
OPIS TECHNICZNY

do planowanego zadania pn.:

**Wykonanie drogi dojazdowej do osiedla mieszkaniowego Na Stoku
w Porębie przy ul. Partyzantów**

Opracował : mgr inż. Barbara Czernik

maj 2019 rok

OPIS TECHNICZNY
do planowanego zadania pn.:
Wykonanie drogi dojazdowej do osiedla mieszkaniowego Na Stoku
w Porębie przy ul. Partyzantów

1. Stan istniejący

Ulica Partyzantów jest drogą publiczną gminną o nawierzchni utwardzonej z asfaltobetonu o szerokości jezdni 6,0 m. Od ulicy Partyzantów należy wykonać dojazd do działek budowlanych przyszłego osiedla mieszkaniowego Na Stoku. Obecnie teren pod przyszłe osiedle jest porośnięty zielenią głównie trawą. Przyszli właściciele działek budowlanych chcąc rozpocząć budowę muszą mieć zapewniony dojazd. Geodeta wyznaczył teren pasa drogowego, gdzie w przyszłości Gmina wybuduje docelowo drogę do osiedla.

Projektowane zadanie realizowane będzie na działce nr 3146/3 stanowiącą własność Gminy Poręba.

2. Zakres prac obejmuje :

- zdjęcie warstwy ziemi zadarnionej,
- wykonanie koryta pod drogę szerokości 5,0 m,
- ułożenie podbudowy z kruszywa o grubości 30 cm warstwy dolnej,
- ułożenie warstwy górnej o grubości 20 cm,

3. Stan projektowany

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie drogi dojazdowej do osiedla mieszkaniowego o nawierzchni tłuczniowej o łącznej długości 244,0 m. Nawierzchnia jezdni z tłucznia będzie posiadała przekrój poprzeczny daszkowy 2,0 % oraz podłużny zmienny w zależności od ukształtowania istniejącego terenu. Szerokość pasa drogowego wynosi 11,0 m, natomiast szerokość jezdni projektuje się 5,0 m. Jezdnia na całej długości nie będzie ograniczona krawężnikami, aby umożliwić swobodny odpływ wody z powierzchni jezdni na teren zieleni pasa drogowego. Obecne odwodnienie powierzchniowe należy traktować jako rozwiązanie tymczasowe do czasu realizacji budowy ulicy. Wody opadowe z nawierzchni odprowadzane powierzchniowo poprzez spadek podłużny i poprzeczny na teren chłonny ,

ponieważ obecnie ma na tym terenie nie ma kanalizacji deszczowej. W przyszłości wody opadowe będą odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej w ulicy Partyzantów.

W rejonie objętym opracowaniem nie istnieje żadna infrastruktura techniczna.

4. Warunki techniczne wykonania

Korytowanie, profilowanie i zagęszczanie

Roboty ziemne ograniczają się w zasadzie do wykopów pod koryto jezdni. Roboty ziemne projektuje się wykonać mechanicznie z wywozem nadmiaru urobku z wykopów na odkład w miejsce wskazane przez Inwestora. Ręcznie projektuje się wykonać roboty wykończeniowe, tj. plantowanie pobocza. Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z PN-S-02205.

Wykonanie koryta oraz profilowanie i zagęszczenie podłoża powinno nastąpić bezpośrednio przed rozpoczęciem układania warstw nawierzchni. W wykonanym korycie oraz po wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu nie może odbywać się ruch budowlany, nie związany z wykonaniem warstwy konstrukcyjnej nawierzchni.

W wyznaczonym korycie należy wykonać roboty ziemne mające na celu ukształtowanie jego krawędzi i podłoża do rzędnych określonych w Dokumentacji. Jeśli dokładność mechanicznego wykonania koryta nie jest wystarczająca, ostateczne profilowanie należy wykonać ręcznie. Jeżeli w podłożu występują obniżenia terenu, należy go spulchnić, uzupełnić niedobór gruntu i zagęścić warstwę. W przypadku, gdy powierzchnia podłoża przed profilowaniem nie wymaga uzupełnienia gruntem, należy oczyszczoną powierzchnię dogęścić trzy bądź czterokrotnym przejściem średniego walca stalowego, gładkiego i wówczas przystąpić do profilowania podłoża. Bezpośrednio po profilowaniu podłoża należy przystąpić do jego dogęszczania przez wałowanie. Zagęszczenie podłoża należy kontrolować wg normalnej próby Proctora, przeprowadzonej zgodnie z BN-77/8931-12 lub dla gruntów grubookruchowych płytą VSS zgodnie z PN-S-02205. Jeżeli wyprofilowane i zagęszczone podłoże uległo nadmiernemu zawilgoceniu, to przed przystąpieniem do układania podbudowy należy odczekać do czasu jego naturalnego osuszenia.

Podbudowa z kruszywa

Materiałem do wykonania podbudowy przewidziane jest kruszywo łamane o uziarnieniu 31,5/63 mm jako warstwa dolna. Natomiast warstwa górna nawierzchniowa

0/31,5 mm. Kruszywo powinno być jednorodne, bez zanieczyszczeń obcych i bez domieszek gliny. Kruszywo powinno mieć uziarnienie ciągle mieszczące się pomiędzy granicznymi krzywymi podanymi w PN - S - 06102 "Drogi samochodowe. Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie". Poszczególne warstwy powinny być rozłożone w sposób zapewniający osiągnięcie wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych. Kruszywo w miejscach, w których widoczna jest jego segregacja powinno być przed zagęszczeniem zastąpione materiałem o odpowiednich właściwościach. Natychmiast po końcowym wyprofilowaniu warstwy kruszywa należy przystąpić do jej zagęszczenia przez wałowanie. Powinno ono postępować stopniowo od krawędzi dolnej do górnej krawędzi podbudowy przy przekroju o spadku jednostronnym. Jakiegokolwiek nierówności lub zagłębienia powstałe w czasie zagęszczania powinny być wyrównane przez spulchnienie warstwy kruszywa i dodanie lub usunięcie materiału aż do otrzymania równej powierzchni. Podbudowę należy zagęścić do osiągnięcia pierwotnego modułu sprężystości $E_p = \text{min. } 100 \text{ MPa}$ oraz w proporcji moduł wtórny do modułu pierwotnego nie większy niż 2,2. Podłoże powinno charakteryzować się modułem sprężystości nie mniejszym niż 100 MPa dla ulic i miejsc postojowych i zjazdów.