

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO PRZEBUDOWY DROGI PUBLICZNEJ KATEGORII POWIATOWEJ NR 1150C RELACJI ZABARTOWO - WITOSŁAW - OLSZEWKA - NAKŁO, NA ODCINKU ZABARTOWO - ROŚCIMIN O DŁUGOŚCI 0,87393 KM, ZLOKALIZOWANYM POMIĘDZY KM 0+000,00 A KM 0+873,93 JEJ PRZEBIEGU W ZAKRESIE REALIZACJI I ETAPU NA ODCINKU ZABARTOWO - ROŚCIMIN O DŁUGOŚCI 0,16836 KM ZLOKALIZOWANYM POMIĘDZY KM 0+011,64 A KM 0+180,00 JEJ PRZEBIEGU, W M. ZABARTOWO.

1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią następujące dokumenty i materiały:

- pomiary i wizja w terenie;
- mapa do celów projektowych;
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.);
- literatura techniczna;
- narady i uzgodnienia z zamawiającym oraz właścicielami sieci i urządzeń;
- obowiązujące przepisy i normatywy.

2. Cel i zakres opracowania

2.1. Cel opracowania

Celem opracowania dokumentacji jest projekt przebudowy drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1150C relacji Zabartowo - Witosław - Olszewka - Nakło, na odcinku Zabartowo - Rościmin o długości 0,87393 km, zlokalizowanym pomiędzy km 0+000,00 a km 0+873,93 jej przebiegu w zakresie realizacji I etapu na odcinku Zabartowo - Rościmin o długości 0,16836 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+011,64 a km 0+180,00 jej przebiegu, w m. Zabartowo, województwo kujawsko – pomorskie, powiat sępoleński, gmina Więcbork, jednostka ewidencyjna Więcbork, obręb ewid. Zabartowo, na działce o n-rze ewid. 302.

2.2. Zakres opracowania.

Zakres robót objętych projektem przewiduje:

- wykonanie robót pomiarowych (wytyczenie robót, inwentaryzacja powykonawcza);
- wykonanie robót rozbiórkowych,
- zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej wraz z darnią na pełną głębokość zalegania z odwozem na składowisko poza granicę robót,
- wykonanie niezbędnych robót ziemnych (wykopy i nasypy),
- wykonanie ław pod krawężniki,
- ustawienie krawężników i obrzeży,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni, poszerzeń jezdni, chodnika, zatoki postojowej i poboczy,
- roboty wykończeniowe,
- uporządkowanie terenu robót.

3. Stan istniejący

Droga powiatowa nr 1150C relacji Zabartowo – Witosław – Olszewka – Nakło na długości planowanej przebudowy posiada od km 0+011,64 do km 0+180,00 nieregularną szerokość jezdni z betonu asfaltowego (szer. 4,0 m ÷ 5,5 m). Pobocza gruntowe ze względu na swoją szczątkowość, nieregularność i generalne zawyżenie nie spełniają przypisanej im funkcji. Na całej długości rozpatrywanego odcinka drogowego występują ubytki i deformacje istniejącej nawierzchni. Opisowany ciąg komunikacyjny jest niedostosowany do wymogów technicznych stawianych tego rodzaju budowlom. Powoduje to przede wszystkim utrudnienia w jego użytkowaniu i wprowadza dodatkowo zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rodzaj i stan nawierzchni generują znaczne uciążliwości eksploatacyjne, w tym ujemnie wpływają na trwałość techniczną wszelkich pojazdów korzystających z tych dróg. Na jezdni odbywa się ruch dwukierunkowy. Brak chodników zmusza pieszych do poruszania się jezdnią i poboczem gruntowym, a to stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz pieszych. Szerokość pasa drogowego jest zmienna od 9,50 m do 13,00 m i jest wystarczająca do budowy chodnika i zatoki postojowej. Istniejące linie rozgraniczające są pokazane na projekcie zagospodarowania terenu. Istniejący stan zagospodarowania terenu przedstawiają fotografie nr 1 – 4.



Fot. nr 1



Fot. nr 2



Fot. nr 3



Fot. nr 4

4. Stan projektowany

4.1. Rozwiązania sytuacyjne

W ramach projektowanej inwestycji przewiduje się wykonanie nakładki z betonu asfaltowego, poszerzenia jezdni, poboczy utwardzonych, chodnika dla pieszych oraz zatoki postojowej. Początek opracowania zlokalizowano w kilometrze globalnym 0+011,64 a koniec w km 0+180,00 – łączna długość odcinka wynosi 0,16836 km.

Na jezdni drogi powiatowej nr 1150C relacji Zabartowo – Witosław – Olszewka – Nakło przewiduje się wykonać nakładkę z betonu asfaltowego. Nakładka zostanie wykonana z zachowaniem 2% spadków jezdni. Ponadto należy poszerzyć jezdnię na całej długości planowanej przebudowy do 5,50 m.

Nie zmieniano przebiegu trasy jezdni, zachowując obecny stan i wykorzystując istniejące warstwy podbudowy i nawierzchnię dróg.

4.2. Skrzyżowania

Na przedmiotowym odcinku nie występują skrzyżowania podlegające korekcie.

4.3. Zatoka postojowa

Zatokę postojową o szerokości 2,50 m podwyższoną do 2-3 cm względem krawędzi jezdni, ograniczono od strony jezdni krawężnikiem betonowym wtopionym 15x22, zaś od zewnętrznej strony krawężnikiem betonowym wystającym 15x30. Zatoka postojowa znajduje się po prawej stronie a jej początek i koniec w kilometrażu:

- od km 0+106,80 do km 0+163,78 – prawa strona

4.4. Rozwiązania wysokościowe

Rzędne proj. drogi powiatowej nawiązano do rzędnych istniejących drogi oraz rzędnych przyległego terenu. Parametry niwelety przyjęto dla klasy L – lokalnej. Chodnik i zatokę postojową zaprojektowano w nawiązaniu do nawierzchni jezdni.

4.5. Ruch pieszych

Ruch pieszy odbywać się będzie po projektowanym chodniku o szerokości 1,20 m i spadku poprzecznym 2% w stronę jezdni. Chodnik ograniczony będzie od strony jezdni krawężnikiem betonowym o wym. 15x30 na ławie betonowej z oporem, zaś od zewnętrznej strony obrzeżem betonowym 8x30 na ławie betonowej zwykłej. Kolor chodnika wykonanego z kostki betonowej projektuje się jako szary.

Projektowany chodnik znajduje się po lewej stronie w zależności od kilometrażu i tak:

- od km 0+011,64 do km 0+180,00 – lewa strona

4.6. Przekroje konstrukcyjne

Na podstawie przeprowadzonej wizji w terenie oraz wykonanych badaniach przyjęto następujące rozwiązania konstrukcji nawierzchni:

a) chodnik:

- nawierzchnia z kostki brukowej gr. 6 cm - kolor szary;
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. 3 cm;
- warstwa odsączająca z piasku średniego gr. 15 cm;

b) zatoka postojowa:

- wibroprasowana betonowa kostka brukowa gr. 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa w stosunku 1:4 gr. 3 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego stabil. mechanicznie 0/31,5 mm gr. 25 cm;
- warstwa odsączająca z piasku średniego gr. 20 cm;

c) jezdnia:

- beton asfaltowy, jak dla warstw ścieralnych, tj. BA AC11S, przy grubości układanej warstwy równej 4 cm,
- skropienie warstwy wiążącej emulsją asfaltową C60B3 ZM 0,2 kg/m²;
- beton asfaltowy, jak dla warstw wiążących, tj. BA AC16W, przy grubości układanej warstwy równej 4 cm,
- skropienie warstwy podbudowy emulsją asfaltową C60B3 ZM 0,7 kg/m²;
- warstwa profilowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm gr. min. 10 cm;
- skropienie nawierzchni istniejącej emulsją asfaltową C60B3 ZM 1,2 kg/m²;
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna;
- istniejące warstwy podbudowy;

d) poszerzenie jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S gr. 4 cm;

- skropienie warstwy wiążącej emulsją asfaltową C60B3 ZM 0,2 kg/m²;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W gr. 4 cm;
- skropienie warstwy wiążącej emulsją asfaltową C60B3 ZM 0,7 kg/m²;
- podbudowa z kruszywa łamanego stabil. mechanicznie 0/31,5 mm gr. 20 cm;
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego o gr. 20 cm;

e) pobocza:

- pobocza utwardzone kruszywem asfaltowym pozyskanym z recyklingu gr. 10 cm;

Projektowane konstrukcje nawierzchni przedstawiono na rysunku nr 5.

4.7. Zestawienie powierzchni

Powierzchnia utwardzenia:

- Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 6 cm	- 199,76 m ²
- Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm	- 142,24 m ²
- Obrzeża betonowe o wym. 8x30 cm	- 13,30 m ²
- Krawężniki betonowe wystające o wym. 15x30 cm	- 28,25 m ²
- Krawężniki betonowe wtopione o wym. 15x22 cm	- 8,56 m ²
- Pobocze utwardzone kruszywem łamanym stabil. mechanicznie 0/31,5 mm gr. 10 cm	- 85,49 m ²
- Nawierzchnia bitumiczna	- 944,05 m ²
Razem	- 1421,65 m²

5. Organizacja ruchu i bezpieczeństwo robót

5.1. Stała organizacja ruchu

Istniejąca organizacja ruchu nie ulega zmianie.

5.2. Organizacja ruchu na czas remontu drogi

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu w czasie trwania robót zakłada się prowadzenie prac pod ruchem. W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania wykonywanych robót, oraz zapewnienia bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników i użytkowników drogi.

Stosować oznakowanie robót zgodne z projektem organizacji ruchu na czas robót.

6. Urządzenia obce

Z uwagi na występowanie urządzeń podziemnych na długości przebudowywanego odcinka drogi, należy wykonać przekopy kontrolne w celu zlokalizowania urządzenia. W przypadku stwierdzenia kolizji z istniejącymi sieciami uzbrojenia podziemnego należy albo wykonać roboty tak by tych kolizji uniknąć lub zabezpieczyć przed uszkodzeniem czy przebudować kolidujące uzbrojenie. Wszelkie prace budowlane w obrębie urządzeń podziemnych powinny być prowadzone pod nadzorem administratora urządzenia.

7. Wpływ inwestycji na środowisko

Projektowana inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko oraz zmianę stosunków wodnych. Przez wykonanie inwestycji zmniejszy się hałas i zapylenie powodowane ruchem pojazdów.

8. Uwagi końcowe

Wszystkie roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.

1. Należy bezwzględnie przestrzegać warunków uzgodnień.
2. Wszystkie roboty budowlane należy wykonywać zgodnie ze sztuką budowlaną, „Specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót” oraz przy zachowaniu przepisów BHP oraz pod bezpośrednim nadzorem osób uprawnionych.
3. Przy natrafieniu w czasie robót ziemnych na niezidentyfikowane przedmioty należy niezwłocznie powiadomić służby archeologiczne.
4. Sprawdzać w czasie robót ziemnych zgodność uzbrojenia z trasą określoną na mapie do celów projektowych.
5. Rozpoczęcie robót zgłosić wszystkim użytkownikom uzbrojenia podziemnego.
6. Wszelkie wątpliwości zgłaszać do projektanta celem wyjaśnienia.
7. Wszystkie materiały i wyroby użyte do budowy przedmiotowego obiektu muszą być dopuszczone do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie zgodnie z art. 10 ust. Prawo Budowlane.

Projektował:

Opracował:

.....

(data i podpis)

.....

(data i podpis)