

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

- Mapa zasadnicza w skali 1:500,
- Umowa i uzgodnienia z Inwestorem,
- Uzgodnienia branżowe,
- Wizja w terenie,
- Inwentaryzacja wykonana przez projektanta,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. - o drogach publicznych,
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (z późn. zm.) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

2. LOKALIZACJA.

Inwestycja położona jest na dz. nr:722/74, 1134/76, 727, ar. 4, obręb: Bierdzany.

3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy odcinka drogi wewnętrznej ul. Szkolnej w miejscowości Bierdzany.

4. STAN ISTNIEJĄCY.

Droga wewnętrzna na przedmiotowym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni tłuczniowo – gruntowej szerokości 3,0 m – 3,5 m z licznymi ubytkami i nierównościami w przekroju poprzecznym i podłużnym. Woda opadowa i roztopowa odprowadzana jest na teren pasa drogowego.

Na przedmiotowym terenie występuje następująca infrastruktura techniczna:

- sieć energetyczna,
- sieć wodociągowa,
- sieć teletechniczna,
- kanalizacja sanitarna.

5. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI.

Droga – wewnętrzna:

- odcinek ABC – 327,68 mb,

Szerokość jezdni – 3,5 m,

Spadek poprzeczny jezdni – jednostronny – 2%,

Szerokość poboczy – 0,75 m,

Spadek poprzeczny poboczy – 8%.

6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH - ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Jezdnię drogi wewnętrznej projektuje się szerokości 3,5 m o nawierzchni jednowarstwowej (mma) AC16TD grubości 7 cm. Jezdnię projektuje się z jednostronnym spadkiem – 2 %.

Wzdłuż drogi projektuje się obustronne pobocze szerokości 0,75 m z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub tłucznia kamiennego 0-31,5 mm grubości 10 cm.

Pobocza projektuje się ze spadkiem – 8 %.

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu koryta pod nową konstrukcję jezdni. Po wykonaniu koryta podłoże należy dogęścić mechanicznie.

Podbudowę wykonać i zagęścić warstwami zgodnie z obowiązującymi normami. Roboty ziemne wykonywać mechanicznie a w miejscach występowania istniejącego uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie.

Nadmiar urobku zostanie wywieziony na wysypisko lub zagospodarowany przez inwestora.

Profil podłużny drogi dostosować w taki sposób, aby po przebudowie drogi zapewnić prawidłowe odwodnienie jezdni oraz do minimum zmniejszyć ewentualne uciążliwości w korzystaniu z terenów przyległych. Spadki podłużne dostosować do istniejących bram wjazdowych.

7. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI:

JEZDNI:

- 7 cm	- warstwa ścieralno - wiążąca (mma) AC16TD
- 10 cm	- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C _{90/3} 0 - 31,5 mm
- 20 cm	- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C _{90/3} 0 - 63 mm
	- zagęszczone podłoże gruntowe

8. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI:

- jezdnia (mma) AC16TD – 1163,00 m²,

- pobocze – 492,00 m².

9. ODWODNIENIE.

Woda opadowa i roztopowa będzie odprowadzana tak jak dotychczas na pas drogowy drogi wewnętrznej i do istniejącego rowu drogowego drogi wojewódzkiej za pośrednictwem projektowanego odwodnienia liniowego klasy D-400 o wymiarach 1000×250×250.

10. URZĄDZENIA I OBIEKTY OBCE.

Należy wykonać regulację wysokościową istniejących urządzeń do projektowanych rzędnych nawierzchni. Na kable energetyczne i teletechniczne należy zastosować rury osłonowe dwudzielne Ø110.

11. ZIELEŃ.

Nie przewiduje się wycinki drzew.

12. INFORMACJE DODATKOWE.

Do przebudowy należy użyć materiały posiadające stosowne aprobaty techniczne oraz świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym (zgodnie z ustawą o wyrobach budowlanych).

Projektowane rozwiązania pokazano na rysunkach szczegółowych.

Integralną częścią opracowania są specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót.

13. ORGANIZACJA RUCHU.

Projekt organizacji ruchu na czas robót – opracować przed przystąpieniem do robót i zatwierdzić we właściwym organie zarządzającym ruchem, a następnie uzyskać decyzję na zajęcie pasa drogowego.

Projekt stałej organizacji ruchu:

Projektuje się znaki D-46 – „droga wewnętrzna” (1 szt.) oraz D-47 - „koniec drogi wewnętrznej” (1 szt.). Znaki zostaną umieszczone na słupkach prostych z rury ocynkowanej o przekroju okrągłym (Ø60 mm).

Znaki należy zamontować na wysokości 2,00 m mierząc od nawierzchni do dolnej krawędzi tarczy znaku, oraz w odległości 0,5 m do 2,0 m od krawędzi jezdni do lica tarczy znaku.

Lica tarcz znaków wykonać z folii odbłaskowej typu 2.

Znaki należy ustawiać zgodnie z załączonym planem sytuacyjnym tak, aby nie zasłaniały istniejącego oznakowania.

Znaki drogowe pionowe powinny być zgodne ze wzorami w załączniku nr 1 do Rozporządzenia

Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (z późn. zm.) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Wykonawca zadania powinien każdorazowo sprawdzić ich widoczność i ewentualnie dokonać drobnych korekt ich ustawienia.

14. ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE.

Przed rozpoczęciem robót należy:

- zapoznać się z uzbrojeniem terenu,
- przeprowadzić kontrolę terenu celem wyznaczenia ewentualnych kolizji z niezinwentaryzowanym uzbrojeniem podziemnym,
- zlecić jednostce wykonawstwa geodezyjnego oznakowanie punktów osnowy geodezyjnej celem zabezpieczenia przed zniszczeniem w czasie robót,
- wytyczyć oraz w sposób trwały i widoczny oznakować w terenie lokalizację projektowanych obiektów. Prace te powinny zostać wykonane przez służby geodezyjne.
- teren budowy zabezpieczyć przed osobami postronnymi oraz widocznie oznakować,
- powiadomić właścicieli istniejącego uzbrojenia terenu i właścicieli działek o terminie rozpoczęcia robót,
- oznakować teren prac w pasie drogowym.

Roboty należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami oraz sztuką budowlaną.