

O P I S T E C H N I C Z N Y

**Doprowadzenie do należytego stanu technicznego
ciągów pieszo – jezdnych na działkach nr 244, nr 231,
nr 223, nr 259 obręb w msc. Koszelewki gm. Rybno**

**II etap wraz z zjazdem na drogę gminną
odcinek A-B w km 0+000 do 0+054**

odcinek A-B-C-D; D-E, F-B 73m+16+22 = 111 mb

I. PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTACJI

- Umowa **GMINA RYBNO, 13-220 Rybno Ulica Lubawska 15**
- Plan sytuacyjny 1:1000,
- 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
- Specyfikacje Techniczne GDDP.
- Techniczne badania podłoża gruntowego
- Uzgodnienia techniczne z inwestorem.

II. STAN ISTNIEJĄCY

Stan istniejący dróg (ciągów pieszo-jezdných) na osiedlach po byłych PGR w Koszelewkach Gmina Rybno to istniejące drogi o nawierzchni gruntowej objętej opracowaniem, przebiegają w obszarze zabudowanym. Mają przekrój jednojezdniowy, dwukierunkowy szerokości jezdni 3,5 m, nieregularnej szerokości części jezdnej, z dużymi ubytkami nawierzchni, o dużej nierówności w przekroju poprzecznym i profilu podłużnym, o dużych zastoiskach wody opadowej szerokość pasa drogowego od 4m do 6,0 m.

Istniejąca nawierzchnia gruntowa wymaga modernizacji czyli przebudowy i nowej warstwy nawierzchni. Istniejące ciągi pieszo-jezdne (drogi wewnętrzne) są zdeformowane, brak spadków poprzecznych i profilu podłużnego co powoduje powstawanie zastoisk wody po opadach deszczowych co powoduje niebezpieczeństwo dla ruchu drogowego i ruchu pieszego. 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 kolektora sanitarnego i sieci wodociągowej. Spadki poprzeczne istniejącej nawierzchni od 1,2% do 4%.

Istniejące drogi mają wydzielony pas drogowy rozgraniczający teren przeznaczony do ruchu lokalnego. 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 remont i przebudowę istniejącej nawierzchni drogi co poprawi komfort jazdy i nośność nawierzchni.

III. STAN PROJEKTOWANY

ZAŁOŻENIA TECHNICZNE:

Kategoria - drogi wewnętrzne osiedla

Prędkość projektowa Vp10 km/h

Kategoria ruchu - KR -1

Pobocze szerokości 0,5 m.

Spadki poprzeczne jezdni – daszkowy 2%

Przekrój normalny:

Nawierzchnia z kostki betonowej 8 o szer 3,5 m

Podbudowa z kruszywa łamanego 0,31,5 grub. 15 cm

Powierzchnia nawierzchni odcinka A-B $54 \times 3,5 + 6 = 195 \text{ m}^2$

Krawężnik $54 + 54 + 4 + 4 + 12 = 128 \text{ mb}$

Znaki drogowe Znak D-46 i D-47

Powierzchnia nawierzchni odcinka A-B-C:D-E,F-B = $394,5 \text{ m}^2$

Krawężnik $73 \times 2 + 16 \times 2 + 3,5 + 25 \times 2 + 9,5 = 241 \text{ mb}$

Znaki drogowe Znak D-46 i D-47

Planowanie przedsięwzięcie drogowe na wykonanie „Doprowadzenie do należytego stanu technicznego ciągów pieszo-jezdných na działkach nr 244, nr 231, nr 223, nr 259 obręb w msc. Koszelewki gm. Rybno – II etap wraz z zjazdem na drogę gminną” realizowane będzie na terenie gminy Rybno i polegało będzie na wykonaniu odcinków dróg wewnętrznych.

Inwestycja obejmować będzie na wykonaniu robót ziemnych, podbudowy nawierzchni i nawierzchni z kostki betonowej brukowej.

Inwestycję podzielono na poszczególne odcinki ciągów komunikacyjnych (jak wyżej i patrz mapa sytuacyjna).

Planowane zadanie drogowe ma na celu poprawę bezpieczeństwa ciągów komunikacyjnych i płynności ruchu na osiedlach.

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

Należy wykorzystać w maksymalnym stopniu istniejący pas drogowy ,dostosować ukształtowanie dróg i przekroju podłużnego do istniejącej drogi. 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.

Odcinki dróg o nawierzchni z kostki brukowej:

Odcinek A-B; A-B-C-D; D-E, F-B

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej grubości 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego (mieszanki 0,31,5) grubości 15 cm
- podsypka filtracyjna (z piasku grubego) grubości 10 cm

POBOCZA

Na całej długości projektowanego odcinków dróg projektuje się pobocze szerokości 0,5 m, obustronnie grubości 7 cm .

Wynikiem prac związanych z remontem i przebudową dróg wewnętrznych będzie poprawa warunków bezpieczeństwa drogowego i usprawnienie ruchu .

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 przebudowanych dróg 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 i z kostki brukowej betonowej.

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

Przebudowa nie zmieni wielkości ani struktury ruchu na omawianych odcinkach dróg, 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. 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.

V. ŁUKI POZIOME

Na projektowanym odcinku drogi nie przewidziano łuków poziomych.

VI . 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.

VII. OZNAKOWANIE

Drogi wewnętrzne należy oznakować jako drogi wewnętrzne przy wjeździe i wyjeździe.

VIII. ROBOTY ZIEMNE

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

IX. URZĄDZENIA OBCE

Projekt przebudowy dróg przewiduje kolizji z innymi urządzeniami:

- rozebranie ogrodzenia 4 mb + 4 mb= 8mb
- przestawienie Hydrantu 2 szt.
- regulacja zaworów wodociągowych 3 szt.

X. TECHNOLOGIA ROBÓT

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