

OPIS TECHNICZNY

Do projektu budowlanego na Przebudowę dróg gminnych i drogi powiatowej usprawniających komunikację pomiędzy gminami Czernice Borowe, Przasnysz i miastem Przasnysz – etap 2 Górki - Rostkowo

1. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje budowę ścieżki pieszo rowerowej o nawierzchni bitumicznej szerokości 1,5m po południowej stronie istn. nawierzchni bitumicznej drogi gminnej.

w ramach projektu pod nazwą :

„Przebudowa dróg gminnych i drogi powiatowej usprawniających komunikację pomiędzy gminami Czernice Borowe, Przasnysz i miastem Przasnysz”.

Przyjęto umownie pikietaż początkowy w miejscowości Rostkowo jako km 0+000,00 do skrzyżowania z drogą gminną Górki – Miłoszewiec (etap 1) jako km 2+150,00.

Budowa ścieżki pieszo rowerowej o nawierzchni bitumicznej szerokości 1,5m wykonana będzie na długości 2150m po południowej stronie drogi gminnej.

Powierzchnia zagospodarowania drogowego jest następująca:

- | | |
|---|---------------------------|
| - powierzchnia ścieżki rowerowej z asfaltobetonu | - 3.156,00 m ² |
| - powierzchnia ścieżki rowerowej z kostki betonowej | - 37,00 m ² |
| - proj. Przepusty pod koroną drogi | - 17,00 m |
| - rowy przydrożne | - 1.860,00 m |

- OGÓŁEM POWIERZCHNIA ZAGOSPODAROWANIA DROGOWEGO 3.193,00 m²

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa zawarta pomiędzy projektantem a Inwestorem
- Ustalenia i wytyczne Wójta Gminy Czernice Borowe dotyczące parametrów drogi
- Podkłady geodezyjne w skali 1:1000
- Pomiary uzupełniające wykonane przez projektanta w terenie
- Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.)
- Badania makroskopowe geotechniczne konstrukcji nawierzchni istniejącej
- Normy i uzgodnienia branżowe oraz wytyczne Inwestora

3. STAN ISTNIEJĄCY

Opracowanie obejmuje drogi gminne i drogę powiatową usprawniające komunikację pomiędzy gminami Czernice Borowe, Przasnysz i miastem Przasnysz. Drogi gminne łączą miejscowości Górki, Miłoszewiec, Rostkowo, Skierki w gminie Czernice Borowe oraz Klewki kolonia na terenie Gminy Przasnysz i ul. Rostkowską na terenie miasta Przasnysz. W etapie 2 na odcinku Górki - Rostkowo droga przebiega przez tereny zabudowane i tereny upraw rolnych. Stanowi jedyny dojazd do posesji i gospodarstw rolnych oraz gruntów rolnych. Droga wykorzystywana jest do transportu towarowego: przewozu płodów rolnych, dostaw nawozów, pasz itp., odbioru mleka autocysternami, odbioru żywca, odbioru buraków cukrowych. Na całym odcinku jezdnia bitumiczna charakteryzuje się szerokością 3,5m, a pobocza średniej szerokości 1,5m wypiętrzone ok. 10 cm lub zaniżone bez śladów regulacji. Rowy odwadniające zarośnięte i zamulone. Jest to droga jednoprzestrzenna, dwukierunkowa.

Ważnym problemem jest wzrost natężenia ruchu pojazdów. Związane jest to ze wzrostem posiadanych środków komunikacyjnych, obsługą gospodarstw rolnych zlokalizowanych przy tej drodze oraz wykorzystanie tej drogi do transportu towarowego.

Istniejące rowy odwadniające koronę drogi – obecnie zarośnięte i w części zamulone wskutek worania się podczas prac polowych na odcinkach pól uprawnych, nie spełniają w pełni swojej funkcji.

ISTNIEJĄCE UZBROJENIE PODZIEMNE I NADZIEMNE

Na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej stwierdzono występowanie uzbrojenia, ale jest ono w większości oddalone od pasa drogowego w związku, z czym nie kolidują z projektowanymi pracami budowlanymi.

4. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE.

Projektuje się wykonanie ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej szerokości 1,5m po południowej stronie istn. nawierzchni bitumicznej. Na ścieżce zastosowano wykonanie warstwy odcinającej gr. 15cm, wykonanie podbudowy tłuczniowej 0-31,5 gr. 20cm, ułożenie warstwy wiążącej gr. 4cm oraz warstwy ścieralnej z asfaltobetonu gr. 4cm.

Przy skrzyżowaniu z torami PKP oraz skrzyżowaniu z drogą gminną Górki – Miłoszewiec ścieżkę rowerową należy wykonać z kostki betonowej koloru czerwonego oraz szarego zgodnie z projektem zagospodarowania terenu.

Oddzielenie ścieżki rowerowej od istn. nawierzchni projektuje się poprzez wykonanie oznakowania poziomego segregacyjnego, farbą termoplastyczną z elementami odblaskowymi..

Przyjęto następującą konstrukcję ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej – 42 cm:

- 1 – warstwa odcinająca z kruszywa naturalnego o $K > 8 \text{ m/dobę}$ – grubości 15 cm
- 2 – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm kl I lub II stabilizowanego mechanicznie – grubości 20 cm
- 3 – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego wg PN – grubości 4 cm
- 4 – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg PN – grubości 4 cm

Kolejność wykonywania prac: po wykonaniu robót ziemnych oraz wyrównaniu i nadaniu nawierzchni gruntowej odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych zgodnie z

opracowaną niweletą podłużną drogi należy ułożyć warstwę odsączającą grubości 15 cm na całym odcinku drogowym w miejscach poszerzeń w celu prawidłowego odwodnienia korony drogi, następnie warstwą tłucznia grubości średnio 20 cm wykonać podbudowę ścieżki rowerowej.

Dla zapewnienia właściwego odwodnienia powierzchniowego, zaprojektowano wykonanie spadku poprzecznego jednostronnego ścieżki 2 % w kierunku istn. rowów. Rzędne projektowe nawierzchni ścieżki rowerowej dostosowano do rzędnych istniejących przebudowywanej drogi.

Po wykonaniu nawierzchni należy uformować i utwardzić pobocze po południowej części drogi. Zgodnie z warunkami technicznymi przyjęto szerokość poboczy na całej długości drogi równą 0,50 m. W tym celu należy ściąć zawyżenia na szerokości 0,50 m, rozplantować tak aby uzyskać pobocze szerokości średnio 0,50 m a następnie utwardzić materiałem zagęszczającym się do wymaganych zagęszczeń, nadać spadki poprzecznych do 4 %. Ziemię z koryta drogi należy zagospodarować na miejscu, na poboczu uzupełnić wykonane koryto tłuczniem 0-31,5 na grubości średnio 10 cm szerokości 0,50 m.

Następnie odtworzyć rowy zlokalizowane obustronnie, odwadniające koronę drogi na całej jej długości. Z uwagi na brak spadków podłużnych zachować reżim technologiczny przy spadkach poprzecznych, rowy spełniają główne odwodnienie drogi gminnej, należy na bieżąco kontrolować stan techniczny i drożność rowów.

5. PROFIL PODŁUŻNY

Profil podłużny nawiązano do rzędnych istniejących drogi gminnej oraz dróg twardych, terenu przyległego oraz istniejących rzędnych dróg i wjazdów bramowych. Projekt niwelety opracowano tak, aby zapewnić minimalny spadek poprzeczny.

6. PRZEKRÓJ POPRZECZNY

Na przedmiotowym odcinku drogi projektuje się następujący przekrój poprzeczny:

- szerokość ścieżki rowerowej 1,5 m
- na odcinkach prostych i małych łukach jest przekrój jednostronny o spadkach 2,0%

7. ODWODNIENIE DROGI GMINNEJ

Odwodnienie drogi o przekroju drogowym zapewniono poprzez spadki poprzeczne zgodnie z planem liniowym powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych.

8. ORGANIZACJA RUCHU

Organizację ruchu zaprojektować na podstawie Instrukcji o znakach drogowych pionowych i poziomych. Na całej długości projektowanej ścieżki zachować szczególną ostrożność oraz zapewnić wjazdy do posesji prywatnych. Organizacja ruchu bez zmian – wymiana zniszczonych znaków drogowych na nowe, wlot na drogi wyższego rzędu podporządkować poprzez ustawienie znaków A-7 ustęp pierwszeństwa. Szczegóły dotyczące oznakowania docelowego przebudowywanej drogi umieszczono w projekcie docelowej organizacji ruchu.

9. UWAGI KOŃCOWE

- 1). Należy bezwzględnie przestrzegać określonej technologii robót, zakres zgodnie z załączonym planem liniowym i przedmiarem robót.
- 2). Wszystkie roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.
- 3). Wszelkie wątpliwości zgłaszać do projektanta celem wyjaśnienia.

Opracował: