

OPIS TECHNICZNY

do dokumentacji technicznej na wykonanie zadania
**„Odbudowa drogi powiatowej nr 3276D Poniatów - Poręba - Długopole Zdrój,
km 1+200 - 2+700 - I etap”**
w kilometrze ewidencyjnym drogi km 4+100 – 5+166 długość: 1,066 km

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja techniczna na wykonanie odbudowy drogi powiatowej nr 3276 D Poniatów – Poręba – Długopole Zdrój.

Inwestorem zadania jest POWIAT KŁODZKI a jednostką realizującą zadanie Zarząd Dróg Powiatowych w Kłodzku.

Projekt przewiduje wykonanie odbudowy drogi powiatowej nr 3276 D Poniatów – Poręba – Długopole Zdrój w km 2+164 – 5+166 o długości 3,002 km wraz z wykonaniem robót ziemnych, wzmocnieniem istniejącej podbudowy, ułożeniem nowej nawierzchni z betonu asfaltowego, wykonaniem remontu zjazdów i elementów odwodnienia.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie powstało na zlecenie Zarządu Dróg Powiatowych w Kłodzku i sporządzono w oparciu o:

- Umowa z 2016 r. z ZDP Kłodzko
- Mapę do celów zasadniczych w skali 1 : 1000
- Pomiar geodezyjno-wysokościowy
- Dz. U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r. poz. 430 „W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”
- Wytyczne projektowania dróg

Przed przystąpieniem do prac projektowych dokonano niezbędnych uzgodnień z Inwestorem, przeprowadzono wizję w terenie, pomiary geodezyjne i sytuacyjne, co pozwoliło na określenie stanu istniejącego i projektowego.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Zgodnie z wybraną koncepcją przebieg projektowanych dróg prowadzony jest po istniejącym terenie i na wysokości zbliżonej do rzędnych terenu z niezbędną korektą łuków poziomych i pionowych.

Odbudowa wykonywana będzie w obrębie działek będących własnością Powiatu Kłodzkiego, Skarbu Państwa i Gminy Bystrzyca Kłodzka dz. nr 364/1 obręb Poręba, nr 292 obręb Poręba, dz. nr 254 obręb Ponikwa, nr 359 obręb Ponikwa w granicach istniejącego pasa drogowego.

STRUKTURĘ WŁASNOŚCIOWĄ ZAKRESU OPRACOWANIA STANOWI ZESTAWIENIE DZIAŁEK:

Nr	Arkusz	Obręb	Właściciel	Zarządzający
364/1	2	Poręba	Gmina Bystrzyca Kłodzka	Burmistrz Miasta i Gminy Bystrzyca Kłodzka
292	1	Poręba	Skarb Państwa	Starosta Kłodzki
254	2	Ponikwa	Powiat Kłodzki	Zarząd Dróg Powiatowych w Kłodzku
359	2	Ponikwa	Powiat Kłodzki	Zarząd Dróg Powiatowych w Kłodzku

4. ZAKRES OPRACOWANIA

Projekt niniejszy obejmuje swoim zakresem następujące zagadnienia:

- a. Rozbiórkę istniejącej nawierzchni bitumicznej
- b. Wykonanie elementów odwodnienia
- c. Wykonanie koryta o głębokości 20 cm na zjazdach
- d. Wykonanie podbudowy z kruszyw łamanych na jezdni i na zjazdach o grubości 10 - 20 cm
- e. Nawierzchnia z betonu asfaltowego grubość 6 cm warstwa wiążąca
- f. Nawierzchnia z betonu asfaltowego grubość 4 cm warstwa ścieralna

5. STAN ISTNIEJĄCY

Projektowany odcinek drogi powiatowej nr 3276 D – rozpoczyna się w km 2+164 w miejscowości Poniatów i przebiega przez miejscowości Poniatów, Poręba w kierunku miejscowości Długopole Zdrój. Ma nawierzchnię bitumiczną w złym stanie technicznym, odwodnienie odcinka wykonywane powierzchniowo za pomocą istniejących rowów przydrożnych w złym stanie technicznym.

Cały projektowany odcinek ma przekrój szlakowy z odwodnieniem powierzchniowym do istniejących rowów przydrożnych. Stan nawierzchni wykonanej masy mineralno-bitumicznej jest zły.

Istniejące przepusty wymagają remontu.

Zjazdy na przyległe działki wymagają odbudowy.

Urządzenia obce występują.

Dokumentacja fotograficzna



Zdj. nr 1 Km 0+000 Początek projektowanego odcinka



Zdj. nr 2



Zdj. nr 3 Środkowa część drogi



Zdj. nr 4 Końcowa część projektowanego odcinka



Zdj. nr 5 Końcowa część projektowanego odcinka



Zdj. nr 6 Koniec projektowanego odcinka km 5+166

6. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Projektem odbudowy objęty jest odcinek drogi powiatowej nr 3276 D o długości 3,002 km. Projektowany odcinek drogi powiatowej nr 3276 2D rozpoczyna się w km 2+164 w miejscowości Poręba i przebiega przez miejscowość Poręba w kierunku miejscowości Długopole Zdrój. Głównym założeniem projektu jest odbudowa istniejącej jezd-

ni po stanie istniejącym z poprawieniem ich stanu technicznego, trwałości a także gruntowna naprawa odwodnienia. Na całej długości droga przebiega w granicach istniejącego pasa drogowego, Odbudowa wykonywana będzie w obrębie działek będących własnością Powiatu Kłodzkiego, Skarbu Państwa i Gminy Bystrzyca Kłodzka dz. nr 364/1 obręb Poręba, nr 292 obręb Poręba, dz. nr 254 obręb Ponikwa, nr 359 obręb Ponikwa.

Zgodnie z wybraną koncepcją przebieg projektowanej drogi prowadzony jest po istniejącym terenie i na wysokości zbliżonej do rzędnych terenu z niezbędną korektą łuków poziomych i pionowych.

Droga ma przekrój szlakowy na całym odcinku.

6.1. ROZWIĄZANIE SYTUACYJNE

Projektem odbudowy w I etapie objęty jest odcinek drogi powiatowej nr 3276D o długości 1,066 km. Projektowany odcinek drogi powiatowej nr 3276 2D rozpoczyna się w km 4+100 przed zjazdem do budynku nr 8 w miejscowości Poręba i przebiega przez miejscowość Poręba w kierunku miejscowości Długopole Zdrój. Głównym założeniem projektu jest odbudowa istniejącej jezdni po stanie istniejącym z poprawieniem ich stanu technicznego, trwałości a także gruntowna naprawa odwodnienia. Na całej długości droga przebiega w granicach istniejącego pasa drogowego, Odbudowa wykonywana będzie w obrębie działek będących własnością Powiatu Kłodzkiego, Skarbu Państwa i Gminy Bystrzyca Kłodzka dz. nr 364/1 obręb Poręba, nr 292 obręb Poręba, dz. nr 254 obręb Ponikwa, nr 359 obręb Ponikwa.

Zgodnie z wybraną koncepcją przebieg projektowanej drogi prowadzony jest po istniejącym terenie i na wysokości zbliżonej do rzędnych terenu z niezbędną korektą łuków poziomych i pionowych.

Odbudowa drogi przebiegać będzie w granicach istniejącego pasa drogowego.

Projektowana droga jest drogą jednojezdniową o szerokości jezdni 5,00 m i szerokości korony 6,00 – 12,00 m.

Budowa drogi przebiegać będzie po istniejącym terenie:

- Szerokość jezdni – 5,00 m
- pobocza szerokość 0,50 m, z mieszanki kamiennej spadek poprzeczny 6-8%

Ponadto przewiduje się odbudowę wszystkich zjazdów na przyległe grunty.

6.2. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE

W obrębie całego odcinka niweletę drogi zaprojektowano w dostosowaniu do istniejącego terenu, uzyskując właściwe spadki podłużne i poprzeczne.

Spadki poprzeczne jezdni zaprojektowano w dostosowaniu załamań osi w planie i wynoszą one odpowiednio dla odcinków prostych, jako spadki dwustronne – 2%, natomiast spadek nawierzchni miejsc postojowych 2%.

6.3. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

Ze względu na rodzaj i zakres zniszczeń istniejącej nawierzchni i podbudowy zaprojektowano:

1. Km 4+100 – 5+166

- na całej powierzchni wykonanie frezowania istniejącej nawierzchni na średnią głębokość 10 cm
- profilowanie i zagęszczenie podbudowy po sfrezowaniu jezdni
- wykonanie koryta o głębokości 20 cm na zjazdach
- wykonanie wyrównania podbudowy mieszanką kamienną 0-31,5 mm o średniej grubości 10 cm
- skropienie emulsją asfaltową - 0,50 kg/m²
- wykonanie warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego AC16W 0-16 mm o grubości 6 cm
- wykonanie warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego AC11S 0-11 mm o grubości 4 cm

7. ZJAZDY

- wykonanie koryta o głębokości 20 cm
- wykonanie górnej warstwy podbudowy z mieszanki kamiennej 0-63 mm o grubości warstwy 20 cm
- skropienie emulsją asfaltową - 0,50 kg/m²
- wykonanie warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego AC16W 0-16 mm o grubości 6 cm
- wykonanie warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego AC11S grubości 4 cm

8. ODWODNIENIE DROGI

Powierzchniowe odwodnienie jezdni i korony drogi zapewnione jest dzięki odpowiednim spadkom podłużnym i poprzecznym.

Wodę spływającą z korony drogi i terenów przydrożnych do rowów odprowadza się na przyległy teren do istniejących odbiorników.

Na całym projektowanym odcinku drogi przyjęto przekrój szlakowy o 2 % spadku poprzecznym dwustronnym na prostej i 2% spadku poprzecznym jednostronnym na łukach.

Przyjęte spadki poprzeczne i podłużne na projektowanym odcinku umożliwiają odprowadzenie wód z jezdni w sposób grawitacyjny.

Dla prawidłowego funkcjonowania odwodnienia zaprojektowano oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych oraz remont istniejących przepustów pod drogą i pod zjazdami.

Ilość odprowadzanych wód opadowych nie zmieni się.

9. ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Nie występują.

10. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania odbudowy drogi powiatowej nr 3279 D Poniatów – Poręba – Długopole Zdrój nie zmienia oddziaływania na przyległy teren.

11. INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Prace budowlane realizowane będą na drodze częściowo wyłączonej z ruchu. Prace prowadzone będą odcinkami w terenie uzbrojonym - kablowe i napowietrzne linie elektroenergetyczne pod napięciem, kablowe i napowietrzne linie telekomunikacyjne sieci wodociągowe i kanalizacyjne. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych określające skalę i czas występowania.

Przy realizacji przedmiotowej inwestycji występują zagrożenia;

- ruchem drogowym – wysoki stopień zagrożenia
- wynikające z pracy w pobliżu czynnych kablowych i napowietrznych linii elektroenergetycznych NN – wysoki stopień zagrożenia
- wynikające z pracy w pobliżu czynnych napowietrznych linii telekomunikacyjnych – niski stopień zagrożenia
- od ruchu maszyn budowlanych – średni stopień zagrożenia

Powyższe zagrożenia są niebezpieczne dla zdrowia i życia osób przebywających na budowie oraz w jej pobliżu i występują przez cały czas trwania budowy. Czas zagrożenia katastrofą budowlaną – niedający się przewidzieć trwający przez cały okres budowy. Skala zagrożeń jest wprost proporcjonalna do ilości pracowników, ilości sprzętu, skomplikowania procesów technologicznych, ilości niebezpiecznych materiałów i tempa pracy, a odwrotnie proporcjonalna do intensywności i jakości nadzoru oraz kwalifikacji pracowników. Przed rozpoczęciem robót na stanowisku pracy pod względem BHP instruktążu udzieli osoba uprawniona do pełnienia nadzoru nad robotami. Kierownik budowy powinien podjąć stosowne środki profilaktyczne mające na celu:

- zapewnić organizację pracy i stanowisk pracy w sposób zabezpieczający pracowników przed zagrożeniami wypadkowymi oraz oddziaływaniem czynników szkodliwych i uciążliwych
- zapewnić likwidację zagrożeń dla zdrowia i życia pracowników głównie przez stosowanie technologii, materiałów i substancji nie powodujących takich zagrożeń.

Instruktaż należy prowadzić w sposób umożliwiający instruowanemu zrozumienie przekazywanych mu treści, które są istotne dla zachowania bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Osób, które nie przyswoiły sobie przedmiotowych wiadomości w stopniu dostatecznym, nie należy dopuszczać do pracy.

Środki techniczne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z prowadzenia robót budowlanych itd., to; sprzęt, odzież ochronna i wykonywane na budowie zabezpie-

czenia, wymienione w przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisach przeciwpożarowych, stosowane w okolicznościach i w sposób tam określony.

Środki organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z prowadzenia robót budowlanych to: właściwe planowanie procesu technologicznego budowy oraz zagospodarowania placu budowy, konsekwentna realizacja planu, systematyczna kontrola realizacji i szybkie reagowanie w tym zakresie na zmieniające się okoliczności.

Wszystkie roboty budowlane należy wykonywać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 02.2003 r w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych Dz.U.2003 r. Nr 47, poz. 401. Zmechanizowane roboty budowlane należy realizować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych budowlanych i drogowych Dz. U. 2001 r. Nr 118, poz. 1263.

Przed rozpoczęciem robót budowlanych kierownik budowy winien opracować plan BIOZ zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia Dz. U. 2003 r. Nr 120, poz. 1126.

W czasie realizacji robót należy stosować się do wymagań technicznych zawartych w Polskich Normach i Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Opracowanie: mgr inż. Aleksander Ruczkowski