

OPIS TECHNICZNY

DLA PRZEBUDOWY DROGI DOJAZDOWEJ DO GRUNTÓW ROLNYCH RELACJI IRZĄDZE - WILGOSZCZA.

1. Cel i zakres opracowania.

Celem opracowania jest przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych relacji Irządze - Wilgoszcza

Długość odcinka objętego niniejszym projektem wynosi 1,50 km.

Kilometraż drogi od drogi wojewódzkiej nr 794.

Zakres projektu obejmuje rozebranie istniejącej nawierzchni przy wjeździe z drogi nr 794, wzmocnienie podbudowy na odcinku bez nawierzchni asfaltowej, oczyszczenie i skropienie całego odcinka przebudowywanej drogi i ułożenie na niej nowej nawierzchni z betonu asfaltowego.

2. Podstawa opracowania.

- Zlecenie PZD Z-cie na opracowanie projektu.
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:2000 przeskalowany do 1:1000.
- Uzupełniające pomiary sytuacyjne i wysokościowe wykonane przez zespół projektowy.
- zakres prac projektowych ustalony w terenie z udziałem przedstawiciela Inwestora.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z 14.05.1999r.) poz.430.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170 z 2002r) poz.1393.
- Załącznik nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.nr 220, poz.2181.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z d. 23.09.2003. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem oraz wyk. nadzoru nad tym zarządzaniem. (Dz.U. Nr 177, poz.1729.)
- wymagania i badania dot. „, Robót ziemnych „ wg PN-S-02205 z 01.1998 r.
- dokonana wizja lokalna w terenie.

3. Stan istniejący.

Całkowita długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi 1500 m . Szerokość jezdni 4,0- 4,20 m, szerokość pasa drogowego wynosi 4,50 - 7,00 m .

Istniejąca droga posiada na początkowym odcinku około 940 m długości nawierzchnię tłuczniową , następnie nawierzchnię z asfaltobetonu.

Występuje po obydwu stronach pobocze gruntowe porośnięte trawą.

Na długości drogi w poboczu oraz częściowo przez działki prywatne przebiega sieć wodociągowa jak również napowietrzna sieć energetyczna i odcinkowo telekomunikacyjna.

Odcinek z istniejącą nawierzchnią asfaltobetonową posiada podbudowę tłuczniową grubości około 27-30 cm oraz pobocze gruntowe porośnięte trawą. Na odcinku nawierzchni asfaltowej na powierzchni przedmiotowego odcinka trasy stwierdza się szereg trwałych uszkodzeń istniejącej nawierzchni drogi a mianowicie :

- liczne ubytki kruszywa warstwy ścieralnej.
- degradację nawierzchni jezdni na znacznej powierzchni.
- brak wzmocnienia poboczy.

Ogólnie stan techniczny zakresu rzeczowego przedmiotowego odcinka drogi dojazdowej do pól określa się jako „zły ” wymagający w najbliższym czasie przeprowadzenia niezbędnych prac wzmacniających istniejącą konstrukcję nawierzchni.

4. Stan projektowany.

4.1. Dane ogólne.

Początek projektu km 0+000 odpowiada krawędzi jezdni na skrzyżowaniu z drogą nr 794 , a koniec w km 1+500 .

Projektuje się :

- oczyszczenie krawędzi jezdni
- ścięcie i oczyszczenie poboczy oraz ich utwardzenie
- rozebranie istn. spękanej nawierzchni asfaltowej na wjeździe z drogi wojewódzkiej
- wzmocnienie istniejącej podbudowy (obecnie wykorzystywanej jako nawierzchnię tłuczniową)
- naprawę częściową istniejących ubytków na ist. nawierzchni asfaltowej
- skropienie emulsją istniejącej podbudowy i nawierzchni
- ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego, warstwa wiążąca + warstwa ścieralna .

4.2. Trasa drogi w planie.

Nie projektuje się zmiany trasy drogi, ani jej poszerzenia.

Istniejąca trasa składa się z kilku odcinków prostych połączonych łukami. Zgodnie z przeprowadzonymi uzgodnieniami w niniejszej dokumentacji zaprojektowano dla całej drogi jezdnię o szerokości 4,00 m (warstwa ścieralna) na podbudowie i warstwie wiążącej szer. 4,20 m.

Utrzymano lokalizację istniejących zjazdów.

4.3. Profil podłużny.

Pochylenie niwelety kształtuje się od 0,5% do około 5%.

4.4. Przekroje poprzeczne.

Na projektowanej drodze przewiduje się:

- rozebranie istniejącej, popękanej nawierzchni do 8 cm.
 - uzupełnienie podbudowy tłuczniowej gr. do 9 cm
 - naprawy częściowe uszkodzonej nawierzchni na odcinku z asfaltobetonu
 - skropienie emulsją kationową
 - nawierzchnia z asfaltobetonu: warstwa wiążąca z BA 0/16 grubości 4 cm
 - nawierzchnia z asfaltobetonu: warstwa ścieralna z BA 0/12,8 grubości 4 cm
- Na całym odcinku spadek daszkowy 2%,
- ściecie poboczy, utwardzenie, skropienie emulsją z wyprofilowaniem ze spadkiem poprzecznym 6%,.

4.5. Konstrukcja jezdni.

Projektuje się rozebranie istniejącej nawierzchni na wjeździe z drogi wojewódzkiej, nadanie odpowiedniego profilu poprzez warstwę podbudowy z tłuczni gr. do 9 cm, a następnie skropienie i ułożenie nowej nawierzchni z dwóch warstw betonu asfaltowego:

- warstwa wiążąca 0/16 grubości 4 cm (zagęszczenie >98%, wolne przestrzenie w warstwie v/v - od 5-9, moduł sztywności >16 MPa.)
- warstwa ścieralna 0/12,8 grubości 4 cm (zagęszczenie >98%, wolne przestrzenie w warstwie v/v - od 2-5, moduł sztywności >14 MPa.)

4.6. Pobocza.

Na całej długości drogi ścina się pobocza istniejące gruntowe z odpowiednim ich ukształtowaniem ze spadkiem 8%, utwardza się tłuczniem 0/31,5 gr. do 15 cm, skrapia emulsją.

4.7. Odwodnienie.

Projektuje się tylko odwodnienie powierzchniowe z odprowadzeniem wody opadowej poza pobocze drogi na tereny przyległe rolnicze, gdzie zostanie wchłonięta przez grunt.

4.8 Proponuje się następującą kolejność robót drogowych :

- wykonanie robót rozbiórkowych części nawierzchni bitumicznej
Prace te należy wykonać zgodnie z Specyfikacjami Technicznymi D-01.02.04. „ Rozbiórka elementów dróg. ”
 - wykonanie wzmocnienia podbudowy istn. nawierzchni tłuczniowej . Prace należy wykonać zgodnie z SST D-04.04.02. „ Podbudowa z tłucznia kamiennego.”
 - skropić po wzmocnieniu istniejącą nawierzchnie emulsją asfaltową lub upłynnionym asfaltem w ilości 0,7 kg/m² (po odparowaniu wody z emulsji lub upłynniacza z asfaltu upłynnionego) z wyprzedzeniem nie mniejszym niż 2 h przed ułożeniem warstwy wyrównawczej. Prace te należy wykonać zgodnie z Specyfikacjami Technicznymi D-04.03.01 „ Oczyszczenie i skropienie nawierzchni ”.
 - wykonać warstwę wiążącą z betonu asfaltowego, grysowego gr. 4 cm przy uwzględnieniu lepiscza z asfaltu D50/70. Prace należy wykonać zgodnie z SST D-05.03.05 „ Nawierzchnie z betonu asfaltowego.”
 - wbudować warstwę ścieralną o grubości 4,0 cm z betonu asfaltowego o uziarnieniu ciągłym 0/12,8 mm. Prace należy wykonać zgodnie z SST D – 05.03.05 „ Nawierzchnie betonu asfaltowego.”
 - wykonać ścięcie poboczy i wzmocnienie tłuczniem ze skropieniem emulsją zgodnie z STT 06.03.01, D-05.02.01 , D-04.03.01 i D-06.01.05.
 - wykonanie pomiarów powykonawczych zgodnie z D-01.01.01
- Pozostałe dane zostały przedstawione w poszczególnych załącznikach rysunkowych niniejszego opracowania .

5. Uwagi końcowe.

Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się dokładnie:

- z przebiegiem uzbrojenia podziemnego (wykonać przekopy kontrolne)
- ze specyfikacjami wykonania i odbioru robót.

Roboty należy wykonywać zgodnie z technologią robót i z zachowaniem warunków BHP.

W czasie trwania robót należy:

- słupy energetyczne: w miejscu zbliżeń do istniejących słupów energetycznych prace należy prowadzić zgodnie z PN-E05100-1 z 1998, zapewniając stabilność konstrukcji słupa, w razie konieczności zaleca się podtrzymywanie słupów na czas robót za pomocą urządzeń dźwigowych,
- właściwie oznakować miejsce prowadzenia robót.
- zwrócić uwagę na znaki geodezyjne. W razie konieczności likwidacji znaku odpowiednio wcześniej zgłosić ten fakt do Wydziału Geodezji Starostwa Powiatowego w Zawierciu.
- wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za ochronę znaków geodezyjnych istniejących na terenie wykonywanych przez niego robót.

- należy unikać pozostawienia rozebranej nawierzchni bez wzmocnienia – grozi to uszkodzeniami powierzchniowymi oraz zwiększonymi kosztami odnowy nawierzchni.
- wykonawca w czasie prowadzenia robót ma obowiązek stosować się do przepisów dotyczących ochrony środowiska naturalnego.
- w przypadku natrafienia na znaleziska archeologiczne Wykonawca wstrzyma prowadzone roboty i powiadomi o tym Inwestora oraz Konserwatora Zabytków
- zastosowane materiały muszą posiadać aktualne atesty lub świadectwa dopuszczenia do stosowania.
- wszelkie zmiany w stosunku do przyjętych rozwiązań projektowych wymagają każdorazowo zgody Projektanta oraz akceptacji Inwestora.