

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

(dotyczy odcinka 1, w km od 0+000 do 1+400)

1. STAN ISTNIEJĄCY

Droga powiatowa nr 2751D ma swój przebieg od od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2508D w Janówku przez Chrośnicę do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 365 relacji Jelenia Góra - Legnica. Droga ta uległa uszkodzeniu podczas ulewnych deszczy jakie nawiedziły powiat jeleniogórski w sierpniu 2010 r. Po wylaniu potoku Lipka, nurt wody płynący drogą spowodował jej deformacje, wyrwy i spękania. Na dzień dzisiejszy istniejącą nawierzchnię na tym odcinku można jeszcze wykorzystać jako podbudowę pod przyszłą nową nawierzchnię bitumiczną. W przypadku nie podjęcia naprawy tego odcinka droga ulegnie degradacji. Taki stan nawierzchni powoduje utrudnienia w ruchu pojazdów i stwarza zagrożenie bezpieczeństwa jej użytkowników. Aby droga nadawała się do normalnej eksploatacji należy niezwłocznie wykonać jej remont polegający na odtworzeniu odwodnienia, wzmocnieniu warstw konstrukcyjnych drogi i ułożeniu nowej nawierzchni bitumicznej.

2. PARAMETRY PROJEKTOWANEJ DROGI

# - długość drogi	-	L = 2726 m w tym:
- odcinek 1,	-	L = 1 400 m
- odcinek 2,	-	L = 1 326 m
# - szerokość jezdni	-	4,6 -:- 5,0 m
# - powierzchnia jezdni	-	13084,8 m ² w tym:
- odcinek 1,	-	L = 6580,0 m ²
- odcinek 1,	-	L = 6504,8 m ²
# - spadki podłużne	-	do 7,6 %
# - spadki poprzeczne	-	2 %
# - szerokość poboczy	-	0,5 -:- 1,0 m
# - spadek poprzeczny poboczy	-	5 %
# - pochylenie skarp	-	1:1
# - rowy przydrożne	-	2153 m w tym:
- odcinek 1,	-	L = 997 m
- odcinek 2,	-	L = 1156 m
# - nawierzchnia	-	bitumiczna
# - ruch	-	KR-3

3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Na życzenie inwestora, ze względu na ograniczone środki finansowe remont odcinka drogi powiatowej zaprojektowano tak aby sytuacyjnie trasę drogi dopasować do istniejących szerokości pasa drogowego oraz wysokościowo do niwelety istniejącej drogi.

3.1 Konstrukcja jezdni

Na podstawie dokonanych uzgodnień oraz w oparciu o wyniki dokonanych pomiarów sytuacyjno-wysokościowych zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni:

* - w km od 0+000 do 1+400, odcinek 1 do wykonania w 2010 r za ograniczone środki finansowe :

- Oczyszczenie istniejącej nawierzchni bitumicznej i skropienie asfaltem # -
Wyrównanie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno-bitumiczną asfaltową (zamkniętą) w ilości średnio 105 kg/m²

* - w km od 1+400 do 2+726, odcinek 2 do wykonania
w późniejszym terminie :

- Oczyszczenie istniejącej nawierzchni bitumicznej i skropienie asfaltem

- Wyrównanie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno-bitumiczną asfaltową (zamkniętą) w ilości średnio 100 kg/m²

- Wykonanie warstwy ścieralnej nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 3 cm

3.2 Odwodnienie

W celu prawidłowego odwodnienia nawierzchni jezdni i przyległego terenu zaprojektowano spadki poprzeczne i podłużne drogi, rowy i przepusty tak aby odprowadzić wody opadowe poza korpus drogi do rowu i dalej do potoku Lipka.

- Projektowane do odtworzenia rowy z wyprofilowaniem skarp
i dopasowaniem niwelety dna do wlotów przepustów:

- strona lewa w km:

0+065 do 0+125, rów przydrożny, L= 60 m

0+142 do 0+197, rów przydrożny, L= 55 m

0+225 do 0+255, rów przydrożny, L= 30 m

0+260 do 0+340, rów przydrożny, L= 80 m

0+386 do 0+444, rów przydrożny, L= 58 m

0+475 do 0+775, rów przydrożny, L=300 m

0+792 do 0+857, rów przydrożny, L= 65 m

0+916 do 0+946, rów przydrożny, L= 30 m
1+036 do 1+062, rów przydrożny, L= 26 m
1+126 do 1+168, rów przydrożny, L= 42 m
1+208 do 1+275, rów przydrożny, L= 67 m
1+312 do 1+496, rów przydrożny, L=184 m
1+504 do 1+724, rów przydrożny, L= 220 m
1+768 do 1+786, rów przydrożny, L= 18 m
1+808 do 2+726, rów przydrożny, L=918 m

- Istniejące przepusty do odmulenia i bieżącej naprawy :

- w km 0+070, istniejący przepust fi 500, L= 8 m
- w km 0+110, istniejący przepust fi 500, L= 8 m
- w km 0+150, istniejący przepust fi 500, L= 8 m
- w km 0+350, istniejący przepust fi 500, L= 8 m
- w km 0+255, istniejący przepust fi 300, L= 9 m
- w km 0+383, istniejący przepust fi 600, L= 9 m
- w km 0+397, istniejący przepust fi 600, L= 8 m
- w km 0+594, istniejący przepust fi 300, L= 6 m
- w km 0+680, istniejący przepust fi 600, L= 8 m
- w km 0+712, istniejący przepust fi 400, L= 5 m
- w km 0+738, istniejący przepust fi 400, L= 6 m
- w km 0+792, istniejący przepust fi 600, L= 8 m
- w km 0+935, istniejący przepust fi 400, L= 8 m
- w km 0+980, istniejący przepust fi 600, L= 8 m
- w km 1+048, istniejący przepust fi 400, L= 8 m
- w km 1+084, istniejący przepust fi 600, L= 8 m
- w km 1+132, istniejący przepust fi 600, L= 8 m
- w km 1+208, istniejący przepust fi 600, L= 8 m
- w km 1+312, istniejący przepust fi 600, L= 8 m
- w km 1+504, istniejący przepust fi 500, L= 8 m
- w km 1+768, istniejący przepust fi 1000, L= 8 m
- w km 1+808, istniejący przepust fi 600, L= 8 m
- w km 1+890, istniejący przepust fi 500, L= 9 m
- w km 2+308, istniejący przepust fi 1000, L= 9 m
- w km 2+450, istniejący przepust fi 500, L= 8 m

4. OPIS ROBÓT

Przed przystąpieniem do robót należy uzyskać od zarządcy drogi zezwolenie na zajęcie pasa drogowego. Roboty wykonywać i oznakować zgodnie z zatwierdzonym projektem zmiany organizacji ruchu i sposobu zabezpieczenia terenu pasa drogowego na czas wykonywania robót.

W pierwszej kolejności należy wytyczyć oś trasy i odtworzyć granice działek. Następnie należy usunąć krzewy i samosiejki z rowu przydrożnego i pobocza oraz powycinać konary i gałęzie drzew wchodzące w skrajnię drogową. W dalszym etapie należy ściąć pobocza, odmulić istniejące przepusty i rowy oraz wykonać ścianki czołowe na przepustach i obudowy wylotów przepustów w rowach. Rzędne dna rowów należy dopasować do wlotów i wylotów istniejących przepustów. Wykonanie tych prac zapewni odwodnienie korpusu drogowego. Można wtedy przystąpić do wykonania naprawy nawierzchni. Istniejącą zdeformowaną, spękaną nawierzchnię należy dokładnie oczyścić z zanieczyszczeń i skropić na całej powierzchni asfaltem. Ma to na celu uszczelnienie spękań i związanie podbudowy z warstwą wyrównawczą. Pierwszą warstwą jest wyrównanie, wzmocnienie, a zarazem wyprofilowanie przy pomocy rozkładarki mas bitumicznych, istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno-bitumiczną asfaltową w ilości średnio 100 kg/m². Na tak przygotowanej i odebranej przez inspektora nadzoru warstwie wyrównawczej można przystąpić do ułożenia warstwy ścieralnej nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 3 cm. Jednak ze względu na ograniczone środki finansowe w 2010 r. jest do wykonania odcinek 1 w km od 0+000 do 1+400 na którym nawierzchnia ma być wykonana tylko jednowarstwowo jako warstwa wyrównawcza z mieszanki bitumicznej asfaltowo – grysowej o strukturze zamkniętej jak dla warstwy ścieralnej.

Pobocza należy wyprofilować niesortem kamiennym ze spadkiem 5 % od jezdni do rowu.

Całość prac wykonać zgodnie ze specyfikacjami technicznymi z „Warunkami technicznymi wykonawstwa i odbioru robót budowlano montażowych” oraz z przepisami branżowymi.