

# **O P I S     T E C H N I C Z N Y**

## ***REMONT DROGI KATEGORII GMINNEJ*** **nr 185016N RUMIA N - TRUSCZYN Y** **Na działkach nr 46, 51, w km 0+000 do 3+530**

### **I. PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTACJI**

- Umowa **GMINA RYBNO ,13-220 Rybno Ulica Lubawska 15**
- Plan sytuacyjny dostarczony przez projektanta,
- 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 nawierzchnie bitumiczne

-Specyfikacje Techniczne GDDP.

-Techniczne badania podłoża gruntowego

-Uzgodnienia techniczne z inwestorem.

## II. STAN ISTNIEJĄCY

Stan istniejący drogi gminnej nr 185016N (od drogi powiatowej Rybno - Lubawa) R u m i a n - T r u s z c z y n y (do drogi powiatowej Dębien - Zwiniarz ) od km 0+000 do km 3+530

o nr działek 46 i 51 droga o istniejącej nawierzchni bitumicznej objętej opracowaniem przebiega ( od Rumiana do Truszczyń w obszarze niezabudowanym), natomiast przez wieś Truszczyń w terenie zabudowanym o zabudowie zwartej. Szerokość istniejącej nawierzchni bitumicznej zmienna od 3,5 m do 4,8 m o jednym pasie ruchu przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach.

W miejscowości Truszczyń chodnik obu stronny szerokości zmiennej od 1,1 m do 1,5 m . Tereny przyległe do drogi stanowią pola uprawne z roślinnością utrzymującą się dzięki działalności człowieka o składzie gatunkowym zdominowanym przez rośliny ściśle zależne od działalności człowieka jak zboża i trawy – znajdujące się na różnym poziomie sukcesyjnym. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna z dużymi ubytkami i spękaniami nawierzchni, o dużej nierówności w przekroju poprzecznym i profilu podłużnym , o dużych zastoiskach wody opadowej szerokość pasa drogowego od 6,0 m do 8,0 m.

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna wymaga remontu czyli nowej warstwy nawierzchni bitumicznej. Istniejąca droga - brak spadków poprzecznych i profilu podłużnego co powoduje powstawanie zastoisk wody po opadach deszczowych oraz brak wydzielonych miejsc dla ruchu pieszego 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:

- sieć telekomunikacyjna ( w obrębie Truszczyń)
- sieć wodociągowa

Spadki poprzeczne istniejącej nawierzchni od 1,5% 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. pożarowej i pogotowia ratunkowego.

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

### **III. STAN PROJEKTOWANY**

#### ***ZAŁOŻENIA TECHNICZNE:***

*Droga kategorii gminnej - 185016N*

*Długość remontowanej drogi - 3530 mb*

*Klasa techniczna - droga klasy „D”*

*Prędkość projektowa - Vp30 km/h*

*Kategoria ruchu - KR -1*

*Przekrój drogi - szlakowy – daszkowy 2%*

*Szerokość jezdni - 3,5 m do 4,5*

*Szerokość poboczy - 0,75m*

*Chodnik z kostki brukowej betonowej szer. od 1,1 do 1,5 m*

*Odwodnienie - powierzchniowe*

*Nawierzchnia bitumiczna*

Planowanie przedsięwzięcie drogowe na wykonanie „Remont drogi gminnej nr 185016N realizowane będzie na terenie gminy Rybno i polegało będzie na wykonaniu remontu ( bez zmiany pasa drogowego). Działki na których przewidziano realizację inwestycji stanowią własność Gminy Rybno.

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem o małej skali, i obejmuje istniejącą jezdnię asfaltową, pobocze drogi i chodnik z uwzględnieniem małych korekt zmiany przebiegu istniejącej nawierzchni w pasie drogowym. 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.

### Odcinek drogi 0+000 do km 3+530

- nawierzchnia (warstwa ścieralna) z betonu asfaltowego AC11S50/70 grubość warstwy po zagęszczeniu 4 cm
- warstwa dolna (wiążąca) z betonu asfaltowego AC16W50/70 grubość warstwy po zagęszczeniu 3 cm.
- Rozebranie i ponowne ustawienie krawężnika drogowego betonowego 15x30 na ławie betonowej
- rozebranie i ponowne ustawienie obrzeży betonowych
- rozebranie istniejącego chodnika z kostki brukowej betonowej i ponowne ułożenie chodnika z kostki brukowej betonowej
- rozebranie istniejących zjazdów z kostki brukowej betonowej i ponowne ułożenie zjazdów z kostki brukowej

Wynikiem prac związanych z remontem 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 bitumicznej.

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

Remont drogi nie spowoduje degradacji terenów zielonych,

Zamierzony remont drogi będzie stosunkowo niewielką inwestycją jedynie o oddziaływaniach ograniczonych do najbliższego otoczenia.

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

Reasumując remont drogi 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 0,75 m ( w miejscu gdzie niema chodnika ) wykonane z kruszywa naturalnego ( pospółki) grubości 7 cm o spadku poprzecznym 8 %.

#### **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 i podłużnych jezdni, w celu odprowadzenia wody opadowej.

#### **VI. ŁUKI POZIOME**

Na projektowanym odcinku drogi są istniejące łuki poziome których parametry nie zmieniają się zgodnie z wykazem łuków poziomych i mapą sytuacyjną pozostają bez zmian.

#### **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.

#### **VIII. OZNAKOWANIE**

Oznakowanie drogi pozostaje zgodnie z oznakowaniem które jest ujęte w stałej organizacji ruchu .

#### **IX. ROBOTY ZIEMNE**

Na remontowanym odcinku drogi nie występują roboty ziemne .

## **X. URZĄDZENIA OBCE**

Projekt remontu 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.*