

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

**Doprowadzenie do należytego stanu technicznego ciągu
pieszo – jezdni na działkach nr 204 i nr 247, obręb Nowa Wieś
w msc. Szczupliny gm. Rybno – II ETAP**

I. PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTACJI

- Umowa **GMINA RYBNO , 13-220 Rybno Ulica Lubawska 15**
- 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

-Specyfikacje Techniczne GDDP.

-Techniczne badania podłoża gruntowego

-Uzgodnienia techniczne z inwestorem.

II. STAN ISTNIEJĄCY

Stan istniejący (ciągu pieszo-jezdnego) w Szczuplinach 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 V_{p10} km/h

Kategoria ruchu - KR -1

Spadki poprzeczne jezdni – jednostronny 2%, daszkowy 2%

Przekrój normalny:

Nawierzchnia z kostki betonowej 8 o szer. 3,5 m (szer. z krawężnikami 3,8m)

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

Planowanie przedsięwzięcie drogowe na wykonanie „Doprowadzenie do należytego stanu technicznego ciągów pieszo-jezdnich na działkach nr 204 i nr 247, obręb Nowa Wieś w msc. Szczupliny gm. Rybno – II etap 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 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:

Działka Nr 247 Odcinek A-B (dł. 30mb); C -D –E (dł. 84mb)

Działka Nr 204 Odcinek A-B (dł. 62mb); C-D (dł. 35mb)

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej szarej 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
- krawężnik betonowy 15x22 wtopiony

Wynikiem prac związanych z doprowadzeniem do należytego stanu technicznego ciągu pieszo-jezdnego 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 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 przewidziano 1 łuk poziomy

W-1 lewy w km 0+053 R=3,5m

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

Oznakowanie nie ulega zmianie.

VIII. ROBOTY ZIEMNE

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

IX. URZĄDZENIA OBCE

Projekt przebudowy dróg nie przewiduje kolizji z innymi urządzeniami:

- regulacja zaworów wodociągowych
- regulacja włączów studni sanitarnych

X. TECHNOLOGIA ROBÓT

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