

Opis Techniczny

WYKONANIE REMONTU DROGI GMINNEJ W RAMACH ZADANIA PN. „MODERNIZACJA DROGI GMINNEJ SMERZYN – KLOTYDOWO, GMINA ŁABISZYN”

1. Podstawa opracowania

Dokumentację opracowano w oparciu o następujące materiały:

- Umowa z Inwestorem,
- Wizja lokalna,
- Założenia projektowe i uzgodnienia techniczne z Inwestorem,
- Mapy sytuacyjno-wysokościowe z uzbrojeniem terenu w skali 1:1000 założone przez Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne w Inowrocławiu w roku 1998. Z uwagi na rok w którym utworzono mapy może skutkować różnicami występującymi z stanem zamieszczonym na mapie a stanem istniejącym.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane - Dz. U. z 2013 r., Poz. 1409 z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. z 2016 r., Poz. 124;
- Obowiązujące normatywy, katalogi, przepisy i normy.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest dokumentacja budowlana – wykonawcza remontu drogi gminnej L000024 Smerzyn - Klotyldowo w gm. Łabiszyn. Celem dokumentacji jest określenie szczegółowego sposobu i zakresu wykonania remontu.

3. Dane inwestycji

3.1 Inwestor

Gmina Łabiszyn
ul. Plac 1000-lecia 1
89-210 Łabiszyn

3.2 Lokalizacja inwestycji

Droga gminna nr L000024 Smerzyn - Klotyldowo

dz. nr 121/1 ;17; 3270/1 ; 187/1

obręb : Ostatkowo, Obórznia, Załachowo

gmina: Łabiszyn

powiat: żniński

4. Opis stanu istniejącego

Droga gminna L000024 na odcinku Szerzyn - Koltydowo jest drogą o nawierzchni asfaltowej. Szerokość drogi wynosi 4,5 m.

Droga obsługuje ruch lokalny. Łączy się z drogą gminną relacji Chomętowo - Łabiszyn oraz z drogą gminną relacji Łabiszyn – Zielonowo.

Wzdłuż całego rozpatrywanego odcinka nie występują żadne kolizje z drzewami.

4.1 Uzbrojenie terenu

Na przedmiotowym obszarze występuje sieć wodociągowa oraz energetyczna.

Nie wyklucza się występowania niezinventaryzowanego uzbrojenia.

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

5.1 Plan sytuacyjny

Przebieg drogi objętej opracowaniem nie ulega zmianie. Projektowany odcinek ma długość 1407.99 m. Jezdnie zaprojektowano o szerokości równej 4,5 m. Trasa składa się z 15 odcinków prostych oraz 7 łuków poziomych. Promienie łuków poziomych licząc od hektometru 0, wynoszą kolejno – R1, R2, R3 = 120m; R4 = 60m; R5 = 250m; R6 = 1000m. Kąt zwrotu trasy pomiędzy pozostałymi 8 odcinkami jest na tyle mały, iż nie stosuje się łuków poziomych. Wszystkie elementy trasy kształtowano w taki sposób, aby wpasować się w istniejącą drogę.

Zaprojektowano dwie mijanki o szerokości 2m, długości 20m i skosach załamania 1:3, które zaokrąglono promieniem R=10m.

Zaprojektowano peron dla oczekujących o szerokości 2m i długości 10m.

W okolicach dziewiątego hektometrów znajduje się skrzyżowanie dwóch dróg. Drogi przecinają się pod kątem około 40°. Przecinana droga jest drogą wykonaną z nawierzchni nieutwardzonej.

Na łuku znajdującym się w siódmym hektetrze wykonano obustronnie bariery ochronne zabezpieczające kierowców pojazdów. Zlokalizowano je w miejscu przepustu, gdzie występują potencjalnie poważne skutki wypadnięcia z drogi.

5.2 Rozwiązania wysokościowe

Niweletę drogi należy prowadzić w sposób umożliwiający uzyskanie równości trasy oraz zachowując należyte warunki odwodnienia nawierzchni. Wysokościowo należy dopasować się do istniejącej nawierzchni asfaltowej, która docelowo będzie wzmocniona i będzie stanowiła podbudowę wyremontowanej drogi.

5.3 Przekroje normalne i szczegóły konstrukcyjne

Istniejąca konstrukcja jezdni zostanie wzmocniona przez warstwę profilową z betonu asfaltowego o średniej grubości 3 cm. Celem warstwy profilowej będzie wypełnienie drobnych ubytków oraz wyrównanie nawierzchni jezdni. Warstwa ścieralna zostanie wykonana z betonu asfaltowego średniej grubości 3 cm.

- Konstrukcja nawierzchni drogi:
 - Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 3 cm
 - Warstwa profilowa z betonu asfaltowego średniej gr. 3 cm
 - Warstwa wzmocnienia i wyrównawcza podbudowy z KŁSM śr. gr 8 cm
 - Istniejące warstwy jezdni
- Konstrukcja nawierzchni zjazdów:
 - Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 3 cm
 - Warstwa profilowa z betonu asfaltowego średniej gr. 3 cm
 - Podbudowa zasadnicza z KŁSM gr. 15 cm
 - Warstwa odcinająca z piasku gr. 10 cm
- Konstrukcja peronu:
 - Nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8cm
 - Podsypka c - p (1:4) gr. 4cm
 - Stabilizacja (RM 2,5 MPa) gr. 15 cm
 - Warstwa odcinająca z piasku gr. 15 cm
 - Geowłóknina separacyjna
 -
- Konstrukcja nawierzchni mijanki:
 - Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 3 cm
 - Warstwa profilowa z betonu asfaltowego średniej gr. 3 cm
 - Podbudowa zasadnicza z KŁSM gr. 15 cm

Pochylenie jedni należy dopasować do istniejących warunków oraz w miarę możliwości lokalnych doprowadzić do wartości 2%. Pobocza jezdni zaprojektowano na szerokości 0,75 m. Konstrukcję pobocza stanowić będzie KŁSM gr. 15 cm. Przed przystąpieniem do prac związanych z układaniem pobocza należy geodezyjnie wyznaczyć granice pasa drogowego, aby ewentualnie skorygować szerokość pobocza.

Opracował:
Artur Kamiński