

OPIS TECHNICZNY

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa dróg powiatowych na terenie Gminy Wińsko nabór 3: 1114D, 1113D.

1. Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie sporządzono na zlecenie Powiatu wołowskiego
Jako podstawę do opracowania projektu przyjęto następujące materiały:

- zlecenie i uzgodnienia z Inwestorem na opracowanie projektu,
- mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:500,
- ustawy i normy państwowe i branżowe:
 - ➔ Dziennik Ustaw Nr 43, poz. 430. Rozporządzenie Ministra Transport i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (z późn, zmianami).
 - ➔ Dziennik Ustaw Nr 19, poz.115. Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (z późn, zmianami).
 - ➔ Dziennik Ustaw Nr 62, poz. 627, Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku. Prawo Ochrony Środowiska (z późn, zmianami)..
 - ➔ PN-S-02205 - Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania.

2. Lokalizacja

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa dróg powiatowych na terenie Gminy Wińsko nabór 3: 1114D, 1113D.

Inwestycja podzielona została na 3 odcinki:

Droga powiatowa nr 1114D:

- m. Głębowice, dł. 990 m;
- Czaplice – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1324D, dł. 990 m;

Droga powiatowa nr 1113D:

- m. Brzózka, dł. 800 m;

Łączna długość inwestycji wynosi – 2 780,00 mb.

Poszczególne odcinki nie są ze sobą bezpośrednio połączone.

Inwestycja zlokalizowana jest w gminie Wińsko, powiat wołowski, województwo dolnośląskie.

Na mapie w skali 1:500 pokazano usytuowanie projektowanych elementów podlegających przebudowie a także tereny przyległe.



3. Stan istniejący

W ciągu projektowanej inwestycji obecnie znajduje się pas drogowy poszczególnych odcinków dróg powiatowych. Na odcinkach objętych opracowaniem nawierzchnia jezdni posiada nawierzchnie utwardzoną bitumiczną. Stan techniczny nawierzchni dróg objętych opracowaniem jest bardzo zły i kwalifikuje się do remontu.

Teren, na którym realizowana będzie inwestycja nie jest pokryty szatą roślinną (drzewa), która podlegałaby ochronie z mocy ustawy o ochronie przyrody ani żadnych innych ustaw i rozporządzeń. W obrębie planowanych robót występują dobre i przeciętne warunki wodne oraz proste warunki gruntowe. Kategoria geotechniczna obiektu – pierwsza, grupa nośności podłoża G1-G2

Poziom swobodnego zwierciadła wód gruntowych na badanym obszarze występował na głębokości powyżej 2,0m od spodu konstrukcji nawierzchni.

4. Urządzenia obce.

W obrębie projektowanej inwestycji zlokalizowane są:

- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć wodociągowa,
- sieć elektroenergetyczna.
- sieć gazowa,
- sieć telekomunikacyjna.

Nie występują kolizje z w/w sieciami.

Wykonawca robót ma obowiązek poinformować o wykonywanych robotach budowlanych administratorów poszczególnych sieci, w terminie nie późniejszym niż 7 dni przed ich rozpoczęciem. W przypadku odkrycia jakiegokolwiek urządzenia nie zlokalizowanego na mapie Wykonawca robót ma obowiązek wstrzymać roboty i powiadomić odpowiednie jednostki o zaistniałej sytuacji.

W przypadku konieczność regulacji wysokościowej bądź przesunięcia w planie studzienek kanalizacyjnych, wodociągowych bądź telekomunikacyjnych Wykonawca również zgłosi ten fakt administratorowi danej sieci z odpowiednim wyprzedzeniem.

5. Charakterystyka techniczna

5.1. Podstawowy zakres inwestycji.

Podstawowy zakres inwestycji obejmuje:

- sfrezowanie istniejących nawierzchni z masy bitumicznej, ułożenie nowej, jednolitej nawierzchni jezdni z masy bitumicznej w celu poprawy warunków jazdy,
- wykonanie poboczy utwardzonych z frezowiny uzyskanej po sfrezowaniu istniejącej nawierzchni z mas bitumicznych.

5.2. Parametry techniczne.

Projektowany zakres robót posiada parametry techniczne zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430):

- | | |
|----------------------------------|-----------------------|
| • klasa dróg | - lokalna |
| • kategoria ruchu | - KR 2 |
| • prędkość projektowa | - $V_p = 20$ km/h |
| • prędkość miarodajna | - $V_m = 30$ km/h |
| • szerokość jezdni: | - zmienna – min 4,00m |
| • pochylenie poprzeczne jezdni | - daszkowy – 2% |
| • przekrój | - drogowy |
| • szerokość poboczy utwardzonych | - 1,00 m |
| • spadek poboczy utwardzonych | - 8,00 % |

5.3. Przekrój normalny.

- Nawierzchnia jezdni

Nawierzchnie poszczególnych odcinków jezdni należy wykonać w dwóch wariantach odpowiednio dla poszczególnych odcinków.

Wariant I obejmuje odcinki:

Droga powiatowa nr 1113D - m. Brzózka, dł. 800 m;

Nawierzchnia jezdni – Wariant I

Konstrukcja nawierzchni jezdni		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni	Gr. warstwy
1.	Frezowanie istniejącej nawierzchni	- 5 cm
2.	Warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S 50/70	5 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		



Wariant II obejmuje odcinki:**Droga powiatowa nr 1114D:**

- m. Głębowice, dł. 990 m;
- Czaplice – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1324D, dł. 990 m;

Nawierzchnia jezdni – Wariant II

Konstrukcja nawierzchni jezdni		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni	Gr. warstwy
1.	Frezowanie istniejącej nawierzchni	- 5 cm
2.	Warstwa profilująca z AC16W 50/70	75 kg/m ²
3.	Warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S 50/70	4 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		

- Pobocza utwardzone

Pobocza wszystkich odcinków dróg objętych opracowaniem należy utwardzić na szerokości 1,0m wykorzystując materiał uzyskany ze sfrezowania warstw bitumicznych jezdni.

Konstrukcja poboczy

Konstrukcja poboczy		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni zjazdów	Gr. warstwy
1.	Frezowina uzyskana po sfrezowaniu warstw bitumicznych nawierzchni jezdni	15 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		15 cm

- Bariery U-11a

W ciągu remontowanych nawierzchni dróg na odcinkach:

- Droga powiatowa nr 1114D: Czaplice – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1324D, dł. 990 m;

,

- Droga powiatowa nr 1113D: m. Brzózka, dł. 800 m,

Zlokalizowane są bariery mostowe, podlegające wymianie. Należy zdemontować istniejące bariery i zamontować nowe bariery typu U-11a o długości podanej na załączonych planach zagospodarowania terenu.

5.5. Przekrój podłużny.

Spadek podłużny projektowanej jezdni nie ulegnie zmianie.

Istniejące rzędne niwelety uwzględniają takie czynniki jak:

- zachowanie minimalnych wymaganych spadków poprzecznych,
- nie przekroczenie maksymalnych spadków podłużnych,
- rzędne posadowienia istniejących wjazdów na posesje prywatne,
- zapewnienie stabilności podłoża gruntowego,
- możliwość prawidłowego odprowadzenia wód opadowych.

Remont istniejących nawierzchni jezdni nie wpłynie znacząco na zmianę rzędnych niwelety.

5.6. Odwodnienie.

Przewiduje się powierzchniowe odwodnienie przebudowywanej drogi. Celem zapewnienia prawidłowego odwodnienia drogi projektuje się zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych oraz wykonanie przepuszczalnego pobocza gruntowego.

6. Poprawa bezpieczeństwa. Wpływ na środowisko.

Inwestycja będzie miała pozytywny wydźwięk zarówno w strefie bezpieczeństwa jak i w strefie zadowolenia społecznego. Wszelkie materiały pozostałe z rozbiórek należy zagospodarować w sposób zgodny z właściwymi przepisami, np. zutylizować (zwłaszcza destrukty bitumiczny) lub odwieźć na składowisko działające legalnie i zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska, posiadające wymagane zezwolenia na składowanie tego rodzaju materiałów (gruz budowlany, ziemia).

Inwestycja nie oddziałuje niekorzystnie na środowisko.

7. Urządzenia obce.

W ciągu projektowanej budowy zlokalizowane są urządzenia obce opisane w pkt 4. Nie występują kolizje z urządzeniami obcymi.

Prace w obrębie urządzeń obcych należy prowadzić zgodnie z uzgodnieniami z administratorami sieci. Należy zwrócić szczególną uwagę przy wykonywaniu robót w obrębie istniejącej infrastruktury podziemnej.

8. Bezpieczeństwo i higiena pracy

Ze względu na realizację inwestycji należy szczególną uwagę zwrócić na to, aby:

- pracownicy w czasie przebywania na budowie powinni być ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze,

- zabezpieczenie i oznakowanie robót utrzymać przez cały okres budowy,
- ograniczyć do minimum przebywanie pracowników na czynnej części jezdni.

Oznakowanie prowadzonych robót związanych z realizacją inwestycji wykonać należy zgodnie z zatwierdzonym Projektem Tymczasowej Organizacji Ruchu.

Każda zmiana istniejącej organizacji ruchu, wymaga odrębnego projektu, opartego na harmonogramie robót i uzgodnionego z zarządem drogi, organem zarządzającym ruchem oraz Policją. Podstawowym wymaganiem jest zapewnienie na czas prowadzenia budowy alternatywnych połączeń komunikacyjnych oraz minimalizacja ograniczeń i utrudnień dla indywidualnego ruchu lokalnego i ruchu pieszego. Tam, gdzie to możliwe i nie zagraża bezpieczeństwu, należy dążyć do udostępnienia dla ruchu zawężonego przekroju jezdni, z zachowaniem wymaganej skrajni. Roboty należy prowadzić zgodnie ze STWiORB oraz z Projektem.

