

OPIS TECHNICZNY

1. WSTĘP.

1.1 Inwestor

Inwestorem zadania jest Gmina Sulików z/s przy ul. Dworcowej 5 w Sulikowie.

1.2 Jednostka projektowa

Dokumentację projektową wykonało Biuro Projektów i Usług Budownictwa AJD PROJEKT z siedzibą w Leśnej przy ul. Kościuszki 5/2A. Biuro projektowe: ul. Młynarska 4, 59-800 Lubań.

1.3 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest sporządzenie dokumentacji projektowej dla zadania pn: „Przebudowa drogi gminnej Nr 109801D Wrociszów - Wilka”.

1.4 Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Zlecenie inwestora,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane Dz.U. Nr 89 z 1994 r. poz. 414 z późn. Zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz.U. Nr 43 z 1999 r. poz. 430, z późn. Zmianami,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. Nr 71 z 2000 r. poz. 838), z późn. Zmianami,
- Mapa do celów projektowych skali 1:1000,
- Aktualne przepisy i normy branżowe.

1.5 Zakres opracowania.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej Nr 109801D łączącą wieś Wrociszów z miejscowością Wilka. Droga zlokalizowana jest na działkach nr 88, 121, 307 obr. Wilka, gmina Sulików, powiat Zgorzelecki.

2. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU – CZĘŚĆ OPISOWA

2.1 Istniejący stan zagospodarowania terenu.

Obszar objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Sulików. Istniejąca droga o nawierzchni mineralno-bitumicznej obecnie jest w bardzo złym stanie technicznym, wieloletnia eksploatacja spowodowała naturalną korozję warstw z mieszanki mineralno-bitumicznej. Nawierzchnia, posiada duże ubytki, wyżłobione przez wody opadowe, napływające z przyległych użytków rolnych oraz liczne dziury i wyboje, w których po opadach zbiera się woda, powodująca stopniową degradację nawierzchni, brak prawidłowego profilu poprzecznego i podłużnego znacznie utrudnia naturalne odprowadzanie wód opadowych. Obecny stan drogi znacznie utrudnia poruszanie się po niej. W związku z powyższym konieczna jest przebudowa drogi z wykorzystaniem rozwiązań gwarantujących jej stabilność i prawidłowe odwodnienie.

W obrębie prowadzonych robót nie istnieje uzbrojenie sieci podziemnej infrastruktury technicznej.

2.1.1 Projektowane zagospodarowanie terenu.

2.1.2 Konstrukcja drogi.

Zaprojektowano przebudowę drogi wraz z istniejącymi zjazdami indywidualnymi z zastosowaniem nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej organiczną obustronnie poboczami tłuczniowymi o szerokości 0,5 m. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi 1400,0 mb i szerokości 4,0m. Trasa projektowanej drogi przebiega po trasie istniejącej i nie przewiduje się jej zmiany (poza niewielkimi korektami). Na odcinku 0+000 km do 1+400 km przewidziano wykorzystanie istniejących warstw konstrukcyjne drogi. Z powodu braku podbudowy na całej szerokości jezdni na odcinku 0+000 km do 0+116 km (obustronnie po 0,5 m) i 1+075 km do 1+155 km (lewostronnie 1,0 m) zaprojektowano wykonanie warstw konstrukcyjnych drogi. Całą istniejącą nawierzchnię z mieszanki mineralno-bitumicznej należy rozebrać a urobek oddać do utylizacji. Warstwy konstrukcyjne drogi należy wyrównać i wyprofilować warstwą tłuczniową fr. 0-31,5 mm o średniej grubości równej 8 cm, a na łukach o nachyleniu 4% wykonać pierwszą warstwę profilującą z kruszywa łamanego – dolna (frakcja 0-63mm) gr. 8cm i drugą warstwę profilującą z kruszywa łamanego – górna (frakcja 0-31,5 mm) średnio gr. 8 cm. Wykonanie warstw nawierzchni drogi z mieszanki mineralno-bitumicznej o łącznej grubości 8 cm: (0/20 mm) 4 cm – warstwa wiążąca, (0/12,8 mm) 4 cm – warstwa ścieralna. Wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi zaprojektowano obustronne pobocza tłuczniowe z kruszywa łamanego frakcji 0- 25 mm, o szerokości 0,5m. Po wykonaniu pobocza drogi należy wykonać obustronnie ścinanie nadmiary zalegającego humusu.

Projektowane warstwy konstrukcyjne drogi (km 0+000 - 1+4000):

- warstwa profilująca z kruszywa łamanego – górna (frakcja 0-31,5 mm) gr. 8 cm,
- warstwa wiążąca (0-20 mm) mineralno-bitumiczna gr. 4 cm,
- warstwa ścieralna (0-12,8 mm) mineralno-bitumiczna gr. 4 cm.

Projektowane warstwy konstrukcyjne drogi na poszerzeniach:

(km 0 + 000 – 0 + 116 oraz km 1 + 075 – 1 + 155):

- warstwa odcinająca piaskowa gr. 10cm
- podbudowa z kruszywa łamanego – dolna (frakcja 0-63mm) gr. 15cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego – górna (frakcja 0-31,5mm) gr. 8cm,
- warstwa wiążąca (0-20mm) mineralno-bitumiczna gr. 4cm,
- warstwa ścieralna (0-12,8mm) mineralno-bitumiczna gr. 4cm.

2.1.3 Odwodnienie drogi.

Odwodnienie jezdni stanowić będzie odpowiednie wyprofilowanie przekroju poprzecznego i podłużnego drogi.

UWAGA!!!

Dokumentacja rysunkowa stanowi integralną część powyższego opisu technicznego.

3. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z normą BN-B-10736:1999 Roboty ziemne. Wykopy otwarte dla przewodów wodociągowych i kanalizacyjnych . Warunki techniczne wykonania, oraz normą PN-EN 1610:2002 Budowa i badania przewodów kanalizacyjnych.

- Trasowanie i niwelacja sieci.

Trasy projektowanych kanałów deszczowych należy wytyczyć przez uprawnionego geodetę. Budowa kanałów z zachowaniem właściwych rzędnych ich dna, ma decydujące znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania całej inwestycji. Trasowanie i niwelację dna kanałów należy prowadzić zgodnie z normą BN-83/8836-02.

- Wykopy.

Wykopy otwarte dla przewodów kanalizacyjnych należy wykonać zgodnie z warunkami technicznymi

wg PN-B-10736. Wykopy do głębokości 1,0m, można wykonać bez obudowy, o ścianach pionowych i szerokości równej głębokości wykopu. Wykopy o głębokości powyżej 1,0m, wykonać z obudową, o ścianach pionowych. Wykopy powinny być zabezpieczone przed zalaniem wodą opadową odpowiednio wyprofilowanym terenem.

- Odwodnienie wykopów.

Podczas prowadzenia prac budowlanych należy zawsze liczyć się z możliwością lokalnego pogorszenia warunków geotechnicznych podłoża, szczególnie uruchomienia zjawiska upłynnienia piasków (kurzawka) oraz podwyższenia poziomu wód gruntowych i jej zwiększonym dopływem do wykopów w przypadku długotrwałych opadów atmosferycznych. W przypadku stwierdzenia objawów kurzawkowych należy dno wykopu wyścielić geowłókniną, obciążając ją warstwą około 5cm żwiru, a wykopy liniowe wykonać pod osłoną bariery igłofiltrowej. Obniżenie poziomu zwierciadła wody gruntowej należy przeprowadzić w taki sposób, aby nie naruszyć struktury gruntu w podłożu realizowanego rurociągu oraz sąsiednich kanałów i studzienek. Poziom wody należy obniżyć minimum 0,5m poniżej dna wykopu, odwodnienie prowadzić całodobowo z uwagi na szkodliwość wahań zwierciadła wody na strukturę gruntu.

Odwodnienie realizować należy poprzez zastosowanie bariery igłofiltrowej, niewielkie ilości wody z wykopu można usunąć wykonując w dnie zagłębienie i stosując pompy. Pompowanie wody gruntowej przerwać po całkowitym zasypaniu rurociągu.

4. Program funkcjonalno-użytkowy.

Zestawienie danych technicznych:

- długość przebudowywanej drogi	- 1400,0 mb,
- szerokości jezdni	- 4,0 m,
- powierzchnia poboczy tłuczniowych	- 1310,0 m ² ,
- powierzchnia nawierzchni do rozebrania	- 5526,9 m ² ,
- frezowanie warstwy ścieralnej	- 203,3 m ²
- powierzchnia korytowania	- 196,0 m ² ,
- warstwa odcinająca piaskowa gr. 10cm	- 196,0 m ²
- podbudowa z kruszywa łamanego – dolna (frakcja 0-63mm) gr. 15cm,	- 196,0 m ²
- podbudowa z kruszywa łamanego – dolna (frakcja 0-63mm) gr. 8cm (na łukach 4%),	- 1108,0 m ²
- podbudowa z kruszywa łamanego – górna (frakcja 0-31,5mm) gr. 8cm,	- 196,0 m ²
- warstwa profilującą tłuczniowa gr.8cm	- 5330,9 m ² ,
- powierzchnia jezdni z mieszanki mineralno-bitum. warstwa wiążąca	- 5526,9 m ² ,
- powierzchnia jezdni z mieszanki mineralno-bitum. warstwa ścieralna	- 5730,2 m ² ,
- krawężniki betonowe układane na płask 15x30 cm na ławie bet.	- 56,0 mb.

5. Dane o wpisie do rejestru zabytków.

Teren objęty opracowaniem nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

6. Dane o wpływie eksploatacji górniczej.

Nie dotyczy.

7. Informacje i dane o zagrożeniu środowiska.

Inwestycja nie stwarza zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.

8. Wymagania ogólne.

- Roboty budowlane należy wykonywać zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz. U. Nr 43 z 1999r. poz. 430 oraz Polskimi Normami.
- Zastosowane materiały (elementy betonowe, rury PCV, kruszywa i inne użyte) wymagają deklaracji zgodności z uzyskanym certyfikatem, aprobatą techniczną lub Polską Normą.
- Podczas wykonywania robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie znaków geodezyjnych wszystkie roboty należy prowadzić ręcznie. Punkt poligonowy podlega szczególnej ochronie pod względem jego nienaruszalności /Dz.U.Nr 25 poz. 115 z 1956r./
- Roboty w rejonach zbliżeń do sieci infrastruktury technicznej prowadzić z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.
- Poszczególne warstwy konstrukcyjne drogi wymagają badania stopnia zagęszczenia i wtórnego modułu odkształcenia (sprężystości). Badanie powinno być wykonane przez uprawnione laboratorium drogownictwa.
- Po zakończeniu robót teren należy uporządkować i zgłosić do odbioru.
- Wykonać geodezyjną inwentaryzację powykonawczą.

Projektant: