

1. LOKALIZACJA DROGI W SIECI DROGOWEJ GMINY MIRSK.



Podjęcie decyzji o naprawie pozwoli na uniknięcie jej dalszej 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 przebudowę polegającą na

wykonaniu wzmocnienia warstw konstrukcyjnych(podbudowy) drogi i ułożeniu nowej nawierzchni z betonu asfaltowego.

2. PARAMETRY PROJEKTOWANEJ DROGI

# - długość odcinka drogi	- 647 m
# - szerokość jezdni stała	- 2,5 m
# - powierzchnia jezdni	- 1.617,00 m ² + 50,00 m ² zjazdu
# - spadki podłużne	- do 5,0 %
# - spadki poprzeczne	- 2 -:- 3 %
# - szerokość poboczy	- do 0,5 m
# - spadek poprzeczny poboczy	- 5 %
# - pochylenie skarp	- 1:1
# - nawierzchnia	- bitumiczna 4+4 cm
# - ruch	- lekki KR1

3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Ze względu na ograniczone środki finansowe remont odcinka drogi zaprojektowano tak aby sytuacyjnie trasę drogi dopasować do istniejących szerokości pasa drogowego oraz wysokościowo do niwelety istniejącej drogi. Pozwoli to na uniknięcie wykupu gruntów i kosztownych robót ziemnych.

3.1 Konstrukcja jezdni

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

- wyrównanie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni mieszanką bazaltową (frakcji 0-31,5mm i 0-63mm) o grubości warstwy średnio 20 cm,
- warstwa wiążąca nawierzchni z mieszanki mineralno - bitumicznej asfaltowej grubości 4 cm,
- warstwa ścieralna nawierzchni z betonu asfaltowego AC 11S grubości 4 cm

3.2 Odwodnienie

Istniejące odwodnienie drogi nie wymaga nakładów gdyż zarządca drogi sukcesywnie wykonuje konserwację rowów oraz przepustów.

4. OPIS ROBÓT

Przed przystąpieniem do robót należy uzgodnić z zarządcą drogi termin wejścia na plac budowy Roboty wykonywać i oznakować oznakowaniem niezbędnym do prowadzenia robót(należy powiadomić mieszkańców o występujących utrudnieniach).

W pierwszej kolejności należy wytyczyć oś trasy i odtworzyć granice działek.

W dalszym etapie należy ściąć pobocza. Wykonanie tych prac zapewni odwodnienie korpusu drogowego. Można wtedy przystąpić do wykonania naprawy nawierzchni poprzez jej wzmocnienie i wyrównanie warstwą mieszanki bazaltowej o średniej grubości warstwy 20 cm. Wykonanie tej warstwy polega na: oczyszczeniu istniejącej nawierzchni z zanieczyszczeń, rozścieleniu warstwy mieszanki bazaltowej i zagęszczeniu mechanicznym tej warstwy walcem statycznym i sprawdzeniu profilu podbudowy. Na tak przygotowanej i odebranej przez inspektora nadzoru podbudowie można przystąpić do wykonania warstw bitumicznych nowej nawierzchni. Pierwszą warstwą nawierzchni jest warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 4 cm. Drugą warstwą nawierzchni jest warstwa ścieralna z betonu asfaltowego klasy AC 11S grubości 4 cm.

Pobocza należy wyprofilować niesortem kamiennym ze spadkiem 5 % od jezdni do rowu . Aby uniknąć rozmywania poboczy przez wody opadowe zaprojektowano ich umocnienie przez powierzchniowe utwardzenie poboczy asfaltem w ilości $8 \text{ dm}^3/\text{m}^2$ i grysem kamiennym 2-5 mm.

Na obiekcie mostowym w km 0+056 potok Mrożynka jest wykonana nawierzchnia bitumiczna – w trakcie wykonywania robót należy wykonać nawierzchnię ścieralną na dojazdach natomiast na obiekcie pozostawić istniejącą. Na kolejnym obiekcie w km 0+447 należy oczyścić płytę betonową mostu wykonać skropienie bitumem i wykonać warstwę ścieralną na całej powierzchni płyty mostowej.

Całość prac wykonać zgodnie z rozporządzeniem WTiGM z 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz według szczegółowych specyfikacji technicznych.