

OPIS TECHNICZNY

dla wykonania remontu drogi gminnej wewnętrznej w ramach zadania inwestycyjnego pod nazwą: „Modernizacja drogi wewnętrznej do oczyszczalni ścieków we Włoszczowie”

Zakres i sposób wykonywania robót:

- roboty przygotowawcze (pomiarowe) oraz mechaniczne karczowanie krzaków,
- roboty rozbiórkowe - rozebranie nawierzchni jezdni i zjazdów z prefabrykowanych płyt żelbetowych wraz z załadunkiem i ich wywozem oraz utylizacją,
- roboty ziemne mechaniczne: ścinanie poboczy i koryto pod zjazdy boczne na działki sąsiednie oraz pod włączenia drogi wraz z załadunkiem i odwozem nadmiaru ziemi,
- wykonanie mechanicznego profilowania i zagęszczenia podłoża po robotach ziemnych,
- wykonanie wzmocnienia istniejącego podłoża poprzez wykonanie stabilizacji cementowej,
- wykonanie dolnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego na całej szerokości korony drogi (jezdni i pobocza),
- wykonanie mechanicznego profilowania i zagęszczenia podłoża po wykonaniu dolnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego,
- wykonanie górnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego na całej szerokości korony drogi,
- wykonanie oczyszczenia i skropienia istniejącej nawierzchni tłuczniowej asfaltem,
- wykonanie warstwy wiążącej z mieszanki mineralno - bitumicznej,
- wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno - bitumicznej,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego mineralnego po obu stronach jezdni,
- roboty wykończeniowe - wykonanie wyrównania i uzupełnienia terenu za poboczami wraz z dowozem gruntu oraz wyrównanie terenu gruntowego poza krawędzią poboczy.

Zakres robót obejmuje w/w prace mieszczące się w granicach pasa drogowego w/w drogi gminnej.

Długość remontowanego odcinka drogi wynosi 649,00 metrów w terenie zabudowanym.

Droga gminna wewnętrzna dojazdowa - D.

Lokalizacja drogi przewidzianej do remontu: ul. Wiejska, gmina Włoszczowa, działki numer 9006/2, 1875, 9007/2, obręb numer 0001 - miasto Włoszczowa, 2326/3, 3018/7, 3051/9, 3083/7, obręb - numer 0004 - miasto Włoszczowa.

Teren na którym planowany jest remont drogi nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Istniejąca droga jest w złym stanie technicznym, spowodowanym uszkodzeniem istniejącej nawierzchni z płyt betonowych poprzez długoletnią eksploatację oraz przez

wody opadowe i roztopowe. W wyniku wizualnej oceny stanu nawierzchni stwierdzono:

- niewłaściwe spadki poprzeczne jezdni,
- liczne deformacje profilu poprzecznego,
- niewłaściwe spadki poprzeczne poboczy gruntowych,
- liczne ubytki i zaniżenia w nawierzchni z płyt betonowych.

Trasa remontowanej drogi przebiega po śladzie istniejącym o n/w parametrach:

- szerokość jezdni 5,50 m,
- pobocza z kruszywa o szerokości 0,75 m,
- korona drogi o szerokości 7,00 m.

Podczas remontu drogi planuje się:

- rozebranie nawierzchni jezdni i zjazdów z prefabrykowanych płyt żelbetowych,
- wzmocnienia istniejącego podłoża poprzez wykonanie stabilizacji cementowej,
- podbudowę z kruszywa łamanego jako warstwa dolna na całej szerokości korony drogi (jezdni i pobocza) i uzupełnienie przestrzeni po wykonaniu stabilizacji,
- podbudowę z kruszywa łamanego jako warstwa górna na całej szerokości korony drogi,
- wykonanie nawierzchni bitumicznej jezdni jako warstwa wiążąca,
- wykonanie nawierzchni bitumicznej jezdni jako warstwa ścieralna,
- utwardzenie poboczy kruszywem łamanym,
- wyrównanie i uzupełnienie terenu za poboczami wraz z dowozem gruntu oraz wyrównanie terenu gruntowego poza krawędzią poboczy.

Profil podłużny drogi po remoncie ulegnie zmianie poprzez podniesienie niwelety. Nowa niweleta drogi gminnej wewnętrznej z istniejącymi spadkami poprzecznymi zapewni powierzchniowe odwodnienie drogi.

Po wykonaniu remontu nawierzchnia drogi będzie mieć szerokość 5,50 m. Pobocza o szerokości 0,50 m. Pochylenie poprzeczne drogi dwustronne daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi jezdni.

Pochylenie poprzeczne poboczy ze spadkiem na zewnątrz drogi o wartości 6%.

Istniejące pochylenie poprzeczne drogi ulegnie zmianie poprzez właściwe wyprofilowanie istniejącej nawierzchni co ułatwi spływ wody opadowej.

Planuje się następujący układ warstw konstrukcyjnych jezdni:

- podbudowę z gruntu stabilizowanego cementem w ilości 25 kg/m² (2,50 MPa) o grubości 20 cm, jako warstwa wzmacniająca istniejące podłoże,
- podbudowę stanowiącą uzupełnienie przestrzeni za warstwą stabilizacji cementowej z kruszywa łamanego jako dolna warstwa o grubości 20 cm po zagęszczeniu z kruszywa łamanego o frakcji 31,5 - 63,0 mm,
- podbudowę na całej szerokości jezdni z kruszywa łamanego o gr. 23 cm po zagęszczeniu w tym dolna warstwa o grubości 15 cm po zagęszczeniu z kruszywa o frakcji 31,5 - 63,0 mm, oraz górna warstwa o grubości 8 cm po zagęszczeniu z kruszywa o frakcji 0 - 31,5 mm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W dla kategorii ruchu KR 1-2 o grubości 4 cm po zagęszczeniu,

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S dla kategorii ruchu KR 1-2 o grubości 4 cm po zagęszczeniu,
- pobocza o szerokości 0,75 m z kruszywa łamanego o frakcji 0 - 31,5 mm o grubości 8 cm po zagęszczeniu.

Planowany remont drogi nie będzie wpływał szkodliwie na środowisko i jego wykorzystanie gdyż:

- nie ulegnie zwiększeniu emisja zanieczyszczeń gazowych a wręcz ulegnie zmniejszeniu poprzez poprawę stanu technicznego nawierzchni,
- nie ulegnie zmianie emisja hałasu oraz wibracji a także promieniowania, nowa nawierzchnia spowoduje wyciszenie ruchu,
- wody podziemne nie zostaną naruszone, gdyż na odcinku drogi nie przewiduje się wykonania wykopów do poziomu wód gruntowych.
- droga w żaden sposób nie wpłynie na zwiększenie zagrożenia pożarowego, lecz ułatwi dojazd do wszystkich zabudowań przy trasie drogi, co jest znaczące przy powstaniu tego typu zagrożenia.

Opis opracował: