

# O P I S     T E C H N I C Z N Y

## ***PRZEBUDOWA DROGI***

***Transportu rolnego w Tuczkach nr działki 77,110  
w km 0+000 do 0+483***

### I. PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTACJI

- Umowa **GMINA RYBNO, 13-220 Rybno Ulica Lubawska 15**  
umowa o dzieło PIK. 272.17.2017 z dnia 04.04.2017
- Plan sytuacyjny 1:500,
- Pomiary techniczne w terenie
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych
- Normatyw Techniczny projektowania dróg VI i VII klasy technicznej
- Instrukcja o znakach drogowych pionowych
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczanie planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym
- Prawo Budowlane znowelizowane 27 marca 2003r.(Dz.U.Nr.89 z 1994 r. poz.414 z późniejszymi zmianami - Dz.U.2003 r. Nr 80 poz.718 ) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego ( Dz.U. Nr 120 z 2003 r.p.1133
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ( Dz.U. nr 120 poz. 1126)
- Wytyczne wzmacniania podłoża gruntowego w budownictwie drogowym GDDP z 2002 r.
- Normy:  
PN-EN 13043 Kruszywa

- PN-EN 13108-1 mieszanki mineralne
- Specyfikacje Techniczne GDDP.
  - Techniczne badania podłoża gruntowego
  - Uzgodnienia techniczne z inwestorem.

## **II. STAN ISTNIEJĄCY**

Stan istniejący drogi transportu rolnego nr działki 77 i zjazd z drogi powiatowej nr 1255N nr działki 110 po stronie prawej w m. Tuczki, to istniejąca droga o nawierzchni gruntowej-ulepszonej objętej opracowaniem, przebiega w obszarze częściowo zabudowanym, w obrębie domków jednorodzinnych długości 483 mb.

Ma przekrój jedno jezdniowy, dwukierunkowy szerokości jezdni istniejącej do 4,0 m, nieregularnej szerokości części jezdnej, z ubytkami nawierzchni, o dużej nierówności w przekroju poprzecznym i profilu podłużnym, szerokość pasa drogowego zmienna od 6,0 do 8,0 m.

Istniejący przebieg drogi wymaga przebudowy z uwagi na nie normatywne parametry łuków poziomych i łuków pionowych wzajemnie nachodzących się co powoduje ograniczenie widoczności. Nawierzchnia wymaga modernizacji czyli przebudowy i nowej warstwy nawierzchni. Istniejąca droga - brak spadków poprzecznych i profilu podłużnego co powoduje powstawanie zastoisk wody po opadach deszczowych. Pobocza drogowe na całym odcinku drogi są zaniżone lub zawyżone co stwarza niebezpieczeństwo przy wyprzedzaniu pojazdów.

W pasie drogowym (objętym przebudową drogi) występuje uzbrojenie podziemne w postaci:

- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacyjna
- sieć energetyczna (naziemna)

Spadki poprzeczne istniejącej nawierzchni od 1,2% do 4%.

Istniejąca droga ma wydzielony pas drogowy rozgraniczający teren przeznaczony do ruchu publicznego. Po istniejącej nawierzchni odbywa się ruch drogowy w postaci : samochody dostawcze, osobowe, drogi służą dla ruchu lokalno- mieszkaniowego i jednocześnie spełniają jako drogi p. pożarowe i pogotowia ratunkowego.

Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego i nośność nawierzchni drogowej należy poprawić parametry drogi po przez i przebudowę istniejącej nawierzchni drogi co poprawi komfort jazdy i nośność nawierzchni.

## **III. STAN PROJEKTOWANY**

### ***ZAŁOŻENIA TECHNICZNE:***

*Kategoria - droga transportu rolnego*

*Prędkość projektowa Vp30 km/h*

*Kategoria ruchu - KR -1*

*Chodniki - bez chodnika*

*Spadek poprzeczny – jednostronny 1 % i daszkowy 2%*

*Nawierzchnia bitumiczna dwuwarstwowa szerokości 4,0 m*

*Pobocze szerokości od 0,5m do 1,0 m*

Planowanie przedsięwzięcie drogowe na wykonanie „Przebudowa drogi transportu rolnego w Tuczkach realizowane będzie na terenie gminy Rybno i polegało będzie na wykonaniu przebudowy odcinka istniejącej drogi w km 0+000 do km 0+483

Inwestycja obejmować będzie na wykonaniu: podbudowy nawierzchni i nawierzchni bitumicznej dwuwarstwowej 4+3 i uzupełnienie poboczy oraz budowa dwóch mijanek w km 0+006 do 0+035 i w km 0+193 do 0+223. Planowane zadanie drogowe ma na celu poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu.

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem o małej skali i zajmuje powierzchnię w granicach pasa drogowego. Zasadniczo przedsięwzięcie obejmuje istniejącą jezdnię i pobocze drogi .

Należy wykorzystać w maksymalnym stopniu istniejący pas drogowy, dostosować ukształtowanie dróg i przekroju podłużnego do istniejącej drogi i istniejących zjazdów. Warunki wodne ustalono jako dobre .

Głębokość wody gruntowej (h) od spodu konstrukcji nawierzchni wynosi > jak 2 m.

Wśród gruntów rodzimych dominują grunty piaszczysto – żwirowe o uziarnieniu zróżnicowanym Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono , że podłoże gruntowe wzdłuż trasy projektowanej drogi jest nośności G -1.

## **KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI**

Projektuje się konstrukcję nawierzchni na ruch KR -1, wg Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych który stanowi załącznik do zarządzenia Nr.6 GDDP z dnia 24 kwiecień 1997 r.

- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego (pospółki) stabilizowanego mechanicznie z mieszanki frakcji 0/31,5 grubość warstwy 20 cm po zagęszczeniu na mijankach, oraz 15 cm w km 0+235 do km 0+483 i 10 cm w km 0+000 do km 0+235
- wykonanie warstwy dolnej wiążącej – wzmocnienie jako podbudowa na całej szer. nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej grubość warstwy po zagęszczeniu 4 cm wg normy PN-EN 13108-1 z mieszanki AC16W50/70 (szer. jezdni wg przekroju normalnego.)

- Wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej (beton asfaltowy) grubość warstwy po zagęszczeniu 3 cm wg normy PN-EN 13108-1 z mieszanki AC11S50/70

Wynikiem prac związanych z przebudową drogi gminnej będzie poprawa warunków bezpieczeństwa drogowego i usprawnienie ruchu mechanicznego i pieszego.

Konsekwencją robót nie będzie zwiększenia natężenia ruchu w tym obszarze, co wiązałoby się ze wzrostem odczuwanych dziś przez mieszkańców oddziaływań na otoczenie.

Nowa nawierzchnia znacznie zmniejszy oddziaływanie hałasowe związane z toceniem się kół pojazdów mechanicznych po aktualnie nierównej i zdeformowanej jezdni.

Należy założyć, że w związku z poprawą równości nawierzchni przebudowanej drogi oraz uporządkowanie ścieków deszczowych - oddziaływanie na środowisko będą znacznie mniej odczuwalne.

Realizacja inwestycji nie spowoduje degradacji terenów zielonych, ponieważ w miejscu realizacji nie przewiduje się wycinki drzew przydrożnych. Inwestycja uporządkuje zagadnienie odwodnienia tj. wody opadowe i roztopowe będą odprowadzone metodą powierzchniowego spływu wód poprzez wykonanie nawierzchni bitumicznej.

Zamierzona przebudowa będzie stosunkowo niewielką inwestycją jedynie o oddziaływaniach ograniczonych do najbliższego otoczenia.

Przebudowa nie zmieni wielkości ani struktury ruchu na omawianym odcinku drogi, poprawi jednak bezpieczeństwo ruchu pojazdów i jego płynność.

Reasumując realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, które powstają ze spalania paliw w silnikach. Ponadto nie zmienia stosunków międzyludzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, nie spowoduje zmian w stosunkach wodnych ani wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych.

#### **IV. POBOCZE**

Projektuje się pobocze obustronne na całej długości drogi o szerokości 1,0 m i spadku poprzecznym 3 %

#### **V. ODWODNIENIE**

Odwodnienie na całym projektowanym odcinku drogi zaprojektowano w nawiązaniu o warunki terenowe za pomocą odwodnienia powierzchniowego spływu wód po nadaniu odpowiednich spadków poprzecznych jezdni.

## **VI. ŁUKI POZIOME I PIONOWE**

Na projektowanym odcinku drogi przewidziano 5 łuków poziomych (patrz wykaz łuków poziomych).

## **VII . REPERY**

Projekt drogi sytuacyjno-wysokościowy został dowiązany do wysokości istniejących w terenie zachowując rzędne zgodnie z układem państwowym z dowiązaniem do istniejących rzędnych w terenie  
Reper roboczy przyjęto rzędną studni Ks o rzędnej 158,73.

## **VIII. OZNAKOWANIE**

Nie planuje się zmiany oznakowania pionowego - traktuje się jako drogę wewnętrzną (patrz plan sytuacyjny).

## **IX. ROBOTY ZIEMNE**

Na projektowanym odcinku nie występują roboty ziemne potraktowano jako wykonanie koryta drogi na poszerzeniach.

## **X. URZĄDZENIA OBCE**

Projekt przebudowy drogi nie przewiduje kolizji z innymi urządzeniami.

## **XI. TECHNOLOGIA ROBÓT**

*Roboty należy wykonać zgodnie z Ogólnymi Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót z uwzględnieniem Ogólnych specyfikacji technicznych.*