

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu na przebudowę drogi wojewódzkiej nr 118 Droga 309 - Zielonowo - Nowe Dwory polegającą  
na budowie chodnika w m. Zielonowo  
od km 1+858 do km 2+416, strona prawa i lewa

---

### **I. Podstawa opracowania projektu**

1. Umowa zawarta z Inwestorem.
2. Założenia projektowe spisane z Inwestorem z dnia 25.10.2012r.
3. Mapa geodezyjna w skali 1:500, wydana przez Starostę Czarnkowsko-Trzcianeckiego, Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Czarnkowie z dnia 19.10.2012 r.
4. Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999r. (Dz. U. Nr 43, poz. 430), w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
5. Wizja lokalna i pomiary w terenie.

### **II. Lokalizacja**

Budowę chodnika w ramach przebudowy drogi wojewódzkiej nr 118 Droga 309 - Zielonowo - Nowe Dwory planuje się na odcinku od km 1+858 do 2+416 (zgodnie z kilometrażem drogi) we wsi Zielonowo, Gmina Wieleń, Powiat Czarnkowsko-Trzcianecki.

Od km 1+858 do km 2+011,50 (istniejące przejście dla pieszych) chodnik będzie zlokalizowany po prawej stronie drogi. Od km 1+996 do 2+416 planuje się budowę chodnika po lewej stronie drogi.

Roboty mieszczą się w granicach istniejącego pasa drogowego drogi wojewódzkiej 118 na działkach o numerach ewidencyjnych 312/2 i 336/1 stanowiących własność Skarbu Państwa we władaniu zarządcy drogi oraz na działce o numerze geodezyjnym 355/1 stanowiącej własność Gminy Wieleń.

### **III. Stan istniejący**

Na odcinku planowanego chodnika jezdnia drogi posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 4,90 m. Nawierzchnia jezdni jest zniszczona, występują pęknięcia siatkowe, podłużne i poprzeczne oraz liczne łaty. Droga wojewódzka nr 118 posiada klasę Z (zbiorcza). Wg pomiaru ruchu drogowego z 2010 r. SDR wynosi 189 poj./dobę.

W miejscu planowanego chodnika po prawej stronie obecnie znajduje się pas zieleni, w którym piesi wydeptali ścieżkę w kierunku przejścia dla pieszych. Pomiędzy jezdnią a planowanym chodnikiem rosną drzewa – lipy.

Po lewej stronie drogi pomiędzy jezdnią a planowanym chodnikiem znajdują się również drzewa – lipy. Przy drodze zlokalizowany jest budynek przedszkola i kościół. Wejścia na teren przedszkola i kościoła są utwardzone nawierzchnią z płyt betonowych i kostki brukowej betonowej.

W km 2+055,60 znajduje się zatoka autobusowa jest częściowo utwardzona cienką warstwą destruktu asfaltowego. Przy wiacie przystankowej występuje fragmentaryczny peron o nawierzchni betonowej.

Planowaną trasę chodnika przecinają zjazdy indywidualne do przyległych posesji oraz zjazdy na drogi gruntowe. Zjazdy posiadają nawierzchnię gruntową.

W obrębie projektowanego chodnika występują sieci podziemne: wodociąg w100 z przyłączami w25, linia telekomunikacyjna oraz podziemna i nadziemna linia energetyczna eNN.

W km 2+157 pod koroną drogi występuje przepust z rur betonowych Ø 600mm o długości 15,00 m. Przepust zakończony jest betonowymi ściankami czołowymi.

#### **IV. Stan projektowany**

Na odc. od km 1+858 do km 2+308 po lewej i prawej stronie drogi chodnik będzie usytuowany przy granicy pasa drogowego.

Początek projektowanej budowy chodnika w km 1+858 zlokalizowany jest na granicy działek 313/1 i 313/2. Koniec założono w km 2+416 na końcu zjazdu do posesji nr 12. Projektowana długość chodnika wynosi 0,558 km. Projektowany chodnik przebiega po prawej stronie drogi od km 1+858 do km 2+011,50 oraz po stronie lewej od km 1+996 do km 2+416.

W km 2+055,60, po stronie lewej zaprojektowano zatokę autobusową.

Projektowana szerokość chodnika wynosi 1,50 m (bez obrzeży) oraz 2,00 m - peron przy zatoce autobusowej. Projektowany spadek poprzeczny chodnika 1% do jezdni. Przy istniejącym przejściu dla pieszych w km 2+001 zaprojektowano obustronne dojścia o szerokości 4,00 m.

Obustronnie nawierzchnię chodnika projektuje się ograniczyć obrzeżem betonowym, chodnikowym, o wymiarach 6x20cm, wtopionym, ustawionym na ławie betonowej (beton C12/15 0,035 m<sup>3</sup>/m).

Nawierzchnię chodnika zaprojektowano z kostki betonowej szarej grubości 8 cm typu BEHATON, układanej na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 o grubości 5 cm po zagęszczeniu. Na peronie zatoki autobusowej w km 2+055,60 przy krawężniku ułożyć pas szerokości 0,50 m z kostki koloru czerwonego.

W ciągu całego projektowanego odcinka występuje 9 zjazdów indywidualnych i 4 zjazdy publiczne na drogi gruntowe. Szerokość zjazdów indywidualnych dostosowano do rzeczywistych szerokości istniejących bram i furtek. Nawierzchnię zjazdów zaprojektowano z kostki betonowej w kolorze czerwonym, typu BEHATON, grubości 8 cm, układanej na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 o grubości 3 cm i podbudowie z chudego betonu, o grubości warstwy 15 cm po zagęszczeniu. Nawierzchnię zjazdów ograniczyć obrzeżem betonowym, wtopionym o wymiarach 8x25cm ustawionym na ławie betonowej z betonu C12/16 (0,04 m<sup>3</sup>/m). Na zjazdach przy krawędzi jezdni ustawić oporniki betonowe o wymiarach 12x25 cm na ławie z betonu C12/16 i wystawić je 2 cm nad poziom jezdni.

W km 2+055,60 po lewej stronie przy istniejącej wiacie przystankowej projektuje się typową zatokę autobusową. Długość zatoki wyniesie 56,00 m. Nawierzchnię zatoki projektuje się ograniczyć krawężnikiem betonowym wymiarach 20x30 cm ustawionym na ławie z oporem z betonu C12/15 (0,065 m<sup>3</sup>/m) i na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 5 cm. Krawężnik zaprojektowano jako wystający +12cm. Przez zatokę przechodzi zjazd. Na zjeździe należy zastosować krawężniki obniżone

o wymiarach 20x22 cm. Różnicę wysokości pomiędzy krawężnikiem wysokim a obniżonym zniwelować krawężnikiem skośnym o wymiarach 20x22/30 cm.

Nawierzchnię zatoki zaprojektowano z kostki brukowej betonowej, w kolorze szarym, typu BEHATON, grubości 8 cm, układanej na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 o grubości 3 cm i podbudowie z betonu cementowego C 16/20 o grubości warstwy 20 cm. Spadek poprzeczny projektuje się jako 2% w kierunku do jezdni.

Od strony jezdni przy zatoce i zjeździe na drogę gruntową (działka nr 303) projektuje się ściek szer. 0,20 m z 2 rzędów kostki brukowej betonowej (cegła grub. 8 cm). Pomiędzy ściekiem a jezdnią ustawić opornik betonowy o wym. 12x25 cm. Opornik i ściek ustawić na ławie z betonu C12/16.

W celu zabezpieczenia pieszych w miejscach projektowanych zwężeń szerokości chodnika, w miejscach, gdzie chodnik przebiega blisko jezdni oraz na istniejącym przepuście zaprojektowano balustrady U-11a w kolorze biało-czerwonym.

Istniejący przepust pozostawia się bez zmian. Sprzęt pracujący przy budowie chodnika (koparka, zagęszczarka płytowa) nie powinny zagrażać przepustowi.

Przed wykonaniem nawierzchni chodnika i zjazdów zaprojektowano zdjęcie warstwy humusu oraz niewielkie roboty ziemne (w tym wykonanie koryta i niewielkich nasypów). Roboty ziemne przedstawione w tabeli „Roboty ziemne” obejmują również wykonanie rowu pozornego.

W km 2+195, 2+201, 2+227 i 2+308 strona lewa znajdują się stare karpiny po ściętych drzewach, które należy wykarczować przed przystąpieniem do budowy chodnika.

Uszkodzoną nawierzchnię bitumiczną przy opornikach naprawić mieszaną mineralno-asfaltową (remont cząstkowy na szer. 0,30 m, grub. do 10 cm).

Szczegóły sytuacyjne projektowanej przebudowy chodnika, zjazdów i zatoki autobusowej, szczegóły przekrojów konstrukcyjnych, profilu podłużnego i przekrojów poprzecznych pokazano na załączonych rysunkach.

O p r a c o w a ł:

tech. drog. Andrzej Wolski

Chodzież, grudzień 2012 r.

## **ERRATA DO RYSUNKU NR 4 „PRZEKROJE POPRZECZNE”**

W związku ze zmianą szerokości chodnika z 1,40 m na 1,50 m należy:

1. Na przekrojach poprzecznych od km 1+858 do km 1+996 (chodnik po prawej stronie jezdni) w wierszu „Odległości” zmienia się odległość po lewej stronie chodnika z 0,70 na 0,80 m (szer. 1,50 m).
2. Na przekrojach poprzecznych od km 2+203 do km 2+375 (chodnik po lewej stronie jezdni) w wierszu „Odległości” zmienia się odległość po prawej stronie chodnika z 0,70 na 0,80 m (szer. 1,50 m).
3. Na przekroju poprzecznym km 2+400 w wierszu „Odległości” zmienia się szerokość chodnika z 0,88 m na 1,50 m – przesunąć lewe obrzeże do granicy działki.