

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej o nr 103435B i 103384B
od drogi wojewódzkiej nr 670 do miejscowości Dolistowo Nowe
na odc. od Dr. Woj. Nr 670 – Dolistowo Nowe
w km 0+000 ÷ 1+359,00

1. DANE OGÓLNE

Projekt: drogowy
Obiekt: droga gminna 103435B, 103384B
Adres: km 0+000 ÷ 1+359
miejscowość Dolistowo Nowe , Gmina Jaświły; powiat moniecki
województwo podlaskie
Inwestor: Gmina Jaświły
Jaświły 7
19-127 Jaświły
Projektant: mgr inż. Jan Julian Połonowicz
Asystent projektanta: mgr inż. Kamil Wysocki
Sprawdzający: mgr inż. Bogdan Kuczyński

2. DZIAŁKI OBJĘTE ZAKRESEM OPRACOWANIA

Inwestycja realizowana będzie na terenie Gminy Jaświły, powiat moniecki, województwo podlaskie na działkach o nr:

- **213, 81, 161,** – obręb Dolistowo Nowe

3. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt przebudowy opracowano na podstawie:

- umowy o dzieło zawartej z Gminą Jaświły,
- aktualnej mapy do celów projektowych w skali 1:500 obejmującej zakres inwestycji, przekazanej przez Inwestora,
- rozporządzenia 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 z dn. 14 maja 1999 r. poz. 430 z p. zm.),
- założeń projektowych przekazanych przez Inwestora,
- własnych pomiarów sytuacyjnych i wysokościowych w terenie.

4. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje przebudowę drogi gminnej nr 103435B, 103384B w km 0+000 – 1+359 od początku drogi, tj. od połączenia z pasem drogowym drogi wojewódzkiej nr 670 do skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Dolistowo Nowe. Droga przebiega w większości przez obszary niezabudowane, wykorzystywany rolniczo, a na końcowym odcinku przez obszar luźnej zabudowy m. Dolistowo Nowe. Celem opracowania jest przebudowa istniejącej drogi o nawierzchni nieutwardzonej na nawierzchnię bitumiczną.

5. STAN ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU

5.1 Dane ogólne

Szerokości istniejącego pasa drogowego wynosi średnio 12m.

Droga gminna nr 103435B i 103384 posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną żwirem o średniej szerokości jezdni od 5,50. Stan nawierzchni jezdni jest zadowalający. Konieczny jest remont dwóch przepustów rurowych pod koroną drogi w km 0+513,30 długości 9,00 m i w km 1+058,30 o długości 9,00m oraz odtworzenie rowów przydrożnych na większości odcinka. zami

Szerokość pasa drogowego jest wystarczająca aby wykonać planowaną przebudowę.

W granicach planowanej rozbudowy drogi powiatowej zlokalizowane są:

- napowietrzna linia energetyczna NN z przyłączami,
- wodociąg,
- napowietrzna linia telefoniczna.

Podczas przebudowy nie dochodzi do kolizji z ww. obiektem infrastruktury technicznej.

5.2 Zieleni

W pasie drogowym występują dwa drzewa, które utrudniają przebudowę drogi. Gałęzie drzew wchodzi w skrajnię drogi na końcowym odcinku. Będzie konieczność wycinki drzew i wykonania prac pielęgnacyjnych polegających na wycinie gałęzi, które ograniczają skrajnię drogi.

5.3 Warunki gruntowo - wodne

Na podstawie przeprowadzonych badań geotechnicznych podłoża gruntowego stwierdza się występowanie gruntów z grupy nośności położa G1. Badania zostały wykonane i opracowane przez firmę SALIX USŁUGI GEOTECHNICZNE Jan Data, Irena Data, ul. Towarowa 12 m61 15-007 Białystok w czerwcu 2018 r. Dokumentacja z badań stanowi oddzielne opracowanie.

5.3 Odwodnienie

Zachowuje się istniejące odwodnienie drogi polega na powierzchniowym spływie wód opadowych na teren przyległy do rowów odwadniających.

6. STAN PROJEKTOWANY

6.1 Parametry techniczne

- | | |
|---------------------------------|------------------|
| - kategoria | – gminna |
| - klasa techniczna | – L |
| - przekrój poprzeczny | – trasowy |
| - prędkość projektowa | – 40 km/h |
| - szerokości pasa ruchu | – 2,75 m |
| - spadki poprzeczne jezdni | – 2/2%, |
| - szerokości poboczy z kruszywa | – 0,75m - 1,00 m |
| - spadki poprzeczne poboczy | – 8% |
| - kategoria obciążenia ruchem | – KR1 |

6.2 Rozwiązania sytuacyjne

Początek drogi zlokalizowano na w miejscu granicy pasa drogi wojewódzkiej nr 670 i drogi projektowanej a koniec w miejscu połączenia z drogą gminną o numerze działki 161.

W załamania osi trasy wpisano łuki kołowe o następujących parametrach:

Śł1 km 1+203,82 R=20m α =63,167g T=10,82m Ł=19,84m Z=2,74m q=2/2%

Śł2 km 1+346,49 R=20m α =32,87 g T=5,28m Ł=10,33m Z=0,69m q=2/2%

Załamania trasy bez wpisywania łuków:

Z1 km 0+513,41 ∇ = 0,156 g

Z2 km 0+636,80 ∇ = 0,104 g

Z3 km 1+058,34 ∇ = 0,111 g

Z4 km 1+141,08 ∇ = 0,815 g

Z5 km 1+245,38 ∇ = 1,835 g

6.3 Rozwiązanie wysokościowe

Profil podłuzny zaprojektowano poprzez dostosowanie do stanu istniejącego. Pochylenia podłużne zaprojektowano od 0,20% do 1,51 %.

7. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI, CHODNIKI, ŚCIEKI PREFABRYKOWANE I UMOCNIENIA

7.1 Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchnia jezdni:

7.1.1 W km 0+000 – 0+510,30, 0+516,30 - 1+055,30 i 1+061,30 – 1+359

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (KR1) o grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W (KR1) o grubości 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego C_{50/30} o grub. 15 cm,
- istniejąca nawierzchnia żwirowa o grubości min. 10 cm.

7.1.2 Nawierzchnia jezdni w km 0+510,30 – 0+516,30 i 1+055,30 – 1+061,30 nad przepustami:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (KR1) o grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W (KR1) o grubości 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego C_{50/30} o grub. 22 cm.

7.2 Nawierzchnia skrzyżowań i zjazdów

Projektuje się nawierzchnię zjazdów jak nawierzchni jezdni w danej lokalizacji w zakresie nawierzchni bitumicznej. Na pozostałej długości z kruszywa łamanego C_{50/30} o grubości 20 cm.

7.4 Umocnienia powierzchni

Umocnienie wlotu i wylotu przepustów drogowych (skarp, dna rowu i poboczy), w obszarze przepustów w km 0+513,30 o długości 9,00 m i w km 1+058,30 o długości 9,00m:

- kamień polny 16/18 cm z wypełnieniem spoin zaprawą cementową
- podsypka cementowo-piaskowa 5MPa o grubości 8 cm

8. ROBOTY ZIEMNE

Zdjęcie humusu i darniny o grubości średnio 20 cm będzie wykonane na całej długości przebudowywanej drogi po obu stronach drogi. Roboty ziemne będą wykonywane w postaci wykopów związanych z odtworzeniem rowów przydrożnych.

9. ODWODNIENIE

Zakłada się zachowanie istniejącego sposobu odwodnienia polegającego na powierzchniowym spływie wód opadowych na obszar pasa drogowego i dalej rowami przydrożnymi do odbiorników naturalnych. W celu poprawy odwodnienia przewiduje się odtworzenie rowów przydrożnych przy istniejących przepustach. Ponadto projektuje się wykonanie

remontu istniejących przepustów w km 0+513,30 z rur betonowych fi 60 cm o długości 9,00m i km 1+058,30 przepustu z rur betonowych fi 60 cm o długości 9,00 m. Remont będzie polegać na wymianie istniejących rur betonowych na rury polietylenowe HDPE fi 60 cm SN8 o długości 9,00 m wlot - 116,84, wylot – 116,75 oraz o długości 9,00 m wlot - 113,56, wylot – 113,47 układane na fundamencie z kruszywa o grubości 50 cm. W fundament należy wykonać z geowłókninie separacyjnej o gramaturze 200g/m² z zastosowaniem geosiatkę dwukierunkowej o wytrzymałości na rozciąganie 60 kN/m. W z umocnieniem wlotu i wylotu przepustu przez brukowanie kamieniem polnym 16-18 cm na podsypce cementowo-piaskowej 5 MPa o grubości 8 cm z wypełnieniu spoin zaprawą cementową.

10. URZĄDZENIA OBCE

Urządzenia obce nie kolidują z przebudową drogi gminnej. Nie ma potrzeby wykonywania dodatkowych prac związanych z urządzeniami obcymi.

11. ORGANIZACJA RUCHU

Projekty stałe organizacji ruchu uwzględnia rozwiązania zakresu przebudowy drogi i stanowi odrębne opracowania projektowe. Projekt czasowej organizacji ruchu powinien opracować i zatwierdzić wykonawca robót.

12. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ZGODNIE Z USTAWĄ O OCHRONIE ŚRODOWISKA

Ze względu na zakres, rodzaje robót oraz oddalenie od obszarów chronionych, inwestycja nie będzie miała wpływu na te tereny.

13. UWAGI KOŃCOWE

Rzędne wysokości zaprojektowano w dowiązaniu do rzędnych państwowych poprzez istniejące repery.