

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Strona tytułowa
2. Spis zawartości
3. Oświadczenia projektanta i sprawdzającego
4. Kopia uprawnień i zaświadczenia o przynależności do POIIB
5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
6. Opis techniczny
7. Wykaz punktów głównych drogi gminnej.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Orientacja. Skala 1:40 000
 2. Projekt zagospodarowania terenu. Skala 1:1000
 3. Przekrój podłużny drogi gminnej. Skala 1:100/1000
 4. Przekroje normalne. Skala 1:50
-

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej Nr 108223B

Popławy – Brzeźnica od km 0+000,00 do km 0+116,00

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej Nr 108223B Popławy – Brzeźnica od km 0+000,00 do km 0+116,00 o długości 0,116 km. Początek projektowanej trasy drogi gminnej przyjęto na krawędzi jezdni drogi powiatowej Nr 1694B Brańsk – Popławy natomiast koniec przyjęto w osi istniejącej nawierzchni zwirowej. Opracowanie obejmuje wykonanie nowej nawierzchni na drodze gminnej.

2. Podstawa opracowania projektu

- zlecenie Inwestora,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000 do celów projektowych dostarczona przez Inwestora,
- inwentaryzacja sytuacyjna w terenie,
- „Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” – Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dn. 02.03.1999 r.

3. Charakterystyka stanu istniejącego

Droga przewidziana do przebudowy przebiega przez obszar zabudowany, po obu stronach drogi występują budynki jednorodzinne.

W miejscu planowanej inwestycji w ciągu drogi występuje nawierzchnia gruntowa, częściowo ulepszona żwirem zmiennej grubości rzędu do 5 cm. Szerokość nawierzchni gruntowej 4,30 – 5,40 m. Na skrzyżowaniu na wlocie drogi gminnej po obu stronach występują chodniki szerokości 2,0 m z płyt betonowych 35x35 cm.

W km 0+012,60 znajdują się betonowy przepust o średnicy Ø30 cm i długości 6 m. Przepust przewidziano do likwidacji.

Wzdłuż pasa drogowego drogi zlokalizowana jest następująca infrastruktura techniczna:

- napowietrzna linia energetyczna Nn na początkowym odcinku drogi po jej lewej stronie,
 - skrzyżowanie z linią Nn w km 0+007,00,
 - wodociąg – po lewej stronie jezdni na całej długości w pasem drogowym, w km 0+035,60 oraz w km 0+099,50 skrzyżowanie wodociągu z drogą,
-

- napowietrzna linia telekomunikacyjna – wzdłuż jezdni po prawej stronie poza pasem drogowym, skrzyżowanie linii z drogą w km 0+068,50.

Wykaz skrzyżowań z napowietrznymi liniami energetycznymi.

Lp.	Lokalizacja	Rzędna istniejąca osi drogi	Rzędna projektowana osi drogi	Różnica wysokości między rzędną projektowaną osi drogi a linią napowietrzną
		[m]	[m]	[m]
Droga gminna Nr 108223B Popławy- Brzeźnica				
1.	0+007,00– linia energetyczna Nn	137,49	137,62	6,20

4. Projektowane zagospodarowanie terenu.

4.1 Rozwiązania sytuacyjne

W ramach rozwiązań sytuacyjnych przewidziano do przebudowy drogę gminną na długości 0,116 km. Początek opracowania przyjęto w km 0+000,00 na krawędzi jezdni bitumicznej drogi powiatowej Nr 1694B Brańsk – Popławy natomiast koniec przyjęto w km 0+116,00 w osi istniejącej nawierzchni żwirowej. Na końcu projektowanej trasy zaprojektowano zejście do istniejącego terenu o nawierzchni żwirowej szerokości 5,0 m długości 10,0 m.

Założono prędkość projektową $V_p=40$ km/h, kategorię ruchu KR1, klasę techniczną drogi – L. Zaprojektowano na całej długości drogi przekrój szlakowy. Przyjęto jezdnię o szerokości 5,0 m z obustronnymi poboczami o szerokości od 0,75 do 1,0 m Przyjęto spadek jezdni daszkowy 2x2,0% oraz spadki poboczy 6,0% w kierunku od jezdni. W ciągu trasy zaprojektowano 2 łuki poziome o promieniach $R=12m$ i $R=250m$

Nawierzchnię drogi gminnej z drogą powiatową na skrzyżowaniu należy wyokrąglić łukami o promieniach $R=6,0$ i $R=15,0$ m.

Rozwiązania sytuacyjne pokazano na „Projekcie zagospodarowania terenu” w skali 1:1000.

4.2 Rozwiązania wysokościowe

Droga objęta niniejszym opracowaniem położona jest w terenie równinnym o niewielkich spadkach podłużnych. Zastosowano spadek podłużny 0,44%, który zagwarantuje prawidłowe odwodnienie drogi. Przy projektowaniu niwelety kierowano się zasadą optymalnych rozwiązań wysokościowych, dążąc do dostosowania jej przebiegu do warunków jej płynności, jak również zapewnienia minimalnych spadków podłużnych na odcinkach płaskich.

5. Przekroje normalne

Przekrój normalny na drodze gminnej Nr 108223B

- szerokość jezdni bitumicznej – 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni na odcinku prostym – 2,0% (daszkowy),
- spadek poprzeczny jezdni na łuku poziomym – 2,0% (daszkowy),
- szerokość pobocza gruntowego – od 0,75 do 1,0 m,
- spadek poprzeczny pobocza – 6,0%,

6. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Zgodnie ze zleceniem zamawiającego przyjęto następujące grubości warstw konstrukcyjnych nawierzchni:

a) na drodze gminnej od km 0+000,00 do km 0+116,00:

- warstw ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4 cm,
- warstw wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,

b) na poboczach

- uzupełnienie poboczy kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie o grubości 9 cm.

7. Roboty ziemne

Roboty ziemne związane z realizacją zadania polegają zasadniczo na korytowaniu, profilowaniu i zagęszczeniu podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni.

8. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych zaprojektowano powierzchniowo. Z uwagi na ograniczoną szerokość pasa drogowego nie projektuje się wykopu rowów przydrożnych.

W km 0+012,60 znajdują się betonowy przepust o średnicy Ø30 cm i długości 6 m. Przepust przewidziano do likwidacji.

9. Zajętość terenu

Omawiana inwestycja nie wymaga wykupów działek. Inwestycja będzie prowadzona na działkach inwestora: obręb m. Popławy (dz. nr ewid. 501, 491/2).

Na planie zagospodarowania terenu pokazano istniejącą linię rozgraniczającą drogi linią ciągłą koloru zielonego.

10. Zieleń

Nie występuje konieczność wycinki drzew i zakrzaczenia.

11. Rozwiązania chroniące środowisko.

Omawiane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Wykonanie nawierzchni bitumicznej poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i zwiększy komfort jazdy.

12. Organizacja ruchu

Przewidziano ustawienie znaków pionowych zaprojektowanych z grupy wielkości „małe” z tarczami pokrytymi folią odblaskową I typu.

Opracowano odrębny projekt stałej organizacji ruchu.
