

DOKUMENTACJA TECHNICZNA **UPROSZCZONA**

Zabezpieczenie podmytej podbudowy na całej nawierzchni i
utwardzenie nawierzchni na drodze gminnej- „Na Bór” w
miejsowości Juszczyzna
gmina Radziechowy - Wieprz

Inwestor:

Urząd gminy Radziechowy - Wieprz
34-381 Radziechowy
Wieprz 700

Projektował:
MARIUSZ MIROCHA

MARZEC 2008

OPIS TECHNICZNY DO DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ UPROSZCZONEJ

1. Podstawa opracowania

- 1.1 Zlecenie Inwestora Urzędu gminy Radziechowy - Wieprz
- 1.2 Uzgodnienia z Inwestorem
- 1.3 Pomiary terenowe uzupełniające wykonane w miesiącu marzec 2008r.
- 1.4 Inwentaryzacja drogi
- 1.5 Adekwatne normy i przepisy budowlane.
- 1.6 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- 1.7 Polskie Normy Budowlane oraz Normy Branżowe odpowiadające zakresowi opracowania.
- 1.8 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót oraz programu funkcjonalno -użytkowego - weszło w życie w dniu 18 września 2004r.
- 1.9 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 roku w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych metod i podstaw projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (opublikowane w Dzienniku Ustaw Nr 30 póź. 1389) - weszło w życie w dniu 23.06.2004r.

2. Położenie drogi

Projektowana droga znajduje się w Gminie Radziechowy – Wieprz, przyjęto lokalny układ odniesienia. Początek projektowanej modernizacji KM 0+000 przyjmuje się za mostem na Potoku Juszczyńka, koniec modernizacji KM 0+300 w okolicach ostatnich zabudowanych działek.

3. Stan istniejącej drogi.

3.1 Droga.

Nawierzchnie istniejącej drogi stanowiła nawierzchnia gruntowa utwardzona, kruszywem naturalnym. W wyniku skutków powodzi z Września 2007 droga została całkowicie zniszczona, istniejąca podbudowa z kruszyw naturalnych została całkowicie zmyta poprzez płynące wody powierzchni. Dojazd do budynków straciło kilka budynków mieszkalnych znajdujących się przy przedmiotowej drodze.

3.2 Odwodnienia drogi

Droga na odcinku ok. 300 m posiadała rów odwadniający gruntowy który w wyniku powodzi został całkowicie zniszczony.

4. Stan projektowany

Zaprojektowano następujące roboty budowlano-drogowe:

- roboty ziemne –wykopy
- odtworzenie rowu przydrożnego
- korytowanie na całej szerokości jezdni,
- podbudowę z kruszyw naturalnych - pospółki
- podbudowę z kruszyw łamanych - tłucznia,

4.1. Odwodnienie.

Na całym modernizowanym odcinku drogi należy odtworzyć rów przydrożny po lewej stronie drogi.

4.2. Roboty ziemne.

Wykonaniem wykopów, korytowaniem i odwozem nadmiaru ziemi z robót ziemnych

4.3 Poszerzenia drogi

W miejscach zwężeń drogi należy wykonać dodatkowe korytowanie drogi do projektowanej szerokości .

4.4 Nawierzchnia drogi i grubość warstwy.

Na całym odcinku drogi tzn. od 0+000km do 0+300 km szer. 3,0 m projektuje się : Na odcinku 0+00 km do 0+300 km korytowanie /ścińanie nierówności drogi na gł. ok. 30,0 cm szer ok. 3,5 m.

Warstwa jezdna z dwóch warstw warstwa dolna z pospółki gr. 40,0 cm o frakcji od 31,5mm do 63 mm.

Oraz warstwy górnej jezdnej gr 10,0 cm o frakcji do 31,5 mm.

5. Urządzenia obce.

Na odcinku robót nie stwierdzono występowania obcych urządzeń nadziemnych i podziemnych.

6. Geotechniczne warunki posadowienia.

Zatem zgodnie z §7 pkt 1 c Rozporządzeniem MSWiA z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych, biorąc pod uwagę, że mamy do czynienia z inwestycją drogową-ustala się pierwsza kategorię geotechniczną.

Niemniej jednak podkreśla się, że roboty ziemne, zwłaszcza związane z wykopami pod elementy odwodnienia, jak też z wykonaniem nasypów i warstw konstrukcyjnych należy wykonywać w dobrych warunkach atmosferycznych, aby nie dopuścić do pogorszenia stanu nośności podłoża gruntowego, np. wykonując zagęszczanie w warunkach zbyt dużego nawodnienia gruntu.

7. Gospodarka zielenią.

Roboty budowlano-drogowe nie kolidują z istniejącym zadrzewieniem. Nie przewiduje się istotnych zmian w oddziaływaniu na środowisko naturalne.

8. Szkody górnicze.

Projektowana inwestycja nie znajduje się w granicach terenów górniczych.

UWAGI:

Roboty należy prowadzić pod nadzorem osoby posiadającej odpowiednie kwalifikacje zawodowe.

Użyte materiały muszą posiadać wszystkie wymagane przepisami świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie

Wielkość i zakres robót musi być zgodna z przedmiarem robót oraz kosztorysem i SST które jest integralną częścią niniejszego opracowania.

Roboty zanikowe takie jak warstwy podbudowy warstwy nawierzchni podlegają zgłoszeniu do odbioru Inspektorowi Nadzoru Inwestorskiego.

**Opracował:
MARIUSZ MIROCHA**

MARZEC 2008