

OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania projektu

- Umowa zawarta z Inwestorem.
- Mapa geodezyjna w skali 1:500 (powiększenie ze skali 1:1000), wydana przez Starostę Czarnkowsko-Trzcianeckiego z dnia 17 marca 2017 roku.
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 roku (Dz. U. z 2016r. poz. 124), w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003r. nr 220, poz. 2181.).
- Wizja lokalna i pomiary w terenie.

II. Lokalizacja

Istniejące, a przyjęte do przebudowy drogi są drogami gminnymi i stanowią ulicę płk. Szacherskiego i płk. Królickiego. Drogi położone są w Gminie Drawsko, obręb Drawsko, na działkach o numerach geodezyjnych 1064, 1075, 471. Przebudowa obejmować będzie dwa odcinki drogi o łącznej długości 0,246km. Drogi przebiegają w terenie płaskim i zabudowanym budynkami mieszkalnymi, jednorodzinnymi.

III. Stan istniejący

Przyjęte do przebudowy odcinki dróg posiadają nawierzchnię gruntową z jezdnią o szerokości 5,80-7,30m. Szerokość pasa drogowego wynosi 12,0-18,0m. Wzdłuż dróg występują zjazdy indywidualne do posesji. W obrębie pasa drogowego występuje doziemna linia telekomunikacyjna, doziemna sieć energetyczna oraz doziemna sieć kanalizacyjna i wodociągowa z przyłączami.

IV. Stan projektowany

Ul. płk. Królickiego

Projektowana droga - ulica płk. Królickiego - składa się z jednego odcinka prostego. Całkowita długość projektowanego odcinka wynosi 0,109 km. Włączenie do ulicy Armii Poznań projektuje się pod kątem 72°. Na skrzyżowaniu z ulicą Armii Poznań zaprojektowano obustronne wyokrąglenia łukami o promieniu $R=6m$. Na końcu odcinka, po lewej stronie, zaprojektowano plac do zawracania o wymiarach 9x13,60m.

Projektowana szerokość jezdni wynosi 5,50m. Spadek poprzeczny jezdni - dwustronny (daszkowy) 2x2%. Na placu do zawracania zaprojektowano spadek poprzeczny jednostronny 1% w kierunku do jezdni.

Po obu stronach drogi (ulicy) zaprojektowano chodnik o szerokości 1,50m. Spadek poprzeczny nawierzchni chodnika 1% w kierunku do jezdni.

Pomiędzy chodnikiem, a jezdnią oraz chodnikiem, a granicą pasa drogowego projektuje się pasy zieleni z humusowaniem i obsianiem trawą.

Wzdłuż całego odcinka ulicy zaprojektowano 12 zjazdów indywidualnych do posesji, 4 po stronie lewej i 8 po stronie prawej ulicy.

Nawierzchnię jezdni projektuje się ograniczyć krawężnikiem betonowym 15x30cm, a na wjazdach i przy przejściach dla pieszych krawężnikiem obniżonym o wymiarach 15x22cm, ustawionym na podsypce cementowo-piaskowej 5cm i ławie z oporem wykonanej z betonu cementowego klasy C12/15 w ilości 0,06m³/mb.

Światło (odległość górnej powierzchni krawężnika od jezdni) projektuje się przy jezdni +10cm, na zjazdach +4cm, przy przejściu dla pieszych +2cm.

Nawierzchnię jezdni projektuje się wykonać z kostki betonowej, wibroprasowanej, szarej, typu behaton, grubości 8cm, układanej na podsypce cementowo-piaskowej o grubości 3cm wykonywanej w betoniarkach. Jako podbudowę zaprojektowano warstwę kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm o grubości 20cm po zagęszczeniu na warstwie odcinającej z piasku 0/2mm o grubości 10cm po zagęszczeniu.

Nawierzchnię zjazdów projektuje się wykonać z kostki betonowej, wibroprasowanej, kolorowej, typu behaton, grubości 8cm, układanej na podsypce cementowo-piaskowej o grubości 3cm wykonywanej w betoniarkach, podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm o grubości 15cm po zagęszczeniu i warstwie odcinającej z piasku 0/2mm o grubości warstwy 10cm po zagęszczeniu. Zjazdy projektuje się obramować opornikiem betonowym o wymiarach 8x25cm układanym na podsypce cementowo-piaskowej 5cm i ławie z oporem wykonanej z betonu cementowego klasy C12/15 w ilości 0,04m³/mb.

Nawierzchnię chodnika projektuje się wykonać z kostki betonowej, wibroprasowanej, szarej, grubości 6cm, układanej na podsypce cementowo-piaskowej o grubości 10cm wykonywanej w betoniarkach. Od strony posesji chodnik projektuje się ograniczyć obrzeżem betonowym o wymiarach 6x20cm ułożonym na ławie żwirowej o wymiarach 10x20cm.

Ul. płk. Szacherskiego

Projektowana droga - ulica płk. Szacherskiego - składa się z dwóch odcinków prostych i jednego łuku poziomego o promieniu R=20m. Całkowita długość projektowanego odcinka wynosi 0,137 km. Włączenie do ulicy Armii Poznań projektuje się pod kątem 71°. Na skrzyżowaniu z ulicą Armii Poznań zaprojektowano obustronne wyokrąglenia

łukami o promieniu $R=6m$. Na końcu odcinka, po lewej stronie, zaprojektowano plac do zawracania o wymiarach $8 \times 22,35m$.

Projektowana szerokości jezdni wynosi $5,50m$. Spadek poprzeczny jezdni - dwustronny (daszkowy) $2 \times 2\%$. Na placu do zawracania zaprojektowano spadek poprzeczny jednostronny 1% w kierunku do jezdni.

Po obu stronach drogi (ulicy) zaprojektowano chodnik o szerokości $1,50m$ z odcinkowym poszerzeniem do szerokości $2,00m$ w obrębie łuku poziomego po jego wewnętrznej stronie. Spadek poprzeczny nawierzchni chodnika 1% w kierunku do jezdni.

Pomiędzy chodnikiem, a jezdnią oraz chodnikiem, a granicą pasa drogowego projektuje się pasy zieleni z humusowaniem i obsianiem trawą.

Wzdłuż całego odcinka ulicy zaprojektowano 11 zjazdów indywidualnych do posesji, 8 po stronie lewej i 3 po stronie prawej ulicy.

Nawierzchnię jezdni projektuje się ograniczyć krawężnikiem betonowym $15 \times 30cm$, a na wjazdach i przy przejściach dla pieszych krawężnikiem obniżonym o wymiarach $15 \times 22cm$, ustawionym na podsypce cementowo-piaskowej $5cm$ i ławie z oporem wykonanej z betonu cementowego klasy $C12/15$ w ilości $0,06m^3/mb$.

Światło (odległość górnej powierzchni krawężnika od jezdni) projektuje się przy jezdni $+10cm$, na zjazdach $+4cm$, przy przejściu dla pieszych $+2cm$.

Nawierzchnię jezdni projektuje się wykonać z kostki betonowej, wibroprasowanej, szarej, typu behaton, grubości $8cm$, układanej na podsypce cementowo-piaskowej o grubości $3cm$ wykonywanej w betoniarkach. Jako podbudowę zaprojektowano warstwę kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie $0/31,5mm$ o grubości $20cm$ po zagęszczeniu na warstwie odcinającej z piasku $0/2mm$ o grubości $10cm$ po zagęszczeniu.

Nawierzchnię zjazdów projektuje się wykonać z kostki betonowej, wibroprasowanej, kolorowej, typu behaton, grubości $8cm$, układanej na podsypce cementowo-piaskowej o grubości $3cm$ wykonywanej w betoniarkach, podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie $0/31,5mm$ o grubości $15cm$ po zagęszczeniu i warstwie odcinającej z piasku $0/2mm$ o grubości warstwy $10cm$ po zagęszczeniu. Zjazdy projektuje się obramować opornikiem betonowym o wymiarach $8 \times 25cm$ układanym na podsypce cementowo-piaskowej $5cm$ i ławie z oporem wykonanej z betonu cementowego klasy $C12/15$ w ilości $0,04m^3/mb$.

Nawierzchnię chodnika projektuje się wykonać z kostki betonowej, wibroprasowanej, szarej, grubości $6cm$, układanej na podsypce cementowo-piaskowej o grubości $10cm$ wykonywanej w betoniarkach. Od strony posesji chodnik projektuje się ograniczyć obrzeżem betonowym o wymiarach $6 \times 20cm$ ułożonym na ławie żwirowej o wymiarach $10 \times 20cm$.

V. Odwodnienie

Odwodnienie obu dróg (ulic) zaprojektowano jako powierzchniowe przez zastosowanie normatywnych spadków poprzecznych i podłużnych do projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej, która jest przedmiotem odrębnego opracowania

VI. Uwagi końcowe

- Wykonawca przed przystąpieniem do robót drogowych powinien wykonać ręcznie odkrywki (wykopy) i skontaktować się z właścicielami poszczególnych urządzeń obcych, celem ich szczegółowej lokalizacji. W przypadku napotkania w trakcie robót urządzeń nie wykazanych w dokumentacji lub nie naniesionych na podkład geodezyjny należy teren wykopu zabezpieczyć oraz powiadomić właściciela urządzenia.
- Wykonawca robót w pierwszej kolejności oznakuje roboty, zgodnie z zatwierdzonym przez zarządcę drogi schematem zmiany organizacji ruchu na czas prowadzenia robót w pasie drogowym, a następnie przystąpi do wykonania robót. Wykonawca jest zobowiązany do przestawiania znaków w miarę postępu robót, do ich utrzymania i konserwacji.
- W projekcie (w pzt, przedmiarze robót i specyfikacji technicznej) uwzględniono oznakowanie pionowe dróg w postaci znaków A-7 „ustęp pierwszeństwa”, które projektuje się ustawić przed skrzyżowaniem z ulicą Armii Poznań oraz D-6 wraz z znakiem poziomym P-10 „przejście dla pieszych”, które zaprojektowano do oznakowania przejść dla pieszych. Oznakowanie należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003r. nr 220, poz. 2181.).
- Wykonawca jest zobowiązany do zapewnienia wszystkim mieszkańcom mieszkającym wzdłuż dróg (ulic), przy której będzie prowadzona przebudowa dostępu do swoich posesji.

P r o j e k t a n t: