

OPIS TECHNICZNY

do projektu wykonawczego branży drogowej na budowę i modernizację drogi miejskiej klasy D na terenach przemysłowych przy ulicy Bema w Bartoszczach

1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowi umowa nr 342/24/2009r. z dnia 30 kwietnia 2009 roku zawarta pomiędzy Gminą Miejską Bartoszyce a Pracownią Projektowo-Konsultingową Dróg i Mostów DROMOS Spółką z o.o. w Olsztynie na opracowanie projektu budowlanego i wykonawczego na budowę i modernizację drogi miejskiej klasy D na terenach przemysłowych przy ulicy Bema w Bartoszczach.

2. Materiały wyjściowe

- Rozporządzenie Ministra Transportu i gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Pomiary uzupełniające wykonane w maju 2009 roku,
- Opinia nr 7442-150/2009 z dnia 23 września 2009 roku Zespołu Opiniowania Dokumentacji Projektowej Starostwa Powiatowego w Bartoszczach.
- Opinia o warunkach gruntowo-wodnych dla projektu budowy i modernizacji drogi miejskiej przy ulicy Bema w Bartoszczach
- Warunki techniczne uzyskane od instytucji branżowych i Urzędu Miasta w Bartoszczach
- Opinie:
 - a) Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego
 - b) Zarządu Powiatu Bartoszyckiego
 - c) Burmistrz Miasta Bartoszyce
 - d) Gmina Wiejska Bartoszyce

3. Stan istniejący

Zakres opracowania obejmuje odcinki ulic miejskich na terenach przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 51 i obejmuje:

- odcinek o długości około 160,0m do przebudowy
- odcinek o długości około 360,0m do budowy

Istniejąca ulica miejska do Elewaru posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 7,0m . Ulica na tym odcinku posiada przekrój drogowy. Dla potrzeb odwodnienia tych odcinków została wybudowana kanalizacja deszczowa i w zakresie niniejszego zadania inwestycyjnego jest ewentualna korekta usytuowania i podłączenie wpustów do kanalizacji deszczowej.

Początek przebudowy ulicy do elewatora stanowi koniec przebudowanego skrzyżowania z drogą krajową nr 51.

Na przebudowywanym i budowanym nowym odcinku ulicy występują następujące urządzenia towarzyszące:

- kanalizacja deszczowa i sanitarna
- sieć wodociągowa
- sieci telekomunikacyjne

- sieci energetyczne napowietrzne i kablowe i oświetlenie ulicy do elewatora

Wymienione sieci: sanitarne, energetyczne i telekomunikacyjne w związku z realizacją zadania mogą ulec przebudowie zgodnie z warunkami dysponentów tych sieci.

3.2. Warunki gruntowo-wodne i konstrukcja nawierzchni

3.2.1. Droga dojazdowa

Na podstawie opinii o warunkach gruntowo-wodnych stwierdzono, że:

- w podłożu występują grunty o zróżnicowanej nośności, przy czym należy liczyć się z możliwością występowania glin w znacznym stopniu uplastycznionych oraz glin uznanych za słabonośne. Upłastycznienie głębiej leżących warstw spowodowane jest obecnością wody gruntowej.
- nawierzchnia drogi zbudowana jest z warstw bitumicznych o grubości około 15cm ułożonych na podsypce żwirowej o grubości 5 cm.

3.2.2. Odcinek projektowany

- warunki gruntowe ogólnie są korzystne. W podłożu występują gliny w stanie twardoplastycznym o znacznej nośności. Wody gruntowej do poziomu 2,0m ppt nie stwierdzono.
- wątpliwe są tylko gliny zwięzłe występujące od powierzchni należące do gruntów o najwyższych właściwościach wysadzinowych.

4. Stan projektowany

4.1. Założenia ogólne

Podstawowe parametry do projektowania

- ulice miejskie klasy D
- szerokość w liniach rozgraniczających
 - dla ulicy do elewatora 25,0m
 - dla ulicy do terenów przemysłowych 20,0m
- szerokość jezdni 7,00m
- szerokość chodników 2,0m (w obrębie ulicy do elewatora chodnik jednostronny, w obrębie ulicy nowobudowanej chodniki obustronne oddzielone od jezdni pasem dzielącym o szerokości 3,50m)

4.2. Rozwiązania projektowe

Ulica w kierunku elewatora projektowana jest do przebudowy po istniejącym śladzie. Szerokość projektowanej ulicy pozostanie taka jak istniejącej. Zabudowany zostanie przekrój uliczny oraz jednostronny chodnik.

Projektowana ulica do terenów przemysłowych będzie przebiegała wyznaczonym pasem o szerokości 20,0m, w którym zmieszczą się obustronne chodniki oddzielone od jezdni pasami zieleni o szerokości 3,0m.

Drogi boczne – zjazdy indywidualne i publiczne

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego w zakresie przebudowy i budowy nowego odcinka ulicy projektowane są skrzyżowania w celu obsługi sąsiednich terenów. W ramach inwestycji nie są projektowane zjazdy na posesje. W trakcie przyszłych podziałów zostaną ustalone granice działek i dopiero wtedy określona lokalizacja i parametry zjazdów.

4.3. Przekrój normalny

Konstrukcja nawierzchni przebudowy ulicy w kierunku elewatora i nowego odcinka ulicy projektowana jest na kategorię ruchu - KR3

Konstrukcja nawierzchni nowego odcinka ulicy - nowej konstrukcji:

- 5 cm: warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 0/25
- 13 cm: podbudowa z betonu asfaltowego BA 0/31.5
- 20 cm: podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 50 cm: warstwa mrozochonna

Konstrukcja wzmocnienia istniejącej ulicy w kierunku elewatora:

- 5 cm: warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 0/25
- 13 cm: podbudowa z betonu asfaltowego BA 0/31.5
- profilowanie istniejącej podbudowy po wyfrezowaniu istniejących warstw bitumicznych,
- istniejąca podbudowa

Konstrukcja chodników:

- kostka betonowa grub. 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stab. mechanicznie grub. 12 cm
- podsypka piaskowa grub. 10 cm

4.4. Odwodnienie ulicy

Wody opadowe z powierzchni utwardzonych : ulic, chodników są odprowadzane powierzchniowo do studzienek ściekowych projektowanej kanalizacji deszczowej.

4.5. Roboty wykończeniowe

Zakres robót wykończeniowych obejmuje wykonanie:

- plantowanie powierzchni skarp wykopów i nasypów,
- humusowanie z obsianiem mieszkanką traw

4.6. Oznakowanie poziome i pionowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Projekt oznakowania poziomego i pionowego docelowego został opracowany zgodnie z

Dziennikiem Ustaw nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. i załącznikiem Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.

W ramach oznakowania pionowe zastosowano tablice średnie.

W ramach opracowania zostały wykonane:

- inwentaryzacja oznakowania istniejącego
- projekt oznakowania docelowego

W zakresie przebudowy istniejącego oznakowania należy wykonać następujące roboty:

- zdemontować istniejące oznakowanie (słupki i tablice)
- poddać renowacji istniejące słupki i tablice nadające się do ponownego wykorzystania
- zamontować projektowane oznakowanie nowe lub odnowione wg projektu oznakowania

5 . Zajętość terenu

Obiekt zlokalizowany jest na działkach:

obręb nr 1 Bartoszyce: 48/10, 303, 55/2

Działki do czasowego zajęcia:

obręb nr 1 Bartoszyce: 58/1, 61, 48/11

6. Uzgodnienia

Uzgodnienia zostały dokonane z:

- Urzędem Miasta w Bartoszycach
- Telekomunikacją Polską S.A.
- Zakładem Energetycznym w Olsztynie Rejonem Energetycznym w Lidzbarku Warmińskim
- Wodociągowo-Ciepłowniczą Spółką COWIK w Bartoszycach

Opracował:

mgr inż. Krzysztof Kozak