

Dokumentacja Techniczna

- UPROSZCZONA -

Wzmocnienie nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 189
/ Jastrowie – Więcbork /
odc. od skrzyż. z dr. powiatową do granicy województwa

CPV – 45.23.32.20-7

Termin realizacji – do 31.06.2024r.

Zatwierdzono

w Wielkopolskim Zarządzie Dróg Wojewódzkich

w Poznaniu

Poznań2024 r.

.....

/podpis/

Złotów 2024r.

SPIS ZAWARTOŚCI

1. Opis techniczny
2. Rysunki
 - Rys. 1 – Plan orientacyjny
 - Rys. 2.1 – 2.3 Plan sytuacyjny
 - Rys. 3 – Przekrój normalny

Opis techniczny

1. Opis przedmiotu opracowania

Przedmiotem opracowania jest remont istniejącej nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 189 Jastrowie - Więcbork na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową o relacji Łobzenica – Lipka do granicy województwa wielkopolskiego tj. km 32+300 – 33+200, długość odcinka 0,9 km.

2. Stan istniejący

Istniejąca nawierzchnia jest w złym stanie technicznym z licznymi pęknięciami liniowymi, zarówno podłużnymi jak i poprzecznymi, a także siatkowymi, miejscami z dużymi wykruszeniami. Obserwuje się również liczne wykruszenia krawędzi, a miejscami postępujący od krawędzi głęboki ubytek materiału warstw jezdnych.

3. Technologia robót

Projektuje się wzmocnienie istniejącej nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 189 na odcinku od km 32+300 do km 33+200. W zakres wzmocnienia wchodzi ułożenie na całym odcinku nowej nawierzchni w-wy ścieralnej SMA11 na uprzednio przygotowanej i wyprofilowanej nawierzchni istniejącej wzmocnionej geosiatką oraz odtworzenie krawędzi jezdni. Projektuje się profilowanie i umocnienie pobocza kruszywem 0/31,5 z profilowaniem i umocnieniem skarp oraz humusowanie i obsianiem trawą.

4. Zakres robót

Inwestycja polega na wykonaniu poszerzenia istniejącej jezdni z 5,0m do 6,5 m. Poszerzenie będzie wykonane obustronnie, po stronie lewej będzie o 0,6m a prawa strona będzie poszerzona o 0,9m. Konstrukcja na poszerzeniu będzie składać się z warstwy wzmocnienia podłoża gruntem stabilizowanym cementem C3/4 o gr. 15 cm, na niej ułożona będzie podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o gr. 20 cm. Następnie ułożona będzie warstwa podbudowy zasadniczej z BA AC22P 50/70 gr. 7 cm, aby zapewnić lepsze połączenie istniejącej nawierzchni z poszerzeniem projektuje się frezowanie istniejącej krawędzi o szer. 20 cm i gr 5 cm, która jest niejednorodna i pozarywana. Kolejną projektowaną warstwą jest warstwa profilująco wyrównawcza z BA AC16W 35/50, ułożona na wykonanym poszerzeniu i istniejącej jezdni. Kolejnymi warstwami wzmocnienia całej jezdni jest siatka szklano-węglowa 120/200, warstwa wiążąca z BA AC 16W 35/50 gr. 5 cm i warstwa ścieralna z SMA11 PMB 45/80-55 gr. 4 cm.

Projektuje się również wykonanie pobocza z kruszywa łamanego o jasnej barwie gr. 10 cm, wymianę istniejącego oznakowania pionowego i wykonanie oznakowania poziomego w osi i krawędzi metodą grubowarstwowego natrysku chemoutwardzalnego zgodnie z projektem (oddzielne opracowanie). Na końcowym odcinku o dł. 170m w km od 33+030 do 33+200 ze względu na brak miejsca na poszerzenie, wykonana zostanie nakładka wzmacniająca na szerokości istniejącej nawierzchni składająca się, z warstwy geosiatki szklano-węglowej, warstwy wiążącej oraz warstwy ścieralnej analogicznie jak przy odcinku z poszerzeniem. Przed wykonaniem poszczególnych warstw należy wykonać frezowanie, które ma za zadanie wyprofilować nierówności istniejącej nawierzchni. Na tym odcinku ze względu na duży spadek podłużny, zaprojektowano również w poboczu ściek z korytek betonowych trójkątnych oraz ścieki skarpowe trapezowe, odprowadzające wodę na spód skarpy.

UWAGI:

- w celu prowadzenia robót należy zabezpieczyć plac budowy zgodnie z przepisami oraz zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy,
- wszystkie roboty należy wykonać zgodnie ze sztuką budowlaną, obowiązującymi normami i przepisami bhp,
- koszty transportu i utylizacji nie podlegają odrębnej zapłacie i przyjmuje się, że uwzględnione są w cenie kosztorysu.