

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

„(...)

Część 4 – Przebudowa drogi w m. Płóczki Górne dz. 819/5 oraz w m. Mojesz dz. 18/1

Przedmiotem robót budowlanych jest przebudowa istniejącej konstrukcji drogi tłuczniowej na nawierzchnię ulepszoną z mieszanki mineralno – asfaltowej, z utwardzeniem poboczy kruszywem łamanym o łącznej długości ok. 673 mb.

W ramach wykonanych robót budowlanych zostanie zapewnione właściwe odwodnienie powierzchniowe nowej nawierzchni poprzez zaprojektowane spadki poprzeczne i podłużne. Projektowaną konstrukcję nawierzchni zakwalifikowano do pierwszej kategorii geotechnicznej o prostych warunkach gruntowych. Realizacja robót będzie przebiegać jednoetapowo.

Roboty budowlane będą prowadzone na terenie działki nr 819/5dr, obręb 0017 Płóczki Górne oraz na terenie działki nr 18/1dr obręb 0011 Mojesz.

Stan istniejący

Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wynosi od 4,5 do 11,0 m. Pas drogowy drogi wewnętrznej posiada jezdnię o nawierzchni tłuczniowej szer. ok.3 m oraz pobocza gruntowe. Wody opadowe są wchłaniane do ziemi na terenie zielonym pasa drogowego.

Rozwiązania projektowe

Parametry techniczne

- kategoria drogi: gminna nr 108736D,
- klasa drogi: D – dojazdowa,
- kategoria ruchu na drodze: KR1,
- prędkość projektowa: 30 km/h,
- między mijankami szerokość jezdni: 3,50 m,
- na mijankach szerokość jezdni: 5,0 m,
- szerokość poboczy utwardzonych: 0,5-0,75 m, obustronne.

Przebieg trasy w planie

Początek przebudowy nawiązuje do istniejącej jezdni o nawierzchni asfaltowej szer. 3,0 m. Istniejącą jezdnię poszerzono na odcinku ok.14m tak aby dostosować szerokość projektowanej jezdni do szer. 3,5 m.

Km 0+000- Początek projektowanego odcinka drogi,

Km 0+000- Początek łuku kołowego R=132m,

Km 0+007,50- Koniec łuku kołowego,

Km 0+022,99- Początek łuku kołowego R=141m,

Km 0+045,01- Koniec łuku kołowego,

Km 0+066,17- Początek łuku kołowego R=214m,

Km 0+087,24- Koniec łuku kołowego,

Km 0+105,48- Początek łuku kołowego R=436m,

Km 0+119,34- Koniec łuku kołowego,

Km 0+194,00- Początek mijanki,

Km 0+222,00- Koniec mijanki,

Km 0+174,61- Początek łuku kołowego R=76m,

Km 0+211,19- Koniec łuku kołowego,

Km 0+219,13- Początek łuku kołowego R=79m,

Km 0+257,82- Koniec łuku kołowego,

Km 0+300,07- Początek łuku kołowego R=90m,
Km 0+302,00- Początek mijanki,
Km 0+328,78- Koniec łuku kołowego,
Km 0+332,00- Koniec mijanki,
Km 0+340,21- Początek łuku kołowego R=227m,
Km 0+359,44- Koniec łuku kołowego,
Km 0+405,94- Początek łuku kołowego R=201m,
Km 0+443,87- Koniec łuku kołowego,
Km 0+673- Koniec projektowanego odcinka drogi.

Profil podłużny

Niweletę projektowanego odcinka drogi dostosowano do rzędnych istniejących. Spadki podłużne niwelety przebudowywanego odcinka drogi nie ulegają zmianie w stosunku do stanu istniejącego i nie przekraczają wartości normatywnych.

Przekroje poprzeczne

Przekrój poprzeczny projektowanego odcinka drogi należy wykonać ze spadkiem 2%.

- w km od 0+000 do 0+160, prawostronny,
- w km od 0+160 do 0+180, odwrócenie spadku na lewostronny tzw. rampa drogowa,
- w km od 0+000 do 0+673, lewostronny.

Konstrukcje nawierzchni

Projektowaną konstrukcję nawierzchni zakwalifikowano do pierwszej kategorii geotechnicznej

o prostych warunkach gruntowych.

Ze względu na kwalifikacje podłoża do grupy nośności G2 zaprojektowano warstwę wzmacniającą ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej (pospółki), która pełni też rolę warstwy odcinającej.

Konstrukcje nawierzchni

Konstrukcja jezdni po nowym śladzie oraz poszerzeniu

- warstwa ściernalna AC11 S - gr.4 cm,
- warstwa wiążąca AC16 W - gr.5 cm,
- w-wa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 ,kruszywo łamane 0/31,5 E2 ≥130 Mpa-gr.20cm
- warstwa odcinająca z kruszywa naturalnego, pospółki- CBR≥20 %, E2≥80Mpa- gr.20 cm,
- istniejące podłoże wyprofilowane i dogęszczone $I_s \geq 0.97$, E2≥50Mpa

Konstrukcja jezdni po istniejącym śladzie z wykorzystaniem istniejącej podbudowy;

- warstwa ściernalna AC11 S - gr.4 cm
- warstwa wiążąca AC16 W - gr.5 cm
- w-wa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 ,kruszywo łamane 0/31,5 E2 ≥130 Mpa-gr.20cm,
- istniejąca konstrukcja nawierzchni, wyprofilowana i dogęszczona, E2≥80Mpa.

Na połączeniu konstrukcji istniejącej i poszerzenia projektuje się ułożenie geosiatki szer. 1,0-1,5 m o sztywnych węzłach i podstawowych parametrach:

Wytrzymałość na rozciąganie (wzdłuż/wszerz) - kN/m - 100/100

Wydłużenie przy zerwaniu - % - 3

Geosiatkę należy przymocować (przykleić) w połowie w istniejącej konstrukcji po sfrezowaniu i w połowie na górnej warstwie podbudowy z kruszywa łamanego, podłoże pod siatkę po dokładnym oczyszczeniu należy skropić emulsją lub asfaltem upłynnionym. Należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe ułożenie geosiatki, niedopuszczalne są

fałdy i załamania oraz geosiatka winna być ułożona symetrycznie do styku konstrukcji starej i nowej nawierzchni.

Konstrukcja nawierzchni pobocza

niesort 0/31,5 stabilizowany mechanicznie zamknięty miałem 0/5 - gr.10cm

alternatywnie: umocnienie destruktem bitumicznym -gr.10 cm

Skarpy rowów oraz tereny zielone w granicach pasa drogowego.

-humus gr.10 cm z obsianiem trawą

W przypadku niesprzyjających warunków uniemożliwiających zakorzenienie się trawy na skarpach, zastosować umocnienie skarp geotkaniną lub zastosowanie hydroobsiewu.

Przewiduje się wycinkę drzew zlokalizowanych w pasie drogowym a kolidujących z projektowaną przebudową drogi.

Drzewa nie kolidujące z projektowaną przebudową zostaną „prześwielone” tj. obcięcie gałęzi znajdujących się w skrajni drogowej.

Odwodnienie drogi

Odwodnienie drogi zachowano jako powierzchniowe, nadając projektowanym nawierzchniom odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne. Wody opadowe i roztopowe będą wchłaniane do ziemi w granicach pasa drogowego.

Wyznaczenie trasy w terenie.

Elementy trasy drogi wyznaczyć wg. projektu zagospodarowania terenu. Rzędne terenu zaniwelowano w nawiązaniu do założonych reperów roboczych.

Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia zawiera Załącznik nr 11 do SWZ – Dokumentacja projektowa.

(...)”