

OPIS TECHNICZNY

Dane o obiekcie budowlanym i robotach budowlanych

Spis treści:

1.	Tytuł projektu	2
2.	Dane ewidencyjne	2
3.	Podstawa opracowania projektu.....	2
4.	Przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego	2
5.	Istniejący stan zagospodarowania terenu	3
6.	Projektowane zagospodarowanie	3
6.1.	Rozwiązania budowlane - układ konstrukcyjny obiektu budowlanego.....	3
6.2.	Geotechniczne warunki posadowienia budowli:.....	4
6.3.	Plan sytuacyjny.....	4
6.3.1.	Skrzyżowania z drogami	4
6.3.2.	Zjazdy.....	4
6.4.	Przekrój podłużny.....	5
6.5.	Konstrukcja obiektu budowlanego - przekrój poprzeczny	5
6.6.	Odwodnienie	5
6.7.	Oświetlenie uliczne.....	5
7.	Wpływ obiektu budowlanego na środowisko.	6
8.	Korzystanie z obiektu przez osoby niepełnosprawne.....	6
9.	Rozwiązania techniczno - budowlane istotne ze względów bezpieczeństwa.....	6
10.	Warunki ochrony przeciwpożarowej określone w odrębnych przepisach	6
11.	Zakres rzeczowy i koszt	6
12.	Uwagi realizacyjne.....	6

1. Tytuł projektu

Przebudowa drogi powiatowej 3050P w miejscowości Giewartów.

2. Dane ewidencyjne

Inwestor: Powiat Słupcki, ul. Poznańska 20, 62-400 Słupca.

Adres budowy: Giewartów, gmina Ostrowite, powiat słupcki, województwo wielkopolskie.

Nr ewidencyjny gruntów: 122/2, 103/10 – obręb Giewartów

Obiekt: droga powiatowa 3050P.

Początek odcinka - km 8+604,16.

Koniec odcinka - km 9+600,00.

Długość odcinka - 995,84m.

3. Podstawa opracowania projektu

- Umowa ze Zleceniodawcą – Powiatem Słupckim.
- mapy sytuacyjno-wysokościowe do celów projektowych zaktualizowana przez Biuro Geodezji s.c. 21 Stycznia 19, 62-400 Słupca oraz GEO - POMIAR Usługi geodezyjne i kartograficzne Weronika Burda, ul. Słupcka 85, 62-406 Łądek,
- aktualne przepisy prawne, wytyczne, katalogi,
- wytyczne i założenia określone w zamówieniu i uzgadniane na roboczo z Inwestorem.

4. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego

Droga 3050P Słupca - Giewartów - granica powiatu (Budziszław Kościelny) jest istotnym ciągiem komunikacyjnym, w rejonie wschodniego brzegu Jeziora Powidzkiego.

Celem opracowania jest określenie zakresu robót i technologii obejmujących przebudowę tego odcinka. Droga i związane z nią urządzenia będą miały formę architektoniczną dostosowaną do krajobrazu i otaczającego zagospodarowania.

Wszystkie przebudowywane elementy drogowe zlokalizowane są na działkach będących w dyspozycji Powiatu Słupckiego; w istniejącym pasie drogowym.

Przedmiot opracowania obejmuje przebudowę nawierzchni jezdni i chodnika, dobudowę ścieżki rowerowej oraz remont kanalizacji deszczowych, odtworzenie terenów zieleni.

Ścieżka rowerowa stanowi integralną część powiatowego zadania "Budowa ścieżki rowerowej na odcinku Słupca - Kosewo", o łącznej długości ponad 13km.

Odcinek w Giewartowie jest składową częścią tego zadania dlatego kilometrów roboczo przyjęty jest wg odniesienia do tego ciągu.

Przyjęta przez Inwestora definicja projektowanej ścieżki rowerowej:

Ścieżka rowerowa: czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta (wsi), miasta (wsie) ze sobą, miasta z obszarami podmiejskimi i obejmujący: drogi dla rowerów, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. Ścieżka rowerowa nie powinna być "drogą dla rowerów" w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym, powinna uwzględniać potrzeby ruchu pieszego, możliwość jazdy na rolkach itp. Dopuszcza się zarówno łączenie jak i rozdzielanie ruchu pieszego i rowerowego w zależności od warunków miejscowych.

Dla ścieżki rowerowej Słupca - Kosewo zaleca się następujące nawierzchnie:

- na obszarach zabudowanych - nawierzchnie z betonowej kostki brukowej niefazowanej
 - poza obszarami zabudowanymi - nawierzchnie asfaltowe.
- W uzasadnionych sytuacjach dopuszcza się zmiany tych zasad.

Opracowanie obejmuje odcinek drogi powiatowej nr 3050P w km 8+604,16 - 9+600,00, położony w miejscowości Giewartów - na działkach nr: 122/2, 103/10.

- **Długość odcinka - 995,84m.**

Szerokość jezdni:

- istniejąca - 6,00m - 6,30m
- projektowana - 6,00m - 6,30m

Szerokość chodnika:

- istniejąca - 1,50m - 1,80m
- projektowana - 2,00m

Szerokość ścieżki rowerowej:

- istniejąca - brak
- projektowana - 2,20m

5. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Pas drogowy w km 8+604,16 - 9+600,00 jest wyznaczony i zagospodarowany.

Na projektowanym odcinku znajduje się jezdnia bitumiczna o zasadniczej szerokości 6,00m - 6,30m. Droga przebiega w obrębie zabudowy zwartej. Jezdnia wykonana jest w technologii bitumicznej, chodniki z płytek betonowych po stronie lewej, po stronie prawej pobocze gruntowe obsiane trawą. Na odcinku znajduje się oświetlenie uliczne, kanalizacja sanitarna, linie kablowe telekomunikacyjne i energetyczne. Wody opadowe spływają do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych.

Występuje ruch kołowy - ok. 3000 poj./dobę.

Na obszarze odcinka brak jest pomników przyrody. W pobliżu brak jest również zabytków architektury i czynnych stanowisk archeologicznych.

6. Projektowane zagospodarowanie

6.1. Rozwiązania budowlane - układ konstrukcyjny obiektu budowlanego

Inwestor podjął decyzję o konieczności przebudowy przedmiotowego odcinka. Inwestycja polegać będzie na dobudowie ciągu rowerowego z możliwością ruchu pieszego oraz przebudowie istniejących chodników i jezdni. Konsekwencją tego jest konieczność opracowania dokumentacji projektowej dla potrzeb zgłoszenia robót i ich realizacji. Dokumentacja uwzględni zakres określony przez Zamawiającego.

Istniejące parametry techniczne drogi - odcinek w m. Giewartów:

Klasa drogi	- Z
Kategoria drogi	- powiatowa
Kategoria obciążenia ruchem	- KR3
Prędkość projektowa	- przyjęto $V_p = 40$ km/h
Wysokość skrajni drogi	- 4,60 m
Dopuszczalny nacisk osi	- 100 kN
Grupa nośności podłoża	- G1, lokalnie G2
Dostępność	- ogólnodostępna

6.2. Geotechniczne warunki posadowienia budowli:

Opinię geotechniczną wykonano dla całego odcinka ścieżki rowerowej na odcinku Słupca-Kosewo. W niezależnie spiętej dokumentacji przedstawiono w sposób opisowy i graficzny warunki gruntowo-wodne i geotechniczne podłoża projektowanego obiektu.

Odwierty i opinię geotechniczną wykonała firma GEORECORD Wojciech Majewski, ul. Targowa 23/29/7, 95-010 Stryków

6.3. Plan sytuacyjny

Przebieg odcinka wpisano w istniejący pas drogi powiatowej zachowując jego zagospodarowanie. Lokalnie wystąpi przesunięcie krawężnika o ok. 15cm związane z korektą przebiegu osi drogi.

Początek odcinka - km 8+604,16

Koniec odcinka - 9+600,00

Długość całkowita odcinka 995,84m

Zasadnicza szerokość ścieżki przeznaczonej dla ruchu rowerowego wyniesie 2,00m.

Bufor bezpieczeństwa stanowić będzie ściek, krawężnik i jeden rząd szer.20cm kostki w kolorze szarym. Sytuacyjnie ścieżka rowerowa projektowana jest po prawej stronie jedni bitumicznej. Po stronie lewej pozostanie istniejący ciąg wyłącznie dla pieszych. Jest to uwarunkowane względami bezpieczeństwa i komfortu.

Parametry przebiegu odcinka oraz współrzędne geodezyjne pokazano na rys. nr 2 „Plan sytuacyjny” w skali 1:500”. Dla potrzeb wykonawstwa opracowano załącznik pt. „zestawienie elementów trasy”.

6.3.1. Skrzyżowania z drogami

Na projektowanym odcinku nie występują skrzyżowania z drogami publicznymi.

6.3.2. Zjazdy

Występują zjazdy do posesji. Projektuje się wykonanie nawierzchni zjazdów z betonowej kostki brukowej bezfazowej gr. 8cm - kolor szary.

Zejścia krawężników z + 12cm na zjazdowy +4cm należy wykonać na długości - 2m.

(krawężnik skośny + docięty krawężnik zwykły).

6.4. Przekrój podłużny

Projektuje się spadek podłużny dostosowany do istniejących nawierzchni bitumicznej; umożliwiającą swobodny spływ wody. Parametry niwelety pokazano na rysunku nr 3 – "Profil podłużny". Dla potrzeb wykonawstwa opracowano załącznik pt. „zestawienie elementów niwelety” gdzie określono wszystkie projektowane parametry oraz rzędne.

6.5. Konstrukcja obiektu budowlanego - przekrój poprzeczny

Projektuje się spadki poprzeczne projektowanych chodników = 2%- jednostronne. Konstrukcję nawierzchni pokazano na rys. nr 4 – "Przekroje normalne - charakterystyczne"

Projektowana konstrukcja jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego dla ruchu KR3 - AC11S gr. 5cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego dla ruchu KR3 - AC11W gr. zmienna
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna po frezowaniu profilującym
- lokalnie podbudowa z kruszywa łamanego, granitowego 0-63, 0-31,5mm
- lokalnie warstwa odsączająca żwirowo - piaskowa gr. 20cm

Projektowana konstrukcja chodnika:

- warstwa ścieralna z bezfazowej betonowej kostki brukowej gr. 8cm,
- podsypka cementowo - piaskowa Rm2,5-5 gr. 5cm.

Projektowana konstrukcja zjazdów:

- warstwa ścieralna z bezfazowej betonowej kostki brukowej gr. 8cm,
- podsypka cementowo - piaskowa Rm2,5-5 gr. 4cm.
- podbudowa z betonu C 8/10 gr. 15cm.
- warstwa kruszywa stabilizowanego cementem w betoniarce Rm=2,5-5 Mpa z pospółki, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm,.

Projektowana konstrukcja ścieżki rowerowej:

- warstwa ścieralna z bezfazowej betonowej kostki brukowej gr. 8cm,
- podsypka cementowo - piaskowa Rm2,5-5 gr. 4cm.
- podbudowa z betonu C 8/10 gr. 15cm.
- warstwa kruszywa stabilizowanego cementem w betoniarce Rm=2,5-5 Mpa z pospółki, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm,.

6.6. Odwodnienie

Wody opadowe spływać będą (bez zmian) do istniejących rowów i do istniejącej kanalizacji deszczowej. Przewiduje się przebudowę kanalizacji deszczowej. Roboty należy wykonać na podstawie przedmiaru robót, profili podłużnych i planów sytuacyjnych oraz załączonych zestawień rur i studni.

6.7. Oświetlenie uliczne

Oświetlenie uliczne (ilość punktów świetlnych) na przedmiotowym odcinku pozostaje bez zmian. Przewiduje się przestawienie 3 słupów energetycznych, zlokalizowanych w pasie drogowym w związku z ich kolizją ze ścieżką rowerową. Roboty będą wykonane przez Właściciela słupów.

7. Wpływ obiektu budowlanego na środowisko.

Wg Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie jest przedsięwzięciem mogąącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko z uwagi na długość odcinka poniżej 1 km. Długość projektowanego odcinka wynosi 995,84m. Przebudowa drogi nie spowoduje dopuszczenia do ruchu większej niż dotychczas liczby pojazdów, pojazdów o większej masie dopuszczalnej oraz nie spowoduje zwiększenia prędkości dopuszczalnej na drodze; nie wywołuje negatywnego wpływu na środowisko, na zdrowie ludzi oraz obiekty sąsiednie. Przebudowa drogi poprawi wszystkie parametry związane z jej użytkowaniem.

8. Korzystanie z obiektu przez osoby niepełnosprawne.

Przebudowa drogi nie wprowadza barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych. W związku z ułożeniem nowej, bitumicznej warstwy ścieralnej na jezdni, poprawi się komfort użytkowania jezdni. Nowa betonowa, bezfazowa kostka brukowa na chodnikach i ścieżce rowerowej poprawi zdecydowanie komfort użytkowania tych ciągów.

9. Rozwiązania techniczno - budowlane istotne ze względów bezpieczeństwa.

Opracowano "Projekt Organizacji Ruchu" - zmiana stała, który jest integralną częścią niniejszej dokumentacji projektowej. Zakres oznakowania pierwotny tj. km 8+604,16 - 9+980,00.

10. Warunki ochrony przeciwpożarowej określone w odrębnych przepisach.

Szerokość jezdni i zjazdów jest zgodna z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i umożliwia wjazd służb ratowniczych na przedmiotowy teren w przypadku takiej konieczności.

11. Zakres rzeczowy i koszt

Zakres rzeczowy robót dla wykonania przebudowy odcinka został określony i uszczegółowiony w „przedmiarze robót”. Przewidywany koszt wykonania robót został określony w „Kosztorysie inwestorskim” sporządzonym jako odrębne opracowanie dla potrzeb Inwestora.

12. Uwagi realizacyjne

- Poszczególne elementy należy wykonać wg wymogów określonych w Projekcie wykonawczym, Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych (SST) i przedmiarze robót - stanowiących niezależnie spięte części niniejszej dokumentacji projektowej,
- wszystkie wbudowywane materiały muszą być zgodne z obowiązującymi Normami lub Aprobatami Technicznymi i potwierdzone deklaracją zgodności przez ich producentów.
- wykonawca jest zobowiązany do zachowania należytej staranności w podejmowanych działaniach. Szczególną uwagę zwrócić na urządzenia obce znajdujące się w pasie drogowym,
- roboty muszą być wykonywane przez wykwalifikowanych pracowników - dotyczy to wszystkich branż.
- przed rozpoczęciem robót, Wykonawca powinien sporządzić Projekt Organizacji Ruchu - "zmiana czasowa" i zgodnie z nim oznakować roboty. Roboty prowadzić z zachowaniem zasad BHP.

—
Słupca, marzec 2021 r.

Opracował:
Andrzej Madaj