

# OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Przebudowa drogi krajowej nr 8 Warszawa – Białystok polegająca na budowie chodnika w miejscowości Rutki /km 596+494 – 596+884  
(*dokończenie budowy od km 596+494 do km 596+606*)

## I. Projekt zagospodarowania terenu

### **1.0. Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem inwestycji jest **dokończenie przebudowy** drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok w zakresie wykonania chodnika przy drodze krajowej Nr 8, w miejscowości Rutki od km 596+494 do km 596+606.

Zakresem robót objęto wykonanie chodnika o długości 88,86m o nawierzchni z betonowej kostki brukowej grubości 6cm na podsypce piaskowej gr. 10cm, o powierzchni 133,29 m<sup>2</sup>.

### **2.0. Zakres rzeczowy inwestycji**

Zakres rzeczowy niniejszej inwestycji obejmuje:

- roboty drogowe i pomocnicze w skład których wchodzi:
  - zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej i darniny o gr. średnio 15cm;
  - wykonanie nasypów i wykopów pod chodnik;
  - wykonanie podsypki piaskowej o gr. 10 cm;
  - wykonanie warstwy ścieralnej chodnika z betonowej kostki brukowej gr. 6 cm koloru szarego;
  - obramowanie nawierzchni chodnika z obu stron obrzeżem betonowym o wymiarach 6x20x100cm;
  - usunięcie 2 sztuk drzew (topól) rosnących w pasie drogi krajowej na przebudowywanym odcinku (kolidujących z lokalizacją chodnika);
  - uzupełnienie poboczy gruntowych;
  - umocnienie skarp płytą ażurową betonową 60x40;
  - humusowanie i obsianie skarp;
  - oczyszczenie i wyprofilowanie rowu przydrożnego;
  - wykonanie inwentaryzacji powykonawczej od km 596+494 do km 596+884 - kilometraż roboczy od km 0+005,81 do km 0+402,61

### **3.0. Charakterystyka stanu istniejącego**

Droga krajowa jest połączeniem o międzynarodowym znaczeniu. Łączy część centralną kraju z częścią północno – wschodnią. Drogą odbywa się znaczna część ruchu tranzytowego do przejść granicznych w Budzisku i Ogrodnikach, w okresie letnim nasilony jest ruch turystyczny.

Na omawianym odcinku droga krajowa Nr 8 posiada przekrój szlakowy o szerokości jezdni 7,00m z pobocznymi utwardzonymi szer. 2x2,00m oraz pobocznymi gruntowymi szer. 0,75m i obustronnymi rowami.

Na odcinku od km 596+494 do km 596+606 brak jest chodnika dla pieszych a ruch pieszy odbywa się utwardzonymi pobocznymi drogi krajowej Nr 8, co jest niebezpieczne ze względu na duże natężenie ruchu pojazdów. W km 596+887,60 po stronie lewej znajduje się skrzyżowanie z drogą powiatową do miejscowości Rutki. Przy granicy pasa drogowego rosną drzewa, które będą wymagały wycięcia.

Przy drodze krajowej od skrzyżowania zlokalizowany jest chodnik dla pieszych, wybudowany w 2007r, który kończy się przed wjazdem do stacji paliw.

Odwodnienie drogi krajowej odbywa się powierzchniowo na skarpy i do rowów przydrożnych.

Na omawianym odcinku droga krajowa Nr 8 przebiega w sąsiedztwie terenu niezabudowanego. Ruch pieszy odbywa się z miejscowości Rutki do przystanku autobusowego zlokalizowanego przy istniejącej stacji paliw.

#### **4.0. Rozwiązania sytuacyjne**

Przewidziano wykonanie chodnika po lewej stronie drogi krajowej Nr 8 na odcinku od km 0+292,70 do km 0+402,61 o szerokości 1.50m.

Początek projektowanego chodnika założono na końcu istniejącego chodnika wykonanego wzdłuż drogi krajowej do stacji paliw. Zakres przewidziany do wykonania przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku zlokalizowany jest na działce inwestora czyli (nr 534) od km 0+292,70. Koniec chodnika dowiązano do istniejącego chodnika przy przystanku autobusowym zlokalizowanym przy drodze krajowej Nr 8, przy stacji paliw.

Oś chodnika opracowano na współrzędnych geodezyjnych, które opisane są na planie sytuacyjnym.

Na długości chodnika zaprojektowano 3 załamania o następujących kątach zwrotów:

- w wierzchołku nr W7  $\alpha=2,17g$ ;
- w wierzchołku nr W8  $\alpha=3,93g$ ;
- w wierzchołku nr W6 o kącie zwrotu  $\alpha=9,88g$  zaprojektowano łuk poziomy o  $R=50,00m$ ,
- co szczegółowo pokazano na planie sytuacyjnym.

Początek projektowanego odcinka założono w km roboczym 0+292,70– na działce inwestora. Koniec projektowanego odcinka założono na podłączeniu do istniejącego chodnika na przystanku autobusowym. Współrzędne początku i końca odcinka pokazane są na planie sytuacyjnym.

#### **5.0. Odwodnienie**

Odwodnienie chodnika zostało zapewnione poprzez nadanie mu odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Projektuje się odwodnienie chodnika jako powierzchniowe w kierunku rowu przydrożnego drogi krajowej Nr 8. Odwodnienie będzie zapewnione poprzez założony spadek poprzeczny chodnika – 2% w kierunku rowu przydrożnego. W związku ze zbliżeniem do przepustu pod

zjazdem projektuje się wykonanie umocnienia skarpy rowu betonowymi płytami ażurowymi

#### **6.0. Uzbrojenie terenu**

##### ***Uwaga:***

***Wszelkie roboty ziemne w rejonie lokalizacji uzbrojenia podziemnego należy wykonywać ręcznie. Roboty w pobliżu kabli telekomunikacyjnych należy prowadzić pod nadzorem ich właścicieli uprzednio zawiadamiając ich o terminie prowadzonych prac.***

#### **7.0. Zieleń**

Przy omawianej inwestycji zachodzi konieczność wycinki dwóch drzew. Wycinka drzew związana jest z budową chodnika po stronie lewej drogi krajowej Nr 8. Ich lokalizację przedstawiono na planie sytuacyjnym.

#### **8.0. Zajętość terenu**

Zakres objęty zgłoszeniem zaznaczono na planie sytuacyjnym linią przerywaną koloru niebieskiego.

Projektowana inwestycja będzie przebiegała w terenie, w istniejących liniach rozgraniczających drogi krajowej Nr 8 (działka nr 534) i w związku z tym nie zachodzi konieczność zajęcia dodatkowego terenu. Lokalizacja projektowanego chodnika nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

#### **9.0. Wpływ inwestycji na środowisko**

Projektowana inwestycja nie będzie pogarszała stanu środowiska naturalnego i nie będzie miała ujemnego wpływu na zdrowie człowieka. Wykonanie chodnika poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego na przebudowanym odcinku drogi. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 10.05.2005r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko – elementy dróg publicznych w tym chodniki), nie wymagają sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

#### **10.0. Organizacja robót**

Podczas realizacji zadania polegającego na przebudowie drogi krajowej Nr 8 w zakresie wykonania chodnika dla pieszych nie przewiduje się utrudnień w ruchu drogowym. Projektowany chodnik zbliży się do drogi krajowej jedynie w rejonie istniejącego chodnika na przystanku autobusowym. Podczas wykonywania robót budowlanych przy wykonaniu chodnika należy zapewnić możliwość bezpiecznego korzystania pieszych i pojazdów z drogi krajowej, wprowadzając ewentualne ograniczenia w prędkości i oznakowując działki robocze zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas budowy, który wykonawca powinien opracować.

Wykonawca powinien zapewnić całkowite bezpieczeństwo pracownikom zatrudnionym na budowie oraz uczestnikom ruchu drogowego i pieszym.

Szczególną uwagę należy zwrócić na oznakowanie i zabezpieczenie robót po zakończeniu pracy a także w okresie od zmierzchu do świtu.

## **II. Projekt architektoniczno - budowlany**

### ***1.0. Parametry techniczne***

- Szerokość chodnika – 1,50m,
- szerokość poboczy gruntowych przy chodniku– 0.40 - 0.50m,
- spadek poprzeczny chodnika – 2.0% (w kierunku rowu przydrożnego),

### ***2.0. Profil podłużny***

Niweletę chodnika wysokościowo dostosowano do istniejącego odcinka chodnika przy zatoce autobusowej oraz do poziomu nawierzchni na zjazdach do stacji paliw. Na rozwiązanie wysokościowe miało wpływ zagospodarowanie terenu przyległego oraz zachowanie właściwych parametrów chodnika dla ruchu pieszego.

Zaprojektowano spadki podłużne na chodniku mieszczące się w przedziale od 0.29% do 1.60%, które zagwarantują prawidłowe odwodnienie chodnika. Generalnie niweletę projektowanego chodnika poprowadzono w nasypie. Niweleta została opracowana w dowiązaniu do państwowego układu wysokościowego.

### ***3.0. Przekrój normalny***

Na projektowanym odcinku chodnika założono przekrój normalny o następujących parametrach:

- 1) od km 0+292,70 do km 0+402,61 (kilometraż projektowy):
  - szerokość chodnika – 1.50m;
  - szerokość poboczy gruntowych – 2x0.40 - 0.50m;
  - spadek poprzeczny chodnika jednostronny – 2.0% (w kierunku do rowu przydrożnego drogi krajowej Nr 8);
  - spadek poprzeczny poboczy – 6.0%;
  - pochylenie skarp – 1:1 – 1:1.5.

### ***4.0. Konstrukcja i technologia nawierzchni***

W oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430)., zaprojektowano następującą konstrukcję i technologię nawierzchni projektowanego odcinka chodnika:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego o gr. 6cm;
- podsypka piaskowa o gr. 10,0cm,
- podłoże zagęszczone do wskaźnika 1,00 wg Proctora.

### ***5.0. Roboty ziemne***

Roboty ziemne na omawianym odcinku chodnika wynikają z konieczności wykonania nasypów, wykopów pod warstwy konstrukcyjne oraz z uzupełnienia

poboczy gruntowych i wyregulowania wysokościowego rowów. Inwestor wskaże miejsce odkładu gruntu nieprzydatnego się do wbudowania oraz miejsce składowania humusu. Wykonawca przedstawi Inwestorowi do zaakceptowania miejsce poboru kruszywa do wbudowania w nasyp z dokopu.

#### **6.0. *Odwodnienie***

Odwodnienie chodnika projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do rowów przydrożnych. W celu wzmocnienia odcinka skarpy rowu zlokalizowanego blisko przepustu pod zjazdem, zaprojektowano ułożenie betonowych płyt ażurowych.

W zależności od wymogów Inwestora w procesie realizacji budowy mogą mieć miejsce odbiory częściowe i odbiór końcowy.

Odbiory częściowe i końcowy powinny być dokonywane przy udziale przedstawicieli Nadzoru Inwestorskiego, Wykonawcy i Użytkownika i powinny być potwierdzone odpowiednimi protokołami.