

Opis techniczny
do projektu budowlanego branży drogowej
remontu nawierzchni zaulka ul. Daszyńskiego - I etap
Prabuty
działki: 276/25

1 Metryka projektu

1.1	Przedmiot inwestycji	Remont nawierzchni zaulka ul. Daszyńskiego
1.2	Inwestor	Miasto Prabuty, ul. Kwidzyńska 2
1.3	Adres budowy	Prabuty ul. Daszyńskiego
1.4	Jednostka projektowa	Nadzór i Projektowanie Ryszard Korczyński Kwidzyn ul. Kamienna 17/5
1.5	Autor opracowania	mgr inż. Ryszard Korczyński
1.6	Stadium opracowania	Projekt budowlany
1.7	Data opracowania	Listopad 2016r.

2 Podstawy formalno prawne opracowania

- 2.1** Umowa z Inwestorem
- 2.2** Decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego nie wymagana.
- 2.4** Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500
- 2.5** Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (J.t.: Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126 z późniejszymi zmianami)
- 2.6** Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz.690)
- 2.7** Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012, poz.462)
- 2.8** Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012, poz.463)
- 2.9** Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.(Dz. U. z 2007r. nr 19, poz. 115, z późniejszymi zmianami)
- 2.10** Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami)

3 Przedmiot inwestycji

3.1 Zakres inwestycji

Zakres inwestycji obejmuje następujące elementy:

- Remont nawierzchni zaulka ul. Daszyńskiego który przedstawiono w 5 wersjach do zatwierdzenia przez Inwestora.

3.2 Kolejność realizacji inwestycji

Całe zamierzenie inwestycyjne będzie realizowane na podstawie harmonogramu rzeczowo-finansowego uzgodnionego pomiędzy Wykonawcą w drodze postępowania przetargowego a Inwestorem.

4. Opis stanu istniejącego

4.1 Stan prawny

Zgodnie z wypisem i wrysem z rejestru gruntów właścicielem terenu objętym zakresem opracowania jest Miasto Prabuty.

4.2 Lokalizacja

Teren inwestycji zlokalizowany jest w Prabutach.

4.3 Rodzaj istniejących nawierzchni

W zakresie opracowania występują różnego rodzaju nawierzchni utwardzonych tj. nawierzchnia tłuczniowa oraz z płyt ażurowych w złym stanie technicznym.

4.4 Uzbrojenie terenu

W zakresie opracowania występuje uzbrojenie podziemne:

- kable elektroenergetyczne

4.5 Ukształtowanie terenu

Teren płaski zagospodarowany.

4.6 Zieleń

W granicach opracowania występują drzewa nie kolidujące z projektowanym zamierzeniem inwestycyjnym.

4.7 Układ komunikacyjny

Teren połączony z ul. Daszyńskiego.

4.8 Warunki geologiczne i hydrologiczne

Podłoże G3.

5. Opis projektowanego rozwiązania

5.1 Konstrukcja oraz elementy drogowe zapewniające bezpieczeństwo ruchu pieszych, pojazdów osobowych i ciężarowych

Nawierzchnia z kruszywa :

- warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 0-8 mm gr. 3cm
- warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 4-31,5mm gr. 7cm
- podłoże gruntowe wyprofilowane mechanicznie tj:
 - - oczyścić nawierzchnię z błota i innych zanieczyszczeń
 - - zeszkardować mechanicznie za pomocą zrywarek lub zrywkami równiarek do głębokości występujących nierówności, tak aby nie naruszać podkładu kamiennego a w razie jego braku, pozostawić warstwę tłuczni o grubości minimum 7 cm, przy braku zrywarek oszkardowanie można wykonać ręcznie,
 - - oczyścić oszkardowaną nawierzchnię
 - - rozścielić uzyskany tłuczeń do wymaganego przekroju poprzecznego z jednoczesnym dodaniem nowego kruszywa łamanego.
 - - wałować kruszywo walcem ciężkim min. 13 t. do chwili aż przed walcem nie będą tworzyły się fale

Miejsca postojowe:

- płyty betonowe ażurowe
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 30cm
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem $R_M=2,5\text{MPa}$ gr. 15cm
- podłoże gruntowe G3

Organizacja ruchu:

- na terenie zjazdów zakaz zatrzymywania.

Konstrukcję zaprojektowano na podstawie następujących założeń:

- swobodne zwierciadło wody gruntowej- nie stwierdzono
- głębokość przemarzania 1,0m
- warunki wodne-dobre
- grunt pod względem wysadzinowości- wysadzinowy
- grupa nośności podłoża- G3

5.2 Odwodnienie

Istniejące bez zmian.

5.3 Oświetlenie terenu

Istniejące bez zmian.

5.4 Niweleta

Spadki niwelety zaprojektowano przy maksymalnym wykorzystaniu istniejącego stanu.

5.5 Układ komunikacyjny

Organizacja ruchu bez zmian.

5.6 Organizacja ruchu

Ewentualnie dodatkowe oznakowanie pionowe należy wykonać ze szczególnym uwzględnieniem:

- Ustawy z dnia 01.02.1983- Prawo o ruchu drogowym
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12.11.1992r w sprawie zarządzania ruchem na drogach
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 11.01.1993r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- Zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3.03.1994r. w sprawie szczegółowych przepisów określających znaki i sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu wraz z załącznikami

Rodzaj powierzchni czołowej znaków-odblaskowe.

Znaki umieszczać na słupkach stalowych okrągłych.

5.7 Roboty ziemne

Projektuje się pozostawienie rzędnych istniejących. Ziemię z korytowania wbudować w nasyp.

5.8 Likwidacja kolizji związanych z planowaną inwestycją

Kolizje z sieciami uzbrojenia podziemnego nie występują.

5.9 Tereny zielone -trawniki

Nie projektuje się.

6. Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego tj:

- zapewnienie takich warunków ruchu drogowego, w których zagrożenie bezpieczeństwa wszystkich bez wyjątku uczestników ruchu, a w niektórych przypadkach także użytkowników obszarów przyległych do drogi, będzie jak najmniejsze
- zapobieganie wypadkom drogowym przez stworzenie warunków, w których daleko nawet idące błędy lub nieprawidłowości uczestników ruchu nie będą doprowadzały do wypadków, lecz co najwyżej do kolizji drogowych. Równolegle: zapobieganie kolizjom i innym niepożądanym zdarzeniom w ruchu drogowym,
- zapobieganie skutkom wypadków drogowych przez stworzenie warunków, w których przebieg niepożądanych zdarzeń w ruchu drogowym nie będzie zagrażał zdrowiu lub życiu kierowcy i pasażerów pojazdu oraz innych użytkowników drogi, a w niektórych przypadkach także użytkowników terenów przyległych
- zwiększenie pewności i płynności ruchu na drodze przez zapewnienie warunków minimalizujących możliwości zakłóceń sprawności procesów ruchu drogowego przez czynniki związane z ruchem drogowym i drogą, a w pewnym zakresie także przez czynniki zewnętrzne

7. Uwagi końcowe

- Wszelkie zmiany projektu należy uzgodnić z autorem niniejszego opracowania
- Rozpoczęcie robót zgłosić wszystkim użytkownikom istniejącego uzbrojenia podziemnego

- Wytyczenie winno wykonane przez uprawnionego geodetę
opracował
mgr inż. Ryszard Korczyński