

OPIS TECHNICZNY

do projektu Remontu drogi wojewódzkiej nr 187 na odcinku od m. Białężyn do obwodnicy Murowanej Gośliny (km od 56+870 do 60+100)

1. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem;
- Rozpoznanie konstrukcji nawierzchni. wizja lokalna w terenie;
- Uzgodnienia z Rejonem Dróg Wojewódzkich w Gnieźnie;
- Rozporządzenie ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie.
- Obowiązujące normy i normatywy techniczne

2. Dane ogólne

Przedmiotem opracowania niniejszej dokumentacji jest Remont drogi wojewódzkiej nr 187 na odcinku od m. Białężyn do obwodnicy Murowanej Gośliny (km od 56+870 do 60+100). Inwestycja o długości 3,230 km obejmuje przede wszystkim prace nawierzchniowe mające na celu likwidację nierówności, spękań i ubytków oraz przywrócenie normatywnego profilu nawierzchni.

3. Stan istniejący

Istniejąca nawierzchnia jezdni jest zniszczona, widoczne są nierówności, zarysowania i spękania poprzeczne i podłużne oraz ubytki i wyłamania krawędzi wymagające remontu częściowego. W projekcie przyjęto maksymalną powierzchnię wymagającą naprawy poprzez remont częściowy: 5 % ogólnej nawierzchni przeznaczonej do wzmocnienia, co stanowi 1005 m².

Jezdnia nie zachowuje na przeważającej długości przedmiotowego odcinka właściwych spadków poprzecznych, jest skoleinowana w stopniu wymagającym

sfrezowania nawierzchni na całej powierzchni jezdni. Przyjęto średnią grubość frezowania 4 cm.

Odwodnienie dróg pozostaje bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. Woda opadowa spływa do istniejącego systemu odwodnienia.

Z uwagi na ograniczony do robót nawierzchniowych zakres robót - nie występują kolizje z infrastrukturą techniczną. W pasie drogowym nie występuje uzbrojenie mogące kolidować z przedmiotową inwestycją.

4. Opis projektu

Przed przystąpieniem do ułożenia warstw konstrukcyjnych należy bardzo dokładnie oczyścić istniejącą nawierzchnię drogi, która stanowić będzie podbudowę, i skropić kationową emulsją asfaltową. Następnie należy ułożyć warstwę wyrównawczą z mieszanki mineralno-asfaltowej o uziarnieniu 0/11 mm, z nadaniem normatywnych spadków poprzecznych. Średnią grubość wyrównania przyjęto 4 cm (100 kg/m^2). Po uwałowaniu warstwy wyrównawczej można po ponownym skropieniu emulsją asfaltową ułożyć warstwę ścieralną z mieszanki SMA 11, grubość warstwy po zagęszczeniu 4 cm.

Spadki poprzeczne nawierzchni jezdni przewidziano 2%, z przekrojem daszkowym na odcinkach prostych, a na łukach poziomych - spadek jednostronny do wewnątrz łuku. Na początku i końcu projektowanej przebudowy oraz na skrzyżowaniach należy dostosować przechyłki do istniejącego przekroju nawierzchni. Założone spadki nawierzchni, ustala się na podstawie istniejących spadków poprzecznych.

Istniejące zjazdy na drogi zbiorcze oraz do posesji o nawierzchni gruntowej lub tłuczniowych należy uzupełnić destruktem bitumicznym uzyskanym z frezowania nawierzchni jezdni. Natomiast na zjazdach z płyt drogowych betonowych należy te płyty rozebrać i wykonać koryto do głębokości 39 cm z zagęszczeniem i profilowaniem. Następnie należy ułożyć warstwy konstrukcyjne: warstwę odcinającą z piasku grubego (15 cm),

podbudowę z kruszywa łamanego (20 cm) i warstwę ścieralną z SMA 11 (4 cm). Zjazdy na drogi o nawierzchni bitumicznej należy wyrównać destruktem a następnie ułożyć warstwę ścieralną z SMA 11 (4 cm).

Roboty towarzyszące obejmować będą ścinanie pobocza gruntowego do głębokości 15 cm na całej powierzchni poboczy (szerokość 1,25 m) i umocnienie poboczy warstwą kruszywa łamanego. Grubość warstwy po zawałowaniu 15 cm. Oznakowanie poziome należy odtworzyć cienkowarstwowo. Ponadto przed ułożeniem warstw nawierzchni na dwóch zatokach autobusowych w m. Białęgi należy wykonać wymianę istniejącego, zniszczonego krawężnika betonowego na nowy o wymiarach 20x30 cm na podsypce cementowo-piaskowej grubości 5 cm i ławie betonowej z oporem. Szczeliny pomiędzy istniejącą nawierzchnią bitumiczną a projektowanymi krawężnikami na zatokach autobusowych należy wypełnić bitumiczną masą zalewową. Poszerzone pobocza pomiędzy wiatami przystankowymi a skrzyżowaniem z drogą na Kąty należy uzupełnić destruktem.

Nie przewiduje się zmian w oznakowaniu poziomym – po zakończeniu robót należy odtworzyć istniejące oznakowanie.

Odcinek drogi będący przedmiotem niniejszego opracowania w wyniku przebudowy nawierzchni nie zmienia swojego przebiegu, nie projektuje się poszerzeń, przesunięć ani żadnych elementów które spowodowałyby zmianę przebiegu istniejącej osi drogi.

Przebieg trasy drogowej pokazano na rysunku nr 1 „Plan orientacyjny”, szczegóły konstrukcyjne nawierzchni na rysunku nr 2: „Przekroje normalne” a szczegóły dot. zatok autobusowych na rysunkach 3 i 4.