

OPIS TECHNICZNY

do projektu Remontu drogi wojewódzkiej nr 197 na odcinku Kiskowo - Ujazd w km od 11+190 do 14+540

1. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem;
- Rozpoznanie konstrukcji nawierzchni. wizja lokalna w terenie, obserwacja i analiza ruchu na drodze;
- 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 197 na odcinku Kiskowo - Ujazd w km od 11+190 do 14+540. Inwestycja o długości 3,350 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: 3 % ogólnej nawierzchni przeznaczonej do wzmocnienia, co stanowi 609,00 m².

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

częściowego sfrezowania nawierzchni. W obliczeniach przedmiarowych przyjęto konieczność sfrezowania 20% powierzchni jezdni, co stanowi 4.060,00 m².

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 lepiszczem asfaltowym. 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/m²) Po uwałowaniu warstwy wyrównawczej można po ponownym skropieniu lepiszczem asfaltowym ułożyć warstwę ścieralną z mieszanki mastyksowo-grysowej o uziarnieniu 0/11 mm i grubości 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.

Nawierzchnie gruntowe istniejących zjazdów do posesji należy uzupełnić destruktem bitumicznym uzyskanym z frezowania nawierzchni jezdni.

Roboty towarzyszące obejmować będą ścinanie i wyrównanie pobocza gruntowego (gdzie będzie to niezbędne – przyjęto 1600,00 m² powierzchni poboczy) oraz odtworzenie oznakowania poziomego cienkowarstwowego.

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” a szczegóły konstrukcyjne nawierzchni na rysunku nr 3: „Przekroje normalne”.