

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU WRAZ I ISTOTNYMI PRAMETRAMI TECHNICZNYMI.

1. Opis przedmiotu zamówienia

Projekt przewiduje wykonanie przebudowy drogi powiatowej nr 3016D w km 0+000 – 3+447 długość 3,447 km, Pieszyce - Sokolec, wraz ze wzmocnieniem istniejącej podbudowy, ułożeniem nowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej, przebudową zjazdów, przepustów i elementów odwodnienia.

2. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Zgodnie z wybraną koncepcją przebieg projektowanych dróg prowadzony jest po istniejącym terenie i na wysokości zbliżonej do rzędnych terenu z niezbędną korektą łuków poziomych i pionowych.

Odbudowa wykonywana będzie w obrębie działek będących własnością Powiatu Kłodzkiego, w granicach istniejącego pasa drogowego.

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Projekt niniejszy obejmuje swoim zakresem następujące zagadnienia:

- a. Rozbiórkę istniejącej nawierzchni z mieszanki bitumicznej wraz z rozbiórką przepustów
- b. Wykonanie przepustów, pod jezdnią i pod zjazdami
- c. Wykonanie koryta o głębokości 20 cm
- d. Wykonanie podbudowy z kruszyw łamanych na zjazdach, poszerzeniach jezdni, miejscach postojowych o grubości 20 cm
- e. Wykonanie podbudowy z kruszywa stabilizowanego cementem gr. 20 cm na poszerzeniach jezdni
- f. Wyrównanie istniejącej podbudowy mieszanką kamienną 0-31,5 mm o grubości 10 cm w obrębie jezdni
- g. Wyrównanie istniejącej podbudowy mieszanką kamienną 0-31,5 mm o grubości 15 cm w obrębie poboczy
- h. Wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego grubość 4 cm warstwa wiążąca zjazdy
- i. Wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego grubość 6 cm warstwa wiążąca jezdni
- j. Nawierzchnia z betonu asfaltowej grubość 4 cm warstwa ścieralna jezdni i zjazdy

4. STAN ISTNIEJĄCY

Projektowany odcinek drogi o długości 3,447 km rozpoczyna się w km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3356D Jugów – Sokolec, przebiega przez obręb Jugowa do granicy powiatu w kierunku Miejscowości Pieszyce.

Droga na całym odcinku w :

- km 0+000 – 3+447 posiada nawierzchnię z mieszanki która jest w złym stanie technicznym. W wielu miejscach istniejąca droga ma zniszczoną nawierzchnię, elementy odwodnienia zamulone i uszkodzone. Występują podłużne koleiny i po-

przecznymi nierównościami oraz licznymi ubytkami. Posiada przekrój poprzeczny szlakowy a przebieg stokowy na całej długości.

Istniejące rowy przydrożne zamulone.
Istniejące przepusty wymagają przebudowy.
Zjazdy na przyległe działki wymagają przebudowy.
Urządzenia obce nie występują.

5. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Projekt przebudowy drogi obejmuje odcinek o łącznej długości 3447 m. Projektowany odcinek drogi na długości 3,447 km rozpoczyna się w km 0 + 000 w miejscowości Jugów i przebiega przez obręb Jugów w kierunku miejscowości Pieszycy (do granicy powiatu kłodzkiego). Na całej długości przebiega w granicach istniejącego pasa drogowego. Opracowanie przebiega w obrębie działek będących własnością Powiatu Kłodzkiego. Zgodnie z wybraną koncepcją przebieg projektowanych dróg prowadzony jest po istniejącym terenie i na wysokości zbliżonej do rzędnych terenu niezbędną korektą łuków poziomych i pionowych. Droga na całym odcinku ma przekrój szlakowy a przebieg stokowy.

5.1. ROZWIĄZANIE SYTUACYJNE

Przebudowa drogi przebiegać będzie w granicach istniejącego pasa drogowego. Projektowana droga jest drogą jednojezdniową o szerokości jezdni 5,00 m i szerokości korony 7,00 – 10,00 m. Odbudowa drogi przebiegać będzie po istniejącym terenie:

- Projektowana szerokość jezdni – 5,00 m wraz z lokalnymi poszerzeniami na łukach poziomych do 7,00m i 6,00 m
- pobocza szerokości 1,00 m, utwardzone kruszywem łamanym, spadek poprzeczny 6-8%

Ponadto przewiduje się odbudowę wszystkich zjazdów na przyległe grunty.

5.2. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE

Niweleta drogi dostosowana jest do istniejącego terenu, spadki poprzeczne – na prostej 2 % na łukach poziomych jednostronne od 2% do 5%. Spadki podłużne drogi wynikają ze spadków istniejącej drogi i wynoszą od 1,0 % do 8,0 %.

5.3. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

Ze względu na rodzaj i zakres zniszczeń istniejącej nawierzchni i podbudowy zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni:

Km 0+000 – 3+447

- wykonanie niezbędnych robót rozbiórkowych
- wykonanie frezowania istniejącej nawierzchni na średnią głębokość 10 cm z pozostawieniem materiału z frezowania na miejscu

- profilowanie i zagęszczenie stalowym walcem gładkim tak przygotowanej podbudowy
- ułożenie warstwy wyrównawczej na sfrezowanej podbudowie z kruszywa łamanego 0-31,5 mm przy średniej grubości warstwy 10 cm
- Skropienie podbudowy emulsją asfaltową w ilości 0,50 kg/m²
- wykonanie warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 16 W o grubości 6 cm
- wykonanie warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 11 S o grubości 4 cm
- na poszerzeniach jezdni zaprojektowano nową konstrukcję podbudowy z kruszywa łamanego 0-31mm gr. 20 cm ułożoną na w-wie z kruszywa stabilizowanego cementem gr. 20 cm

Szczegółowe rozwiązania konstrukcji jezdni, jej grubość i szerokości podano na przekrojach konstrukcyjnych.

Łuki poziome i załamania trasy dostosowane są do przebiegu istniejącej drogi.

6. ZJAZDY I MIJANKI

- Wykonanie koryta o głębokości 20 cm
- Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-63 mm o grubości 20 cm
- Skropienie podbudowy emulsją asfaltową w ilości 0,50 kg/m²
- wykonanie warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 16 W o grubości 4 cm
- wykonanie warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 11 S o grubości 4 cm

7. ODWODNIENIE DROGI

Powierzchniowe odwodnienie jezdni i korony drogi zapewnione jest dzięki odpowiednim spadkom podłużnym i poprzecznym.

Wodę spływającą z korony drogi i terenów przydrożnych do rowów odprowadza się na przyległy teren do istniejących odbiorników.

Na całym projektowanym odcinku drogi przyjęto przekrój szlakowy o 2 % spadku poprzecznym dwustronnym na prostej i 2%do 5% spadku poprzecznym jednostronnym na łukach.

Przyjęte spadki poprzeczne i podłużne na projektowanym odcinku umożliwiają odprowadzenie wód z jezdni w sposób grawitacyjny.

Dla prawidłowego funkcjonowania odwodnienia zaprojektowano oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych oraz przebudowę istniejących przepustów pod drogą i pod zjazdami.

8. UWAGI KOŃCOWE

Niniejszy opis sporządzono na podstawie dokumentacji technicznej.

Elementami dokumentacji przetargowej oprócz kosztorysu inwestorskiego są:

- Szczegółowa Specyfikacja Techniczna
- Dokumentacja Techniczna
- Dokumentacja Przetargowa.