

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania:

- Umowa z inwestorem
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (Dz.U. 2017 poz. 1332)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2013 poz. 1129)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012, poz. 462)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 poz. 463)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz.U. 2016 poz. 1440)

2. Materiały pomocnicze użyte do opracowania projektu:

- Wytyczne inwestora
- Normy i normatywy
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500

3. Dane podstawowe:

Opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie projektu modernizacji odcinka drogi gminnej nr 060611C Dubielno - Firlus. Planowane prace obejmować będą wykonanie modernizacji istniejącej jezdni poprzez wykonanie nakładki bitumicznej, poszerzeń oraz wykonanie zjazdów.

Kategoria obiektu budowlanego – XXV.

4. Opis stanu istniejącego:

Obecnie w miejscu projektowanej modernizacji znajduje się jezdnia o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3.0 m. Nawierzchnia jest miejscami w złym stanie technicznym, występują spękania.

Droga gminna 060611C łączy drogę powiatową nr 1634C z drogą powiatową nr 1637C.

Droga służy do obsługi komunikacyjnej terenów zabudowy mieszkaniowej oraz gruntów rolnych, które zlokalizowane są w jej sąsiedztwie. Inwestycja nie zmieni jej funkcji, a spowoduje przede wszystkim poprawę komfortu jazdy oraz poprawi bezpieczeństwo. Odwodnienie odbywa się powierzchniowo w obrębie pasa drogowego.

5. Opis zamierzenia podlegającego opracowaniu:

Planowana modernizacja obejmować będzie wykonanie nakładki bitumicznej na istniejącej jezdni o szerokości 3,0m i poszerzenie jej do szerokości 4,0m, wykonanie zjazdów i poboczy. Prace będą prowadzone na odcinku 1615,63 m. Przewidziano profilowanie istniejącej nawierzchni i wykonanie nowych warstw bitumicznych.

Na poszerzeniu jezdni należy ułożyć geosiatkę z włókien szklanych wstępnie przesączoną asfaltem o wytrzymałości na rozciąganie 120 kN/m o szerokości 1,0m.

Zakres prac w ramach inwestycji obejmuje:

- wytyczenie projektowanych prac w terenie
- wykonanie robót ziemnych
- wykonanie konstrukcji oraz nawierzchni jezdni
- wykonanie zjazdów
- wykonanie poboczy
- wykonanie prac porządkowych

Założenia projektowe:

- Droga klasy D
- Prędkość projektowa 30 km/h
- Kategoria ruchu KR1
- Szerokość jezdni 4,0m w km od 0+000,00 do 1+615,63 km
- Szerokość poboczy 0,75 m

Dane liczbowe:

| | | |
|---------------------|---|-------------------------|
| Nakładka bitumiczna | - | 6.149,38 m ² |
| Poszerzenia jezdni | - | 1.716,68 m ² |
| Zjazdy bitumiczne | - | 232,93 m ² |
| Pachwiny | - | 74,87 m ² |
| Pobocza | - | 2.349.26 m ² |

Długość poszerzanej jezdni – 1+615,63 m

Konstrukcje:

Nakładka bitumiczna

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 3,0 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr. 3,0 cm
- ist. konstrukcja jezdni

Poszerzenia jezdni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 3,0 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr. 3,0 cm
- geosiatka z włókien szklanych wstępnie przesączona asfaltem o wytrzymałości na rozciąganie 120 kN/m
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm C_{90/3} o grubości 20cm
- warstwa mrozochronna z piasku stabilizowanego cementem o C_{1,5/2} gr. 22 cm

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni wynosi 48 cm

Zjazdy i pachwiny

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 3,0 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr. 3,0 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm C_{90/3} o grubości 15cm
- warstwa z piasku stabilizowanego cementem o C_{1,5/2} gr. 15 cm

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni wynosi 36 cm

W miejscach gdzie występują zjazdy o nawierzchni bitumicznej należy na ist. nawierzchni ułożyć nową nawierzchnię – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr. 3,0 cm i warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 3,0 cm

Pobocza z kruszywa – warstwa z kruszywa łamanego o gr. 15 cm.

6. Odwodnienie:

Woda opadowa będzie odprowadzana, jak do tej pory, powierzchniowo w obrębie pasa drogowego.

7. Profil podłużny projektowanej drogi:

Niweletę przebudowywanej drogi dostosowano w maksymalnym stopniu do istniejących rzędnych wysokościowych oraz do warunków terenowych istniejących w obszarze opracowania. Niweletę drogi wykonano w układzie państwowym.

8. Opinia geotechniczna:

Na podstawie przeprowadzonych badań geotechnicznych stwierdzono, że w podłożu występują grunty znajdujące się w dobrych warunkach wodnych kwalifikujące podłoże do grupy nośności G3. Planowana rozbudowa ze względu na charakter prac i rodzaj podłoża została zakwalifikowana do pierwszej kategorii geotechnicznej.

9. Zabezpieczenia i wytyczne gestorów sieci:

Na trasie projektowanej przebudowy znajduje się sieć wodociągowa, teletechniczna, kanalizacji sanitarnej oraz elektroenergetyczna.

Na istniejące kable teletechniczne należy nałożyć rury ochronne dwudzielne typu arot i przełożyć je poza krawędź projektowanej jezdni – zgodnie z uzgodnieniem Orange załączonym do projektu. Rury dwudzielne należy założyć też w miejscu skrzyżowania z kablami energetycznymi.

Wszystkie prace ziemne w miejscach zbliżeń z sieciami, przyłączami oraz innymi urządzeniami technicznymi należy wykonywać ręcznie.

Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się z uzgodnieniami branżowymi, które załączono do projektu budowlanego.

10. Wycinka drzew:

Na terenie projektowanej inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew.

11. Natura 2000:

Inwestycja nie znajduje się na terenie objętym programem Natura 2000.

12. Ochrona środowiska:

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach

oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. 2016 poz. 353) oraz zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2019 poz. 1839) inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Należy zapoznać się z decyzją dołączoną do projektu budowlanego i prowadzić prace budowlane zgodnie z postanowieniami decyzji.

13. UWAGA:

- Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP, pod nadzorem osoby posiadającej uprawnienia budowlane, zachowując zasadę starannego wykonania robót.
- Zastosowane materiały muszą posiadać świadectwa i atesty dopuszczające do stosowania w budownictwie.
- Ręcznie wykonać wykopy w rejonach skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem podziemnym oraz w miejscach, gdzie praca koparkami byłaby znacznie utrudniona.
- Wykopy prowadzić pod nadzorem użytkowników poszczególnych rodzajów uzbrojenia. Urobek składać od strony napływu wody opadowej do wykopu.
- Całość prac ziemnych i instalacyjnych wykonać zgodnie z „Warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlano montażowych” – cz. II oraz z zachowaniem przepisów bhp i p.poż.
- Wprowadzenie na budowę winno odbyć się obowiązkowo na terenie budowy w obecności przedstawicieli użytkowników urządzeń pod- i nadziemnych oraz właściciela terenu.
- Należy na bieżąco monitorować warunki geologiczne. W razie stwierdzenia warunków geologicznych innych niż wykazane należy skonsultować się z projektantem.

Opracowała: