



PRZEDSIĘBIORSTWO DROGOWE
85 – 163 Bydgoszcz ul. Słowiańska 16/96

PROJEKT WYKONAWCZY

OBIEKT: Remont drogi technologicznej do obiektu mostowego na rz. Wda
w ciągu drogi krajowej nr 1 E-75 w m. Przechowo.

ADRES: Przechowo

INWESTOR: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Bydgoszczy

PROJEKTOWAŁ: mgr inż. Janusz Brzezicki
Upr. bud upr. bud. w specjalności konstrukcyjno inżynierskiej
zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych
GP-I.7342/361 / TO / 94

SPRAWDZIŁ: inż. Marek Łosiakowski
upr. bud. w specjalności konstrukcyjno inżynierskiej
zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych
WBPP-NB-7210/225/83

Bydgoszcz styczeń 2008

Spis treści

1. Strona tytułowa
2. Oświadczenie projektanta
3. Opis techniczny
4. Opinia Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku
5. Plan sytuacyjny drogi
6. Przekrój konstrukcyjny
7. Przedmiar

Oświadczenie

Jednostka Projektowa stwierdza, że projekt wykonawczy „Remont drogi technologicznej do obiektu mostowego na Rz. Wda w ciągu drogi krajowej nr 1 E-75 w m. Przechowo” jest zgodny z umową, obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi, normami i wytycznymi. Został wykonany w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant:



inż. Janusz Brzezicki

GP- I. 7342 /361 / TO/94

Opis techniczny

1. Przedmiot i podstawa opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest remont drogi technologicznej do obiektu mostowego na rz. Wda w ciągu drogi krajowej nr 1 – E 75 w m. Przechowo. Dokumentację opracowano w oparciu o:

- wstępne założenia do projektowania uzgodnione z Zamawiającym;
- podkład geodezyjny w skali 1:200
- uzupełniające pomiary sytuacyjno - wysokościowe wykonane przez projektanta,
- uzgodnienia z zainteresowanymi instytucjami.

2. Stan istniejący

Obiekt mostowy składający się z dwóch niezależnych konstrukcji jest położony o w ciągu drogi krajowej nr 1 – E 75 w m. Przechowo. Istniejąca droga dojazdowa wykonana z płyt MON położona wzdłuż obiektu nie pozwala na dokonanie przeglądu konstrukcji na całej szerokości obiektu. Występujące wysięki wód gruntowych w ciągu całego roku powodują ograniczenie dostępu pod konstrukcję mostu. Ponadto od chwili oddania obiektu do użytku nawierzchnia płyt nie poddawana zabiegom konserwującym wymaga oczyszczenia z namułu i roślinności. Z dostarczonych materiałów wynika, że w podłożu pasa pod obiema konstrukcjami obiektów występują na głębokości od 0 do 2,5 m zalega torf, namuł organiczny oraz glina. W niższych warstwach gruntu występują: gliny piaszczyste, piaski oraz gliny pylaste. Z przeprowadzonych oględzin wynika potrzeba osuszenia terenu po wystąpieniu okresowych podtopień rzeki Wdy, zabezpieczenie przed napływem wód powierzchniowych z terenu przyległego do obiektów.

3. Projektowane rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe

Z uwagi na niewielkie potrzeby ruchowe przyjęto maksymalny nacisk 8 ton/ jedną oś (pojazd z wysięgnikiem i koszem) do rewizji obiektu. Projekt przewiduje rozebranie połowy istniejącej nawierzchni z płyt betonowych, wykonanie koryta pod konstrukcję jezdni, wykonanie drenażu, warstw konstrukcyjnych podbudowy łącznie z geotkaniną wzmacniającą nośność podłoża oraz ułożenie nawierzchni z płyt betonowych.

Wysokość niwelety nawiązano do istniejącego poziomu terenu, którego spadek jest w kierunku rzeki Wdy. Zgodnie ze wstępnymi uzgodnieniami z Zamawiającym zaprojektowano trzy odcinki dróg prostopadłych do istniejącej drogi z płyt betonowych o długościach przekraczających środek obu konstrukcji z poszerzeniem nawierzchni jezdni niezbędnej dla wykonania wyokrąglenia od strony najazdowej.

4. Odwodnienie drogi

Odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków poprzecznych 2 % oraz podłużnych „drenów francuskich” ze spadkiem min. 2 % wychodzących do rowu otwartego połączonego z rzeką Wdą. Do drenażu należy użyć geowłókniny wypełnionej materiałem mineralnym frakcji 31,5/63 mm. Przy wykonywaniu drenażu należy zwrócić szczególną uwagę na staranne wykonanie koryta, jego obniżenie w stosunku do dna koryta nawierzchni (0.25 m) ze spadkiem w kie-

runku rowu otwartego. Użyty materiał mineralny winien być czysty, pozbawiony zanieczyszczeń, o bardzo dobrych właściwościach filtracyjnych. Sposób wykonania, ułożenia geotkaniny i geowłókniny przedstawiono na przekroju konstrukcyjnym.

5. Roboty ziemne

Z uwagi na potrzebę dostosowania projektowanej niwelety drogi do wysokości istniejącej powierzchni terenu w całym projekcie nie przewiduje się wykonywania nasypów. Roboty ziemne w podstawowej części dotyczą wykonania koryta pod rozebraną częścią nawierzchni oraz pod konstrukcję nawierzchni dróg prostopadłych, wykonania koryta pod „dreny francuskie” wzdłuż dróg prostopadłych do obiektu oraz pogłębienia istniejącego rowu wzdłuż obiektu mostowego (przy krawędzi istniejącej drogi z płyt betonowych). Przed rozbiórką starej nawierzchni z płyt należy usunąć zakrzaczenie i zebrać nadkład namułu. Zestawienie robót zestawiono w załączonym przedmiarze.

6. Konstrukcja nawierzchni jezdni

Przewiduje się następującą konstrukcję nawierzchni:

- w- wa odcinająca z piasku grubości 5cm
- geotkanina
- dolna w-wa podbudowy z kruszywa naturalnego 0/63 mm grubości 20 cm
- górna w-wa podbudowy z kruszywa naturalnego 0/31,5 mm grubości 10 cm
- płyta drogowa betonowa 3,0 x 1,25 x 0,15 m

Warunki dla geotkaniny i geowłókniny określono w Szczegółowej specyfikacji Technicznej będącej częścią niniejszego opracowania.

7. Uwagi

Remontowana droga nie znajduje się w strefie objętej ochroną Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Realizacja jej nie spowoduje zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.

Przed przystąpieniem do robót należy spełnić wszystkie warunki wynikające z uzyskanego uzgodnienia Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku i dołączonej do niniejszej dokumentacji

Roboty drogowe prowadzić przy zamkniętym placu budowy. Zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi oznakowania prac prowadzonych w pasie drogowym nie wymaga się opracowania projektu czasowej organizacji ruchu.

Projektant:



inż. Janusz Brzezicki
GP- I. 7342 /361 / TO/94

Toruń, dnia 12.02.2008r.

ZNKmp-5143-1/08

Przedsiębiorstwo Drogowe „WIMAR”

ul. Słowiańska 16/96

85 – 163 Bydgoszcz

dot. budowy drogi technologicznej do przeglądu konstrukcji mostu w ciągu drogi krajowej nr 1 w m. Przechowo.

Zarząd Zlewni Wisły Kujawskiej z/s w Toruniu nie wnosi uwag do rozwiązań technicznych wykonania nowej drogi technologicznej. Projektowana droga znajduje się na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią. Wykonanie drogi nie może spowodować zmiany ukształtowania terenu powodującego utrudnienia w przepływie wód powodziowych. Przed przystąpieniem do prac należy uzyskać zwolnienie Dyrektora RZGW Gdańsk z zakazu prowadzenia prac na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią (Art. 82 ust.2 Prawa wodnego). Wniosek wraz z dokumentacją (2 egz.) obejmującą zakres prac na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią należy złożyć do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Dokumentacja powinna zawierać opis techniczny prowadzonych prac, mapę poglądową terenu, mapę ewidencyjną z wykazem właścicieli działek. Do wniosku należy dołączyć oryginały wpłat opłaty skarbowej na rachunek bankowy Urzędu Miasta Gdańsk 53 1160 2202 0000 0000 8298 4902 za czynności urzędowe (10 zł) oraz w przypadku pełnomocnictwa za złożenie dokumentu potwierdzającego udzielenia pełnomocnictwa (17zł).

Jednocześnie informujemy o konieczności posiadania aktualnego pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzenie z drogi krajowej nr 1 oczyszczonych wód opadowych i roztopowych rowem do Wdy.

Do wiadomości:

RZGW Gdańsk

p.o. Z-cy Dyrektora
d/s Zarządu Zlewni
Lidia Lubińska