

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania:

- Zlecenie nr 84/2010, z dnia 12.05.2010r. z Gminy Koźmin Wlkp.
- Aktualizowana mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000
- Wizja w terenie i pomiary uzupełniające
- Uzgodnienie z Powiatowym Zarządem Dróg w Krotoszynie
- Uzgodnienie nr 26433 z Telekomunikacją Polską S.A. Kalisz
- 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 remont drogi gminnej we wsi Sapieżyn na odcinku od drogi powiatowej do granicy gminy Koźmin Wlkp., polegający na zmianie nawierzchni istniejącej jezdni z brukowej i tłuczniowej na nawierzchnię z betonu asfaltowego.

3. Opis sytuacji:

Projektowany remont nie zmienia istniejącego przebiegu trasy w planie. Remontowana droga jest odcinkiem prostym o długości drogi wynosi 620,5 m.

W rejonie skrzyżowania remontowanej drogi z drogą powiatową wyokrąglono krawędzie jezdni łukami o promieniach $R= 4,0m$, i $R= 6,0m$.

Przebieg projektowanego remontu pokazano na rysunkach nr 2.1 i 2.2 – plan sytuacyjny.

4. Niweleta:

Projektowaną niweletę remontowanej drogi poprowadzono równoległe do istniejącej podnosząc ją średnio o 19 cm.

5. Przekrój normalny:

Przyjęto następujący przekrój normalny drogi:

- szerokość jezdni – 3,50m (stan istniejący 3,30m)
- szerokość pobocza - 0,75m
- spadek jezdni dwustronny $i = 2,0\%$

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

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- warstwa ścieralna grubości 5 cm z betonu asfaltowego
- warstwa grubości średnio 14 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – wyrównanie profilu podłużnego i poprzecznego
- istniejąca nawierzchnia brukowa do km 0+148,5, dalej nawierzchnia z kruszywa naturalnego

Konstrukcja nawierzchni jezdni na poszerzeniu:

- warstwa ścieralna grubości 5 cm z betonu asfaltowego
- warstwa podbudowy górnej grubości 8 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

- warstwa podbudowy dolnej grubości 15 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- warstwa odsączająca grubości 20 cm z piasku średniego

Istniejące pobocza należy podnieść do wysokości projektowanej nawierzchni jezdni poprzez ułożenie warstwy z kruszywa łamanego (granitu) na szerokości min. 0,75 m o grubości średnio 10 cm.

Projektowaną konstrukcję nawierzchni jezdni remontowanej drogi przedstawia rysunek nr 3 – przekrój normalny.

6. Odwodnienie:

Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni jezdni nie zmieniono i odbywać się będzie grawitacyjnie poprzez nadane spadki podłużne i poprzeczne w sposób rozproszony przez pobocze do istniejącego rowu przydrożnego.

Istniejący dwustronny rów przydrożny należy oczyścić z namułu wraz z profilowaniem skarp. Również należy oczyścić z namułu istniejące przepusty pod zjazdami na pola jak również w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową.

7. Roboty ziemne:

Roboty ziemne sprowadzają się zasadniczo do wykonania koryta (wykopu) pod poszerzenie jezdni.

Ilość robót ziemnych wynosi:

$$W = 86,8 \text{ m}^3$$

Miejsce odwozu nadmiaru gruntu z wykopu wskaże Zamawiający

8. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia:

Zgodnie z wymogami Prawa Budowlanymi Art. 20.1 ustęp 1b poniżej przedstawia się informację dotyczącą:

- a) wykonywanie robót ziemnych związanych z wykopami pod konstrukcję nawierzchni jezdni

Przed przystąpieniem do robót ziemnych konieczne jest zbadanie terenu, czy nie ma na nim w miejscach przewidywanych wykopów przewodów wodociągowych, kanalizacyjnych, kablowych. W przypadku ich istnienia należy przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności tj. roboty ziemne należy wykonać ręcznie a roboty prowadzić pod ścisłym nadzorem delegata odpowiedniego zakładu. Wykonywanie wykopów poprzez ich podkopywanie jest niedopuszczalne. Przy mechanicznym sposobie wykonywania wykopów tj. koryta pod konstrukcję nawierzchni jezdni należy przestrzegać szczególnych warunków bezpieczeństwa, związanych z pracą i obsługą maszyn, które mogą stanowić zagrożenie dla osób zatrudnionych lub znajdujących się w pobliżu.

- b) 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 utrzymane w należytych 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 odgrodzone 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 utrudnieniami w ruchu.

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

Opracował: