

MATERIAŁY PRZETARGOWE

Zadanie: „Modernizacja drogi gminnej nr 110332C
Radomin - Wilczewo, dojazdowej do
gruntów rolnych, na długości 1883 mb
– gmina Radomin”
Działki nr: 315, obręb Radomin
nr: 85, obręb Gaj
nr: 14/4, obręb Wilczewo

Inwestor: Gmina Radomin
Radomin 1
87-404 Radomin

Projektant : mgr inż. Piotr Przybylski
ul. Zimowa 18
87-800 Włocławek

Branża : Drogowa

SPIS ZAWRTOŚCI OPRACOWANIA :

I. Część opisowa :

1. Strona tytułowa
2. Spis zawartości projektu
3. Decyzja o stwierdzeniu przygotowania zawodowego projektanta
4. Zaświadczenie o przynależności do Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
5. Oświadczenie projektanta o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz wiedzą techniczną
6. Opis techniczny
7. Płyta DVD z wersją elektroniczną opracowania

II. Część rysunkowa :

1. Mapa ewidencyjna skala 1:2000 rys. nr 1
2. Przekrój konstrukcyjny jezdni skala 1:20 rys. nr 2
3. Schemat połączeń proj. nawierzchni ze skrzyżowaniami z drogami i zjazdami

Zadanie pt.: „Modernizacja drogi gminnej nr 110332C
Radomin - Wilczewo, dojazdowej do
gruntów rolnych, na długości 1883 mb
– gmina Radomin”

Projekt zawiera część opisową szczegółową, rysunkową wg załączonych rysunków oraz kosztorysową (kosztorys inwestorski).

1. Podstawa sporządzenia projektu:

1. Zlecenie Urzędu Gminy w Radominie oraz uzgodnienia technologiczne z Inwestorem
2. Pomiary i wizja lokalna w terenie
3. Wypis z rejestru gruntów i mapa ewidencyjna
4. Warunki techniczne wg Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. Dz. U. Nr 43 z 14.05.1999r. oraz normatywy projektowania dróg
5. Ustawa o ochronie gruntów rolnych i leśnych, Dz. U. Nr 121, poz.1266

2. Opis stanu istniejącego :

Przedmiotowa droga położona jest na działkach nr 315 obręb Radomin, nr 85 obręb Gaj, nr 14/4 obręb Wilczewo, będącymi własnością Skarbu Państwa we władaniu Gminy Radomin. Droga stanowi dojazd do zabudowań, gruntów rolnych (grunty orne, łąki) położonych wzdłuż drogi.

Istniejąca droga ma nawierzchnię ulepszoną gruzem betonowym, tłuczeń wapienny, w złym stanie technicznym o zmiennej szerokości, 3,0 – 3,5 m.

Na całym odcinku droga odwadniana jest powierzchniowo na przyległe grunty rolne i łąki. Na całym odcinku występują lokalne nierówności w przekroju poprzecznym i podłużnym. Z uwagi na nierówności pasa jezdni w profilu poprzecznym i podłużnym oraz zanieczyszczenie ist. nawierzchni naniesionymi przez wodę piaskami, należy całą ulepszoną nawierzchnię przeprofilować oraz wyrównać kruszonym gruzem betonowym w miejscach tego wymagających , lokalne zaniżenia i koleiny, dla uzyskania podłoża o projektowanych parametrach, pod projektowane warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni i poboczy. Z uwagi na zbyt wąskie utwardzenie istniejącej drogi zachodzi konieczność wykonania obustronnych poszerzeń o ser. od 30 do 60 cm

Na odc. 0+215 – 1+300 i 1+ 346 – 1+ 393 po obu stronach droga przebiega w wykopie i skarpy nasypu zawężające koronę drogi , gdzie należy zebrać grunt i uformować skarpy (do zebrania nadmiar gruntu).

Na całym odcinku występują lokalne jednostronne lub dwustronne zaniżenia terenu, gdzie dla uzyskania potrzebnej szerokości korony drogi należy dobudować korpus drogowy.

Na dobudowę korpusu należy wykorzystać grunty z formowania w/w skarp oraz z koryta na poszerzeniach. Istniejące pobocza obustronne są gruntowe, lokalnie zawyżone.

W obecnym stanie droga nie zapewnia bezpiecznych warunków użytkowania.

Na odcinku od 0+513,5 – 0+649,5 przedmiotowa droga pokrywa się z przebiegiem drogi gminnej nr 110331C Bocheniec-Piórkowo.

3. Cel opracowania :

Celem opracowania jest modernizacja przedmiotowego odcinka drogi, poprawy bezpieczeństwa ruchu, poprawy dojazdów do zabudowań i gruntów rolnych, właściwej eksploatacji pojazdów, zabezpieczenie istniejącej konstrukcji przed dalszym niszczeniem eksploatacyjnym.

4. Zakres opracowania :

Zakres opracowania obejmuje odcinek drogi o długości 1883 mb. Jako początek, km 0+000, modernizowanego odcinka przyjęto koniec nawierzchni remontowanej w tej technologii (kontynuacja remontu drogi) Koniec modernizowanego odcinka stanowi skrzyżowanie z drogą Powiatowej Nr 2128C Bocheniec-Wilczewo. Przebieg w planie projektowanego odcinka pokrywa się z przebiegiem istniejącego pasa ulepszonego gruzem z jego wykorzystaniem jako podbudowy pomocniczej w pasie jezdni. W związku z ulepszeniem nawierzchni zachodzi konieczność oznakowania skrzyżowań przedmiotowej drogi na skrzyżowaniu z w/w drogą powiatową znakami A-7 .

4.1 Wykonanie zadania obejmuje wykonanie n/w asortymentu robót:

1. Roboty pomiarowe
2. Profilowanie istniejącego podłoża na całej długości na szer. 5,5 m z wykonaniem „oparcia” na krawędziach korony drogi dla warstwy podbudowy z kruszonego kamienia polnego.
3. Koryto szer.śr. 0,45 m i głęb. 0,3 m, na poszerzeniu na odkład w/m do wykorzystania na dobudowę korpusu drogi
- 3a. Roboty ziemne koparkami (formowanie skarp), śr. grub.0,5 m, śr. wys. 1,0 m z odwozem urobku na odl. 1 km.
4. Wykonanie podsypki piaskowej grub. 10 cm na w/w poszerzeniach
5. Wykonanie podbudowy pomocniczej na poszerzeniu, z kruszonego gruzu betonowego 0/63, grub. 20 cm
6. Wyrównanie ist. podłoża z gruzu, gruzem beton. frakcji 0/31,5 Śr. grub. 5 cm
7. Wykonanie podbudowy z kruszonego kamienia polnego 0/31,5, grub. 10 cm na jezdni drogi na ist. gruzie betonowym i na zjazdach i skrzyżowaniach j.w
8. Wykonanie powierzchniowego utrwalenia emulsją asfaltową w. il. 3,5l/m² i grysami bazaltowymi 8/11 w il. 15 kg/m², na całej powierzchni jezdni, zjazdów i skrzyżowań – warstwa dolna

9. Wykonanie powierzchniowego utrwalenia emulsją asfaltową w il. 3 l/m² i grysami bazaltowymi 5/8 w il. 13 kg/m², na całej powierzchni jezdni, zjazdów i skrzyżowań – warstwa górna.
10. Profilowanie istniejącego gruntu przyległego do remontowanej drogi z Uformowaniem obustronnych poboczy szer. 0,5 m
11. Ręczna wycinka krzewów
12. Ustawienie oznakowania pionowego, znaki A-7

Szczegółowy zakres asortymentów i ilości robót zawiera przedmiar robót.

4.2 Wykaz zjazdów do zabudowań i skrzyżowań z drogami gruntowymi

Parametry nawierzchni na zjazdach wg schematu połączeń z nawierzchnią jezdni, długości zmienne, szerokość 0,75 m (patrz rysunek).

1.	0+046,5	str. lewa	dług. 5 mb	zjazd
2.	0+114,2	str. prawa	dług. 5 mb	zjazd
3.	0+145,5	str. prawa	dług. 5 mb	zjazd
4.	0+513,5	str. lewa	dług. 20 mb	skrzyżowanie z dr. nr: 110331C
5.	0+649,5	str. prawa	dług. 20 mb	skrzyżowanie j. w
6.	0+955,5	str. lewa	dług. 20 mb	skrzyżowanie
7.	1+157,4	str. lewa	dług. 7 mb	zjazd
8.	1+346,0	str. prawa	dług. 7 mb	zjazd
9.	1+393,0	str. prawa	dług. 7 mb	zjazd
10.	1+6727	str. prawa	dług. 5 mb	zjazd
11.	1+759,7	str. lewa	dług. 5 mb	zjazd
				Pow. 79,5 m²

4.3 Wykaz poszerzeń istniejącej nawierzchni z gruzu :

Szerokość poszerzeń zmienna w zależności od szerokości istniejącej nawierzchni w danym przekroju. Przyjęto średnią szerokość 45 cm, po każdej stronie na odcinku o 0+000 – 1+ 880. Powierzchnia : $2 \times 1880 \times 0,45 = 1692 \text{ m}^2$

4.4 Wykaz wyrównania istniejącego podłoża z gruzu, gruzem betonowym :

W celu nadania właściwej geometrii nawierzchni bez zrywania i przemieszczania w kierunku poprzecznym i podłużnym istniejącego materiału, zachodzi konieczność wyrównania istniejącego podłoża kruszonym gruzem betonowym frakcji 0/31,5, śr. grub. 5 cm, w lokalnych zapadnięciach i koleinach występujących nieregularnie na całej powierzchni istniejącej drogi.

Z oględzin w terenie przyjęto 5% istniejącej powierzchni, do wyrównania, co daje powierzchnię – $1880 \times 3,2 \times 0,05 = 300,8 \text{ m}^2$

4.4 Wykaz robót ziemnych – zebranie nadmiaru ziemi na skarpach :

Na n/w odcinkach przebiegu drogi w wykopie, gdzie zachodzi konieczność zebrania ziemi na skarpach w celu uzyskania korony drogi o szer. min 6,5 m.

Grubość zebrania ziemi - 0,5 m wysokość skarp śr. 1,0 m. Uzyskany grunt należy wykorzystać na dobudowę korpusu drogi i do obsypania poboczy utwardzonych.

1. 0+215 – 0+300 obie strony, długość. 85,0 mb x 1,0 x 0,5 = 85,0 m³

2. 1+346 – 1+393 obie strony, długość. 47,0 mb x 1,0 x 0,5 = 47,0 m³

objętość = 132,0 m³

5. Projektowane parametry techniczne założenia technologiczne :

Przyjęto n/w założenia konstrukcyjne (patrz rysunki).

5.1 Konstrukcja nawierzchni jezdni (od góry)

1. Powierzchniowe utwalenie emulsją asfaltową, w il. 3 l/m² i grysami bazaltowymi 5/8, w il. 13 kg/m² – warstwa górna
2. Powierzchniowe utwalenie emulsją asfaltową w il. 3,5 l/m² i grysami bazaltowymi 8/11, w il. 15 kg/m² – warstwa dolna
3. Podbudowa zasadnicza z kruszonego kamienia polnego frakcji 0/31,5 – grub. 10 cm
4. Istniejąca nawierzchnia z gruzu betonowego – grubość zmienna (min. 20cm)

5.2 Konstrukcja poszerzeń (od góry)

1. Powierzchniowe utwalenie, warstwa górna j. w
2. Powierzchniowe utwalenie, warstwa dolna j. w
3. Podbudowa zasadnicza j. w
4. Podbudowa pomocnicza z gruzu betonowego frakcji 0/63 – grub. 20 cm
5. Podsypka piaskowa – grub. 10 cm

5.3 Konstrukcja poboczy utwardzonych (od góry)

1. Kruszony kamień polny frakcji 0/31,5 - grub. 10 cm (element wykonywany jednocześnie z podbudową zasadniczą jezdni)
2. Istniejące podłoże gruntowe lub istniejącej nawierzchnia z gruzu beton. (w miejscach gdzie istnieją ulepszenia ma szer. powyżej 4,0 m)

5.4 Szerokości i spadki elementów korony drogi

5.4.1 Jezdnia

Szerokość nawierzchni na całej długości jest stała i wynosi 4,0 m.

Spadki poprzeczne na odcinkach o przekroju daszkowym, 2 – 4 %,

5.4.2 Pobocza utwardzone

Szerokość poboczy utwardzonych z kruszonego kamienia polnego na całym odcinku jest stała i wynosi 0,75 m x 2. Spadki poprzeczne 2–4 %,

6. Ukształtowanie nawierzchni w terenie :

Projektowana nawierzchnia ułożona zostanie z wykorzystaniem istniejącego podłoża z gruzu betonowego. Przyjęto zachowanie przekroju daszkowego na całym odcinku drogi. Z uwagi na duże spadki podłużne drogi, ukształtowanie przyległego terenu nie warunkuje zmian geometrii drogi.

Ukształtowanie nawierzchni na skrzyżowaniu z drogą powiatową na końcu remontowanego odcinka należy dopasować do istniejącej nawierzchni bitumicznej.

Na styku z jej krawędzią na szer. 7,0 m. Różnicę szer. z 7,0 na 4,0 m rozłożyć na odcinku 10 mb.

7. Oznakowanie pionowe :

Z uwagi na zmianę nawierzchni na ulepszoną zachodzi konieczność oznakowania wyremontowanego odcinka drogi, i tak: skrzyżowanie z drogą powiatową należy oznakować znakiem A-7 , poprzedzonym drugim znakiem A-7 z tabliczką T-1 „200m”

Tarcze znaków – wielkość średnia, folia odblaskowa II generacji, umocowane na słupkach ocynkowanych, 2-calowych.

8. Założenia końcowe :

1. Kierownik budowy sporządzi plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BiOZ) uwzględniający zagrożenia wynikające z wykonania robót.

2. Roboty należy oznakować wg typowych schematów podanych w instrukcji, stosownych do sytuacji występujących na budowie. Przed przystąpieniem do robót, wykonawca przedłoży schemat(y) oznakowania robót do zatwierdzenia inspektorowi nadzoru.

3. Jeżeli zachodzi konieczność, przed rozpoczęciem robót, należy dokonać wznowienia granic pasa drogowego. Powyższe leży po stronie Inwestora – Gminę Radomin.

4. W przypadku odkrycia urządzeń obcych, należy niezwłocznie poinformować o tym administratorów tych urządzeń, wszelkie zmiany w ich usytuowaniu uzgodnić, a roboty w ich obrębie prowadzić ręcznie.

5. Ewentualne zmiany techniczne i technologiczne należy uzgodnić z Inwestorem.

6. Roboty prowadzić wg sztuki budowlanej z zachowaniem i przepisów BiHP.