

REMONT ULICY BUKOWEJ W KOWARACH

OPIS TECHNICZNY

Odcinek drogi zlokalizowanej na działkach drogowych nr **78 dr** obręb 3 i 445/1 dr obręb 2 Kowary przewidziany do remontu przebiega w obrębie Kowar Średnich na terenie powiatu jeleniogórskiego jako połączenie centrum z drogą wojewódzką nr 367. Podczas ulewnych deszczy jakie nawiedziły powiat jeleniogórski w sierpniu 2010 r. oraz lipcu 2012 roku nurt wody płynący w rowie i drogą spowodował jej rozmycie, deformacje nasypu i uszkodzenie przepustów. Przedmiotowy odcinek o długości 230 metrów zaczyna się od skrzyżowania z ulicą Tadeusza Rejtana, a kończy na wlocie skrzyżowania z ul. Kamiennogórką. Rzędne terenu wynoszą od 483,70 do 485,30 m n.p.m. Wzdłuż ulicy rosną drzewa zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego z powodu naruszenia skrajni ruchu pojazdów, w złym stanie fitosanitarnym z częściowo podmytym systemem korzeniowym naruszającym trwałość konstrukcji jezdni. Należy wyciąć drzewa, karpinę usunąć a przestrzeń po systemie korzeniowym wypełnić zagęszczonym materiałem kamiennym. Odwodnienie pasa drogowego realizowane jest powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne jezdni. W stanie obecnym komunikacja tym odcinkiem drogi stwarza zagrożenie bezpieczeństwa jej użytkowników, a istniejąca nawierzchnia asfaltobetonowa oraz korona drogi wraz z rowem nadaje się do remontu. Aby droga nadawała się do normalnej eksploatacji należy niezwłocznie wykonać prace polegające na odtworzeniu nawierzchni asfaltobetonowych, ujednoczeniu szerokości jezdni do 4,50 m., wykonaniu utrwalonych poboczy, odmuleniu i konserwacji rowów odwadniających wraz z naprawą umocnień kamiennych, wymianie zdegradowanych przepustów na rurowe o średnicy DN 400 z rur dwuściennych PE-HD z zabudową wlotów poprzez wykonanie ścianek kamiennych o grubości około 40 cm na ławie betonowej.

Remont drogi należy wykonać bez zmiany planu i profilu drogi, dokonując jedynie niezbędnych korekt w celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia oraz tak, aby sytuacyjnie trasę drogi dopasować do istniejących szerokości pasa drogowego. Nawierzchnię jezdni w częściach wskazujących na degradację konstrukcji należy

rozebrać wraz z podbudową, a na wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu ułożyć nowe warstwy konstrukcyjne. Zakładany układ warstw nowej nawierzchni należy także wykonać na części jezdni powstałej w wyniku poszerzeń po wykonaniu robót ziemnych w zakresie rozbudowy korony drogi. Na roboty drogowe związane z wykonaniem jezdni składają się:

- rozbiórka nawierzchni asfaltowej o grubości 8 cm;
- wykonanie koryta o głębokości 20 cm pod warstwy nawierzchni;
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 o grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu mechanicznym;
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 4/31,5 o grubości warstwy 15 cm po zagęszczeniu mechanicznym;
- warstwa podbudowy o grubości min. 6 cm – AC 16 P 35/50;
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,5 kg/m²;
- warstwa wiążąca o grubości min. 7 cm – AC 16 W 35/50;
- warstwa ścieralna o grubości min. 5 cm – AC 11 S 50/70.

Na części jezdni pozostałej po rozbiórkach układać nowe warstwy nawierzchni bitumicznej po uprzednim odczyszczeniu i skropieniu emulsją asfaltową. Poszerzenie korony drogi wykonać poprzez usunięcie drzew i korzeni, warstwy urodzajnej ziemi, zasypaniu punktowych wykopów oraz uformowaniu i zagęszczeniu nasypu wraz z nową krawędzią skarpy. Pobocza o szerokości 50 cm należy umocnić poprzez utwalenie 8 centymetrową warstwą gysu kamiennego skropionego asfaltem w ilości 8 dm³/m². Nawierzchnie zjazdów wykonać analogicznie do utwalenia poboczy.

W celu prawidłowego odwodnienia nawierzchni jezdni i przyległego terenu należy wyremontować istniejący rów przydrożny poprzez jego odmulenie i regulację na całej długości, naprawę umocnienia kamiennego skarp na początkowym odcinku, wymianę przepustów na rury dwuścienne z PE-HD DN 400 z wykonaniem ścianek z kamienia łamanego na ławie betonowej B15.

Przed ułożeniem warstw nawierzchni należy dokonać regulacji wysokościowej istniejącej kapy zaworu wodociągowego.

Wszelkie prace w obrębie istniejącej sieci uzbrojenia podziemnego prowadzić

ręcznie i pod nadzorem gestora infrastruktury technicznej.

Lokalizacja odcinka drogi oraz projektowane rozwiązania pokazane są na załącznikach graficznych.

Dane do przedmiaru:

Usunięcie warstwy urodzajnej ziemi	– 414,00 m ²
Usunięcie karpiny	– 12 szt.
Rozbiórka nawierzchni asfaltowej (40% z 931,90 m ²)	– 372,80 m ²
Rozbiórka podbudowy na gł. 20 cm, - korytowanie	– 372,80 m ²
Profilowanie i zagęszczenie podłoża	– 786,80 m ²
Roboty ziemne (punktowe, nasypy, skarpy)	– 182,40 m ³
Podbudowa z kruszywa kamiennego 0/31,5 – 7 cm	– 648,80 m ²
Podbudowa z kruszywa kamiennego 4/31,5 – 15 cm	– 648,80 m ²
Podbudowa z betonu asfaltowego AC 16 P 35/50 – 6 cm	– 625,80 m ²
Skropienie emulsją 0,5 kg/m ²	– 1152,00 m ²
Warstwa wiążąca AC 16 W 35/50 – 7 cm	– 1152,00 m ²
Warstwa ścieralna AC 11 S 50/70 – 5 cm	– 1152,00 m ²
Utrwalenie poboczy (kruszywo plus skropienie)	– 280,00 m ²
Remont przepustu wraz ze ściankami	
wykop i wymiana rury DN 400 mm	– 18 mb
wykonanie ścianek z kamienia	– 4 szt.
Ręczne czyszczenie rowu z namułu o gr. 30 cm	– 185 mb
Umocnienie skarp rowu z kostki kamiennej na betonie	– 50 mb
Regulacja urządzeń obcych – kapa zaworu wodociągu	– 1 szt.