

OPIS TECHNICZY

1. Podstawa opracowania:

- Zlecenie z Urzędu Gminy Jaraczewo nr 308/2009 z dnia 08.09.2009 r.
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000
- Wizja w terenie i pomiary uzupełniające
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. (Dz. U. Nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

2. Cel opracowania:

Celem opracowania jest remont drogi gminnej nr 611021P Gola - Skokówko, na terenie gminy Jaraczewo i gminy Borek Wlkp.

3. Opis sytuacji:

Remontowana droga dotyczy dwóch odcinków:

- a) Odcinek leżący na terenie gminy Jaraczewo – w miejscowości Gola to ul. Okrężna (odcinek B-C) o dł. 2 197,2 m – zmiana nawierzchni żwirowo tłuczniowej na nawierzchnię bitumiczną oraz ul. Leśna (odcinek C-D do granicy gminy) o dł. 492,1 m – wzmocnienie nawierzchni bitumicznej poprzez ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego. Ponadto w ramach remontu zaprojektowano dwie zatoki autobusowe odpowiednio na ul. Okrężnej i na ul. Leśnej wraz z odcinkami ciągów pieszych (chodników). W celu uporządkowania własności gruntowych zachodzi konieczność wykupu części terenu działek nr: 327/2, 348, 340 według proponowanych granic.

- b) Odcinek leżący na terenie gminy Borek Wlkp. – w miejscowości Skokówko (odcinek D-E od granicy Gminy) o dł. 1 524,1 m - wzmocnienie nawierzchni bitumicznej poprzez ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego.

Remontowany odcinek o łącznej dł. 4 213,4 m połączy drogę powiatową nr 4087P relacji Jaraczewo – Mchy z drogą krajową nr 12 relacji Jarocin – Leszno.

Remontowana droga gminna nie zmienia przebiegu osi tras.

Przebieg projektowanego remontu jak również lokalizację zatok autobusowych i chodników pokazano na rysunkach nr 2.1. do 2.7. – plany sytuacyjne.

4. Niweleta:

Projektowaną niweletę remontowanej drogi na odcinku B-C należy poprowadzić po terenie natomiast na odcinku C-D-E (projektowane wzmocnienie) niweletę podniesiono równolegle o gr. warstwy wzmacniającej tj. 4 cm.

5. Przekrój normalny:

Przekrój normalny remontowanej drogi gminnej:

odcinek B - C:

- szerokość jezdni 4,0 m o dwustronnym spadku poprzecznym $i = 2\%$
- szerokość poboczy min. 0,75 m ze spadkiem poprzecznym $i = 6\%$
- szerokość zatoki autobusowej 2,0 m
- szerokość chodnika 1,5 m (peron o szerokości 1,0 m)

odcinek C-D-E:

- szerokość jezdni 3,7 m o dwustronnym spadku poprzecznym $i = 2\%$
- szerokość poboczy min. 0,75 m ze spadkiem poprzecznym $i = 6\%$

- szerokość zatoki autobusowej 2,0 m
- szerokość chodnika 1,5 m (peron o szerokości 1,0 m)

Projektowana konstrukcja nawierzchni:

odcinek B - C:

- istniejąca jezdnia – nawierzchnia tłuczniowo żwirowa po uprzednim oczyszczeniu
- warstwa podbudowy grubości 10 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102
- warstwa wiążąca grubości 4 cm z betonu asfaltowego wg PN-S-96025
- skropienie międzywarstwowe asfaltem
- warstwa ścieralna grubości 3 cm z betonu asfaltowego wg PN-S-96025

odcinek C-D-E:

- istniejąca jezdnia – nawierzchnia bitumiczna po uprzednim oczyszczeniu
- skropienie międzywarstwowe asfaltem
- warstwa ścieralna grubości 4 cm z betonu asfaltowego wg PN-S-96025

zatoki autobusowe:

- warstwa odsączająca grubości 15 cm z piasku średniego
- warstwa dolna podbudowy grubości 10 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102
- warstwa górna podbudowy grubości 10 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102
- warstwa wiążąca grubości 4 cm z betonu asfaltowego wg PN-S-96025
- skropienie międzywarstwowe asfaltem
- warstwa ścieralna grubości 3 cm z betonu asfaltowego wg PN-S-96025

chodniki:

- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 grubości 5 cm
- kostka brukowa betonowa grubości 6 cm – kolor szary

zjazdu na posesję przez chodnik:

- warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 grubości 5 cm
- kostka brukowa betonowa grubości 8 cm – kolor czerwony

zjazdu na pola:

- warstwa podbudowy grubości 15 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

Istniejące pobocze na szerokości 0,75 m należy podnieść (wyrównać) do wysokości powierzchni jezdni stosując kruszywo łamane granitowe niesortowane 0 – 32,5 mm.

Obramowanie chodnika od strony jezdni to krawężnik betonowy 15 x 30 cm ułożony na ławie betonowej B-15 z oporem a od strony posesji obrzeże betonowe 6 x 20 cm.

Projektowaną konstrukcję nawierzchni jezdni remontowanej drogi przedstawia rysunek nr 3 – przekrój normalny.

6. Odwodnienie:

Sposobu odprowadzania wód opadowych z powierzchni jezdni remontowanych dróg nie zmieniono. Wody opadowe z powierzchni jezdni odprowadzane są grawitacyjnie poprzez spadki poprzeczne i podłużne jezdni oraz poboczy do istniejących rowów przydrożnych lub w sposób rozproszony na przydrożne pola.

7. Organizacja ruchu kołowego:

W rejonie skrzyżowania ulicy Okrężnej z ulicą Leśną oraz zatoki autobusowej (pkt. C) wprowadzono oznakowania pionowe i poziome (przejście dla pieszych).

Lokalizację i ilość znaków drogowych przedstawiono na rysunku nr 2.4. – plan sytuacyjny oraz na rysunku nr 4 – zestawienie projektowanych znaków drogowych.

8. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia:

Zgodnie z wymogami Prawa Budowlanymi Art. 20.1 ustęp 1b poniżej przedstawia się informację dotyczącą:

- a) Wykonywanie robót ziemnych związanych z wykopami pod konstrukcję nawierzchni na zjeździe,

Przed przystąpieniem do robót ziemnych konieczne jest zbadanie terenu, czy nie ma na nim w miejscach przewidywanych wykopów przewodów wodociągowych, kanalizacyjnych, kablowych. W przypadku ich istnienia należy przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności tj. roboty ziemne należy wykonać ręcznie a roboty prowadzić pod ścisłym nadzorem delegata odpowiedniego zakładu. Wykonywanie wykopów poprzez ich podkopywanie jest niedopuszczalne. Przy mechanicznym sposobie wykonywania wykopów tj. koryta pod konstrukcję nawierzchni jezdni należy przestrzegać szczególnych warunków bezpieczeństwa, związanych z pracą i obsługą maszyn, które mogą stanowić zagrożenie dla osób zatrudnionych lub znajdujących się w pobliżu.

- b) Wykonywania robót drogowych w pasie drogowym

Roboty należy prowadzić z wyłączeniem części powierzchni jezdni z ruchu.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Urządzenia użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze winny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót.

Osobom wykonującym czynności związanych z robotami na drodze należy wydać odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej. Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odblaskowe.

Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych z wyłączeniem części powierzchni jezdni z ruchu należy dostosować do rozmiaru i miejsca ich wykonania oraz rodzaju drogi.

Miejsce robót powinno być odgrodzone od ruchu zaporami drogowymi, ustawionymi możliwie blisko terenu robót, tak aby

odcinek jezdni był jak najkrótszy, a jej zwężenie jak najmniejsze. Niezależnie od zapór drogowych, w poprzek jezdni należy stosować od strony najazdu na zwężony odcinek jezdni tablicę kierującą. Oznakowanie robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu powinno ostrzegać kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniami w ruchu.

Warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano – montażowych przedstawiono w przepisach podanych w projekcie budowlano – wykonawczym w pozycji „Zagadnienia BHP”.

Opracował: