

PROJEKT UPROSZCZONY

Inwestor: Powiat Bieszczadzki
ul. Bełska 22, 38-700 Ustrzyki Dolne

Lokalizacja: Bandrów Narodowy dz. nr ewid. 312

Tytuł projektu: „Remont drogi powiatowej Nr 2300 R Jasień – Jałowe –
Bandrów w m. Bandrów Narodowy w km 4+434 – 5+524
wraz z remontem przepustu w km 5+435.”

Opracował:

Projekt zawiera:

Spis zawartości:

1. Część opisowa.

Opis techniczny ogólny.

Rozwiązania konstrukcyjno -materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania.

2. Dokumenty ogólne:

Orientacja – skala 1:10000.

Wypisy z ewidencji gruntów.

Kopia mapy zasadniczej – skala 1:3000.

Przekroje poprzeczne typowe skala 1:50.

1. Część opisowa.

Opis techniczny ogólny.

Przedmiot, podstawa, zakres opracowania:

Przedmiotem opracowania jest „Remont drogi powiatowej Nr 2300 R Jasień – Jałowe – Bandrów w m. Bandrów Narodowy w km 4+434 – 5+524 wraz z remontem przepustu w km 5+435.”

Podstawa opracowania:

- kopia mapy zasadniczej,
- wizja lokalna i pomiary w terenie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43, poz. 430), literatura techniczna.

Zakres opracowania obejmuje rysunki konstrukcyjne wykonania odbudowy drogi, opis robót drogowych, przedmiar i kosztorys inwestorski wykonania robót.

Celem opracowania jest poprawa komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze objętej projektem.

Lokalizacja i usytuowanie:

Odcinek drogi powiatowej nr 2300R Jasień-Jałowe-Bandrów w km 4+434-5+przebiega przez teren wsi Bandrów Narodowy

Dane techniczne:

- Klasa drogi L
- Długość przebudowywanego odcinka 1045 mb

- szerokość zasadnicza korony drogi 7,00 m
- szerokość jezdni 2 x 2,50 m
- szerokość poboczy 2 x 0,75 m
- prędkość projektowa 40 km/h (dla drogi klasy L)

- kategoria ruchu KR2 -ruch lekki
- warunki wodne przeciętne

Stan istniejący:

Obecnie droga posiada szerokość korony drogi 7,00 w tym jezdnię 5,00 m, pobocza 2x0,75 m, z licznymi wybojami, koleinami i przełomami . Brak szczelności nawierzchni powoduje penetrację wód opadowych w głąb konstrukcji drogi, a w konsekwencji jej ciągłą dalszą degradację.

Pobocza drogi po zniszczeniu jezdni pozostały zaniżone. Ze względu na niedostateczną nośność istniejącej nawierzchni elementy konstrukcji drogi ulegają ciągłej degradacji.

Projektowany zakres robót:

1. Wzmocnienie nawierzchni warstwą z tłuczni kamiennego na całej długości odbudowanego odcinka drogi o grubości 8 cm.
2. Wykonaniu warstwy wiążącej z mieszanki mineralno-bitumicznej na całej długości odbudowanego odcinka drogi o grubości 4cm.
3. Wykonaniu warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej na całej długości odbudowanego odcinka drogi o grubości 3 cm.
4. Uzupełnieniu poboczy tłucznem kamiennym z powierzchniowym ich utwralenie grysem skalnym i emulsją.
5. Pogłębieniu i oczyszczeniu rowów przydrożnych.
6. Remont istniejących zjazdów z drogi, wykonanie nawierzchni z tłuczni kamiennego oraz powierzchniowe utwralenie ich nawierzchni w granicach pasa drogowego.
7. Remont przepustu o średnicy 80 cm w km 5+524

Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób wykonania:

Przekrój poprzeczny drogi:

Na odcinkach prostych zaprojektowano przekrój daszkowy o spadku 2%. Szerokość korony drogi 7,00 m (jezdnia 2 x 2,50m + pobocza 2 x 0,75m).

Na łukach droga posiada przekrój jednostronny o spadku od 2-7 % w zależności od promienia łuku poziomego. Przejście z przekroju daszkowego do przekroju jednostronnego należy wykonać przy pomocy rampy drogowej na długości prostej przejściowej długości 20,0 m.

Spadki utwardzonego pobocza wynoszą 6-8 %.

Renowacja odwodnienia

Oczyszczenie rowów z namułu o grubości do 30 cm z profilowaniem skarp, na długości – 1 661 mb mb

Remont istniejących zjazdów wg przedmiatu mb

Wykonanie nawierzchni na zjazdach z tłuczni kamienno- piaskowej powierzchniowo zamkniętej emulsją asfaltową wg przedmiatom2

Konstrukcja jezdni:

Podbudowa zasadnicza

Podbudowa zasadnicza z tłuczni kamienno- piaskowej o uziarnieniu ciągłym do 63 mm stabilizowanej mechanicznie gr. w-wy 8 cm –

Warstwy wiążąca i ścieralna

Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70

Utwardzenie poboczy z ich powierzchniowym utwaleniem grysem skalnym i emulsją asfaltową

Wszystkie warstwy nawierzchni muszą spełniać wymagania dla kategorii ruchu KR-2. Układanie masy musi odbywać się przy suchej i cieplej pogodzie w temp. powyżej 10°C.

Zabrania się układania mieszanki w czasie ciągłych opadów deszczu. Warstwa ścieralna powinna być układana na powierzchni sprawdzonej pod względem zgodności ze spadkami poprzecznymi.

Temperatura mieszanki podczas w budowania nie może być niższa niż 140°C. Dopuszczenie poszczególnych warstw do ruchu może nastąpić po ich schłodzeniu do temperatury zapewniającej jej odporność na deformacje trwałe – temp. Powierzchni wykonanej warstwy przed oddaniem do ruchu powinna być nie wyższa niż 60°C.