

OPIS TECHNICZNY

Do projektu budowlanego na Przebudowę dróg gminnych i drogi powiatowej usprawniających komunikację pomiędzy gminami Czernice Borowe, Przasnysz i miastem Przasnysz – etap 5 Rostkowo teren działki szkolnej

1. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje budowę ścieżki pieszo rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej typu starobruk szerokości od 3,0 do 2,5m na terenie parku objętego nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, 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 powiatową w miejscowości Rostkowo (etap 5) jako km 0+473,00. Budowa ścieżki pieszo rowerowej o nawierzchni z kostki typu starobruk szerokości od 3,0 do 2,5m na terenie parku oraz części nawierzchni asfaltowej poza terenem parku zabytkowego, wykonana będzie na długości 473m .

Powierzchnia zagospodarowania drogowego jest następująca:

- powierzchnia ścieżki pieszo - rowerowej z kostki typu starobruk - 836,00 m²
- powierzchnia ścieżki rowerowej z asfaltu - 164,00 m²

- OGÓŁEM POWIERZCHNIA ZAGOSPODAROWANIA DROGOWEGO 1.000,00 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 5 na odcinku w miejscowości Rostkowo droga pieszo – rowerowa i rowerowa przebiega przez tereny zabudowane i tereny parku szkolnego zabytkowego, stanowi komunikację pieszo – rowerową w okolicach placu głównego w Rostkowie i parku szkolnego do ulicy powiatowej.

Na całym odcinku jezdni żwirowej i gruntowej na terenie parku charakteryzuje się zmienną szerokością 2,5 - 3m, a pobocza średniej szerokości 0,75 m wypiętrzone ok. 10 cm lub zaniżone bez śladów regulacji. Rowy odwadniające zarośnięte i zamulone. Jest to droga gruntowa jednoprzestrzenna, pieszo-rowerowa.

Ważnym problemem jest wzrost ruchu pojazdów jednośladowych - rowery. Związane jest to ze wzrostem posiadanych środków komunikacyjnych, dojazd do obiektów na terenie parku młodzieży i dzieci z pobliskich miejscowości.

Istniejące rowy odwadniające koronę drogi – obecnie zarośnięte i w części zamulone w skutek braku regulacji i utrzymania bieżącego, 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 pieszo-rowerowej i rowerowej o nawierzchni bitumicznej szerokości 1,5m na odcinku istniejącego asfaltu, asfaltowej ścieżki rowerowej przy istniejącym chodniku wzdłuż drogi żwirowej do wjazdu na teren parku oraz na terenie parku z kostki betonowej typu starodruk o zmiennej szerokości. Na ścieżce zastosowano wykonanie warstwy odcinającej gr. 15cm, wykonanie podbudowy tłuczniowej 0-31,5 gr. 20cm, ułożenie warstwy wiążącej gr. 3cm oraz warstwy ściernalnej z asfaltobetonu gr. 4cm, oraz w parku z kostki betonowej typu starobruk. Na odcinku o szerokości 3,0 m projektuje się kostkę grubości 8 cm na warstwie odsączającej i podbudowie z kruszywa kamiennego 0-31,5 o grubościach jw. Pozostała część ścieżki pieszo-rowerowej z kostki grubości 6cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5cm i warstwie odcinającej gr. 10 cm. Ścieżka pieszo-rowerowa dochodzi do ulicy powiatowej zakończona jest słupkami blokującymi zgodnie z projektem organizacji ruchu. W dalszej części ścieżka pieszo-rowerowa dzieli się na ścieżkę rowerową i chodnik.

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 ściernalna z betonu asfaltowego wg PN – grubości 4 cm

Konstrukcja ścieżki pieszo-rowerowej o nawierzchni z kostki starobruk – 43 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 – kostka betonowa typ starodruk – grubości 8 cm

Konstrukcja ścieżki pieszo-rowerowej o nawierzchni z kostki starodruk, szer. 2,5m – 21 cm:

- 1 – warstwa odcinająca z kruszywa naturalnego o $K > 8 \text{ m/dobę}$ – grubości 10 cm
- 2 – podsypka cementowo-piaskowa – grubości 5 cm
- 3 – kostka betonowa typ starobruk – grubości 6 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 budowy w celu prawidłowego odwodnienia korony drogi, następnie warstwą tłuczni grubości średnio 20 cm wykonać podbudowę ścieżki pieszo-rowerowej, w dalszej kolejności przewidziane w projekcie nawierzchnie.

Dla zapewnienia właściwego odwodnienia powierzchniowego, zaprojektowano wykonanie spadku poprzecznego jednostronnego ścieżki 1-2 % w kierunku istn. Rowów lub na pobocze w teren.

Rzędne projektowe nawierzchni ścieżki rowerowej dostosowano do rzędnych istniejących przebudowywanej drogi gruntowej.

Po wykonaniu nawierzchni należy uformować i utwardzić pobocze. 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 obsiać trawą – dotyczy części w parku. Ziemie z koryta drogi należy zagospodarować na miejscu, na poboczu uzupełnić wykonane koryto.

Następnie odtworzyć rowy zlokalizowane po stronie projektowanej ścieżki rowerowej odwadniające koronę drogi na długości występowania rowów. Z uwagi na brak spadków podłużnych zachować reżym technologiczny przy spadkach poprzecznych, rowy spełniają główne odwodnienie ścieżki 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 pieszo-rowerowej od 3,0 do 2,5 m i rowerowej 1,5m.
- na odcinkach prostych i małych łukach jest przekrój jednostronny o spadkach 1,0-2,0%

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: