

OPIS TECHNICZNY DO ZGŁOSZENIA ZAMIARU WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

dla: Remontu drogi powiatowej Nr 2560W Piski – Kleczkowo na odcinku
od km 3+100,00 do km 6+330,00 i na odcinku od km 6+415,00 do km 6+998,00

STAROSTWO POWIATOWE
w Ostrołęce

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Materiały do zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych dla remontu drogi powiatowej nr 2560W Piski – Kleczkowo opracowano na podstawie:

- kopii mapy,
- uzupełniających pomiarów sytuacyjnych wykonanych,
- inwentaryzacji stanu istniejącego zagospodarowania terenu pasa drogowego,
- inwentaryzacji uszkodzeń istniejącej nawierzchni bitumicznej jezdni drogi,
- ustaleń w zakresie warunków gruntowo – wodnych podłoża,
- obowiązujących norm i przepisów prawnych,

Załącznik do przyjętego zgłoszenia
w dniu 31.08.2023
Znak BOŚIR:6743 700-2023
Ostrołęka, dnia 30.10.2023

Zap. STAROSTY
mgr Małgorzata Szczepańska
Dyrektor Wydziału Budownictwa,
Ochrony Środowiska i Rolnictwa

2. CEL I ZAKRES PROJEKTU

Opracowanie obejmuje dokumentację projektową dla wykonania remontu nawierzchni bitumicznej jezdni i pobocza gruntowego drogi powiatowej nr 2560W zlokalizowanej na terenie gminy Troszyn w powiecie ostrołęckim na odcinku od km 3+100,00 do km 6+330,00 i na odcinku od km 6+415,00 do km 6+998,00 na działkach istniejącego pasa drogowego, poprzez wykonanie robót budowlanych o charakterze remontowym, tj. mającym przywrócić wartości użytkowe nawierzchni bitumicznej jezdni i pobocza gruntowego, które uległy zniszczeniom w wyniku długoletniej eksploatacji.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Droga powiatowa objęta robotami remontowymi ma charakter drogi klasy Z (Zbiorczej) obsługującej komunikacyjnie bez ograniczenia tereny przylegające do pasa drogowego zabudowany budownictwem mieszkaniowym oraz grunty rolne i leśne.

Obecnie droga na odcinku objętym opracowaniem ma na całej długości nawierzchnię bitumiczną jezdni o średniej szerokości 5,50 m, obustronne pobocza gruntowe o szerokości od 0,75m do 1,00 m.

W pasie drogowym i w pasie jezdni zlokalizowane są podziemne sieci uzbrojenia technicznego terenu w postaci, sieci wodociągowej, kabli energetycznych i kabli teletechnicznych.

Nawierzchnia bitumiczna jezdni wykazuje oznaki zniszczenia w wyniku eksploatacji przez długi okres użytkowania, tj. występują lokalnie miejsca ubytku warstwy ścieralnej przez całą grubość warstwy, występują liczne spękania siatkowe i spękania poprzeczne oraz występują uszkodzenia wzdłuż krawędzi jezdni. Pobocza gruntowe obustronne są miejscami powyżej krawędzi jezdni lub nie ma wymaganego spadku poprzecznego umożliwiającego odprowadzenie wody opadowej w kierunku terenu nieutwardzonego w pasie drogowym.

Lokalizację orientacyjną projektowanego odcinka drogi przedstawiono na mapie w skali 1: 25 000 (rysunek nr 1).

STAROSTWO POWIATOWE
w Ostrołęce

4. PROJEKTOWANY ZAKRES REMONTU DROGI

Plan sytuacyjny remontu

Lokalizację i zakres projektowanych prac remontu nawierzchni jezdni i poboczy drogi przedstawiono na planie sytuacyjnym na kopii mapy zasadniczej w skali 1: 1000 (rys. nr 2 – plan sytuacyjny).

Początek robót remontowych przyjęto w km 3+100,00, koniec odcinka przyjęto w km 6+330,00 tj. w odległości 8m od granicy pasa kolejowego, początek drugiego odcinka przyjęto w km 6+415,00 tj 8m od granicy pasa kolejowego natomiast koniec odcinka robót remontowych zaplanowano w km 6+998,00 według opisu na rysunku planu sytuacyjnego robót.

Zakres robót branży drogowej :

- remont nawierzchni jezdni drogi poprzez wykonanie nowych warstw konstrukcyjnych,
- remont istniejącego przepustu pod koroną drogi,
- remont istniejących poboczy,

5. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI DROGI PO REMONCIE

Odcinek w km 3+100,00 – 3+400,00

- Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno – bitumicznej AC11S 50/70 KR1-2 o grubości – 4 cm,
- Warstwa wiążąca z mieszanki mineralno – bitumicznej AC16W 50/70 KR1-2 o grubości – 6 cm,
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa łamanego niezwiązanego frakcji 0-31,5mm C50/30 grub. warstwy – 15cm,
- Podbudowa wykonana metodą głębokiego recyklingu na zimno grub. Warstwy 20cm.
- Istniejąca podłoże: grunt rodzimy ,

- Pobocza z mieszanki kruszywa łamanego niezwiązanego frakcji 0-31,5mm C50/30 grub. warstwy –10cm

Odcinek w km 3+400,00 – 4+390,00

STAROSTWO POWIATOWE
w Ostrołęce

- Istniejąca konstrukcja jezdni,
- Pobocza z mieszanki kruszywa łamanego niezwiązanego frakcji 0-31,5mm C50/30 grub. warstwy –10cm

Odcinek w km 4+390,00 do km 5+805,00

- Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno – bitumicznej AC11S 50/70 KR1-2 o grubości – **4 cm,**
- Warstwa wiążąca z mieszanki mineralno – bitumicznej AC16W 50/70 KR1-2 o grubości – **6 cm,**
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa łamanego niezwiązanego frakcji 0-31,5mm C50/30 grub. warstwy – 15cm,
- Podbudowa wykonana metodą głębokiego recyklingu na zimno grub. Warstwy 20cm.
- Istniejąca podłoże: grunt rodzimy ,
- Pobocza z mieszanki kruszywa łamanego niezwiązanego frakcji 0-31,5mm C50/30 grub. warstwy –10cm

Odcinek w km 5+805,00 do km 6+330,00

- Istniejąca konstrukcja jezdni,
- Pobocza z mieszanki kruszywa łamanego niezwiązanego frakcji 0-31,5mm C50/30 grub. warstwy –10cm

Odcinek w km 6+415,00 do km 6+998,00

- Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno – bitumicznej AC11S 50/70 KR1-2 o grubości – **4 cm,**
- Warstwa wyrównawcza z mieszanki mineralno – bitumicznej AC16W 50/70 KR3-4 (125kg/m²).
- Istniejąca konstrukcja jezdni,
- Pobocza z mieszanki kruszywa łamanego niezwiązanego frakcji 0-31,5mm C50/30 grub. warstwy –10cm.

6. PROFIL PODŁUŻNY – UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE JEZDNI DROGI

Przewidziano ukształtowanie profilu podłużnego niwelety nawierzchni jezdni w dostosowaniu do istniejącego ukształtowania wysokościowego istniejącej nawierzchni. Pochylenie poprzeczne jezdni na odcinkach prostych zaprojektowano daszkowe ze spadkiem

2%. Na pozostałych odcinkach (łukach poziomych) zaprojektowano spadek jednostronny. Zmiany pochyłeń poprzecznych należy wykonać na długości Krzywych przejściowych.

STAROSTWO POWIATOWE
w Ostrołęce

7. ODWODNIENIE NAWIERZCHNI JEZDNI

Obecnie jak i po remoncie drogi odwodnienie nawierzchni jezdni odbywać się będzie poprzez spływ powierzchniowy wód opadowych i roztopowych odpowiednimi spadkami poprzecznymi i podłużnymi w kierunku pobocza i dalej w przyległy teren nieutwardzony w granicach istniejącego pasa drogowego. W podłożu zalegają grunty o dużej chłonności wód opadowych. Sposób odwodnienia pozostanie niezmienny, tj. taki jak był przed wykonaniem robót remontowych.

W ramach remontu drogi zaplanowano wykonanie remontu istniejącego przepustu pod koroną drogi zlokalizowanego w km 5+194,00. Zaprojektowano wymianę istniejących części przelotowych przepustu na rury PEHD śr. 2 x 150cm, o długości 11,00m każda. Istniejące ścianki czołowe ze względu na zły stan techniczny zostaną wymienione na nowe.

Rury PEHD należy posadowić na ławie z kruszywa o gr. 30cm zagęszczonej do wskaźnika zagęszczenia 0,98wg standardowej próby Proctora. Na górze ławy ostatnie 5cm pozostawić luźne (wskaźnik zagęszczenia 0,94) celem zagłębienia karbów rury.

8. INFORMACJA O OCHRONIE TERENU

Teren, na którym zlokalizowane są projektowane roboty remontowe nie jest wpisany do rejestru zabytków ani nie jest objęty inną formą ochrony przyrody.

9. INFORMACJE O ZAGROŻENIU DLA ŚRODOWISKA.

Z uwagi na charakter oraz rozmiar planowanych do wykonania robót remontowych nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne w fazie ich realizacji jak i po zakończeniu robót oraz nie przewiduje się pogorszenia warunków higieniczno-sanitarnych przyszłych użytkowników drogi i terenów przyległych do pasa drogowego. Nie ulegną zmianie, ani pogorszeniu warunki gruntowo-wodne w otoczeniu drogi.

Opracował:

Bdunia Guego