządzenia użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze winny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymywane w należytym stanie przez okres trwania robót.

Osobom wykonującym czynności związanych z robotami na drodze należy wydać odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej. Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odblaskowe.

Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych z wyłączeniem części powierzchni jezdni z ruchu należy dostosować do rozmiaru i miejsca ich wykonania oraz rodzaju drogi.

Miejsce robót powinno być odgródzone od ruchu zaporami drogowymi, ustawionymi możliwie blisko terenu robót, tak aby odcinek jezdni był jak najkrótszy, a jej zwężenie jak najmniejsze. Niezależnie od zapór drogowych, w poprzek jezdni należy stosować od strony najazdu na zwężony odcinek jezdni tablicę kierującą. Oznakowanie robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu powinno ostrzegać kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach w ruchu.

Warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano – montażowych przedstawiono w przepisach podanych w projekcie budowlano – wykonawczym w pozycji „Zagadnienia BHP”.

8. Charakterystyka ekologiczna:

Wody deszczowe i roztopowe zebrane z powierzchni jezdni odprowadzane będą w sposób grawitacyjny poprzez nadane spadki poprzeczne i podłużne do istniejącego rowu przydrożnego.

Przyjęte rozwiązania techniczne powodują, że projektowany obiekt ma charakter nieuciążliwy dla środowiska.

Opracował: