

Opis zamierzenia Inwestycyjnego

„Przebudowa drogi gminnej na dz. ewid. nr 7168, 6517

w miejscowości Stara Wieś”

Głównym celem opracowania jest poprawa warunków komunikacyjnych do przyległych gospodarstw oraz gruntów rolnych, która jest ważnym ogniwem dojazdu rolników do gospodarstw i gruntów rolnych.

2. INWESTOR ZADANIA

Inwestorem zadania jest Gmina Brzozów

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1. Lokalizacja

Odcinek drogi dojazdowej położony jest na terenie miejscowości Przysietnica i nie stanowi on w chwili obecnej drogi publicznej w rozumieniu ustawy o drogach publicznych.

Przebieg zaproponowanej w projekcie trasy pokrywa się z przebiegiem istniejącego ciągu drogowego.

Teren prowadzonych robót budowlanych zlokalizowany jest w pasie drogowym na działce ew. nr 7168, 6517 w miejscowości w Stara Wieś, do których Inwestor posiada prawo dysponowania na cele budowlane.

3.2. Istniejący stan zagospodarowania pasa drogowego

Droga na przedmiotowym odcinku przebiega w tereny gruntów rolnych oraz do przyległych gospodarstw. W stanie istniejącym droga posiada nawierzchnię częściowo wzmocnioną kruszywem; utwardzenie nie ma charakteru jednolitej warstwy nośnej. W znacznej części odcinka drogi występują dziury, wyrwy tworząc tym samym podczas opadów deszczu zastoiska wody.

W przebiegu sytuacyjnym istniejąca droga przebiega w sposób uporządkowany.

W przebiegu sytuacyjnym-wysokościowym istniejąca droga ukształtowana jest znacznym spadku podłużnym, pochylenie podłużne jest jednostajne od ok. 1,1 - 5,0 % w kierunku zachodnim, trasa jest uporządkowana. Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniową. Ciąg drogowy będący przedmiotem opracowania jest dość intensywnie wykorzystywany przez ruch pojazdów rolniczych do gruntów rolnych.

3.3 Charakterystyka uszkodzeń drogi

Uszkodzenia ciągu drogowego obserwowane są od 2000 roku, występują każdorazowo po roztopach wiosennych i po okresach opadów deszczu. Powstające deformacje i ubytki czynią drogę czasowo nieprzejezdną, wymagającą ciągłego profilowania i uzupełniania ubytków kruszywem kamiennym.

4. ZAKRES WYKONYWANYCH ROBÓT

Długość drogi	-	405 mb
Szerokość drogi	-	2,6 – 2,9 mb

w tym:

Długość nawierzchni z betonu asfaltowego – 169 m+55m i szerokość 2,6 m

Długość nawierzchni z kruszywa kamiennego - 181 m i szerokość 2,9 m

W zakresie przedmiotowego projektu przewiduje się dostosowanie geometrii i przebiegu niwelety do występujących warunków wysokościowych otaczającego terenu w powiązaniu z przyjętą konstrukcją nawierzchni. Przed przystąpieniem do profilowania podłoże powinno być oczyszczone ze wszelkich zanieczyszczeń. Po czyszczeniu powierzchni podłoża należy sprawdzić, czy istniejące rzędne terenu umożliwiają uzyskanie po profilowaniu zaplanowanych rzędnych podłoża. Podłoże (koryto) po wyprofilowaniu i zagęszczeniu powinno być utrzymywane w dobrym stanie.

Jeżeli po wykonaniu robót związanych z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża nastąpi przerwa w robotach i Wykonawca nie przystąpi natychmiast do układania warstw nawierzchni, to powinien on zabezpieczyć podłoże przed nadmiernym zawilgoceniem.

Mieszanka kruszywa powinna być rozkładana w warstwie o jednakowej grubości, przy pomocy układarki lub równiarki, z zachowaniem wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych. Zaleca się, aby grubość pojedynczo układanej warstwy nie przekraczała 10 cm po zagęszczeniu.

Rozpoczęcie budowy następnej warstwy może nastąpić po odbiorze poprzedniej warstwy przez Inspektora Nadzoru.

Warstwę górną z kruszywa kamiennego (0-31,5) po rozlokowaniu zagęścić mechanicznie do gr 15 cm. Materiałem do wykonania nawierzchni z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie powinno być kruszywo łamane, uzyskane w wyniku przekruszenia surowca skalnego. Kruszywo powinno być jednorodne bez zanieczyszczeń obcych i bez domieszek gliny. W miejscach, gdzie widoczna jest segregacja kruszywa, należy przed zagęszczeniem wymienić kruszywo na materiał o odpowiednich właściwościach.

Zagęszczanie należy rozpocząć od dolnej krawędzi i przesuwając pasami podłużnymi, częściowo nakładającymi się, w kierunku górnej krawędzi. Nierówności i zagłębienia powstające w czasie zagęszczania powinny być wyrównywane bieżąco przez spulchnienie warstwy kruszywa i dodanie bądź usunięcie materiału, aż do otrzymania równej powierzchni. Zagęszczenie należy kontynuować do osiągnięcia wskaźnika zagęszczenia nie mniejszego niż 1,0 według normalnej próby Proctora, przeprowadzonej według PN-B- 04481:1988 [6]. Do zagęszczenia zaleca się

stosowanie maszyn (np. walców, zagęszczarek płytowych) o szerokości nie większej niż szerokość utwardzonego pobocza.

Wilgotność mieszanki kruszywa podczas zagęszczania powinna odpowiadać wilgotności optymalnej z tolerancją $\pm 2\%$. Materiał nadmiernie nawilgocony, powinien zostać osuszony przez mieszanie i napowietrzanie.

W przypadku, gdy wilgotność mieszanki kruszywa jest niższa od optymalnej, mieszanka powinna być zwilżona określoną ilością wody i równomiernie wymieszana.

Przy wbudowywaniu i zagęszczaniu mieszanki kruszywa na utwardzonym poboczu należy zwrócić szczególną uwagę na właściwe jego wykonanie przy krawędzi jezdni. Styk jezdni i utwardzonego pobocza powinien być równy i szczelny.

Przewiduje się zamknięcie jezdni nawierzchnią asfaltową warstwą ścieralną AC 11 S oraz warstwą wiążącą AC 11S gr. 4 cm i warstwą ścieralną AC 11S gr. 4 cm wraz z robotami towarzyszącymi a także w nawierzchni z kruszywa kamiennego warstwa górna, frakcji 0/31,5mm gr. 10cm.

W ramach robót wykończeniowych zaleca się wykonanie obsypania poboczy wykonanie opaski z kruszywa naturalnego szer. 20 cm i gr. 15cm.;

Szczegółowy zakres robót określa przedmiar robót stanowiący załącznik do niniejszej specyfikacji.

Wszelkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi, obowiązującymi Polskimi Normami i wytycznymi, a także zasadami współczesnej wiedzy technicznej ponosząc odpowiedzialność za właściwą ich, jakość i staranność.

5. UWAGI KOŃCOWE

Droga ma charakter ogólnodostępny, przeznaczona jest dla ruchu pojazdów rolniczych do gruntów rolnych.

Droga po zrealizowaniu przedmiotowego zakresu robót będzie posiadać nawierzchnię z betonu asfaltowego o szer. 2,5 - 2,9 mb, i długości 405 mb co powinno zapewnić bezpieczny ruch pojazdów do gruntów rolnych. Zaproponowany układ komunikacyjny w tym zakresie jest najlepszy z punktu widzenia, któremu ma służyć i może być wprowadzony do realizacji jednak warunki terenowe, z którymi przyszło się zmierzyć nie pozwalają na zbyt swobodne wykorzystanie normatywnych możliwości technicznych.