



BIURO PROJEKTÓW i USŁUG BUDOWLANYCH
17-200 Hajnówka, ul. Skarpowa 3

PROJEKT WYKONAWCZY

Rozbudowa drogi gminnej Nr 107127B - ulica Cicha w Siemianówce

*Inwestycja zlokalizowana na działkach o numerach geodezyjnych: 258, 182, 257, 302 oraz
z częściowo na 285/1, 259, 264/1, 264/2, 265, 281/1, 281/2, 282, 283/1, 284, 286, 287, 288, 289, 2*

Inwestor: Wójt Gminy Narewka
ul. Białowieska 1
17-220 Narewka

Projektant: mgr inż. Mirosław Iwaniuk
upr. bud. PDL/0039/PWOD/07

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis techniczny
2. Tabela robót ziemnych - załącznik Nr 1
3. Wykaz zjazdów gospodarczych - załącznik Nr 2

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- Rys. Nr 1** - Plan orientacyjny - skala 1:20.000
- Rys. Nr 2** - Plan sytuacyjny - skala 1:500
- Rys. Nr 3** - Profil podłużny - skala 1:50:500
- Rys. Nr 4** - Przekrój normalny - skala 1:50
- Rys. Nr 5** - Przekroje poprzeczne - skala 1:50:100
- Rys. Nr 6** - Zjazd gospodarczy - skala 1:50
- Rys. Nr 7** - Szczegóły konstrukcyjne - skala 1:10

OPIS TECHNICZNY

do projektu zagospodarowania terenu rozbudowy drogi gminnej Nr 107127B – ulica Cicha w Siemianówce

1. Podstawa opracowania

- podkład geodezyjny w skali 1:500 aktualny na dzień 12-04-2010 r.;
- pomiary wysokościowe geodezyjne i pomiary uzupełniające;
- decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Nr OS 7639//10/11 z dnia 4-01-2011;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 8 lipca 2004 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego;
- PN- S-02204 - Odwodnienie dróg.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt na rozbudowę drogi gminnej Nr 107127B – ulica Cicha w Siemianówce o długości **549,5 m**

Rozbudowa polegać będzie na:

- wykonaniu konstrukcji nawierzchni jezdni (warstwa odsączająca z piasku, podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, nawierzchnia z betonu asfaltowego);
- budowie obustronnego chodnika
- przebudowa istniejących zjazdów bramowych;

3. Stan istniejący

3.1. Nawierzchnia

Ulica posiada nawierzchnię gruntowo - żwirową o szerokości jezdni 4,0 m. Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi 9,0 ÷ 12,0 m. Po obu stronach jezdni występują niezagospodarowane pobocza gruntowe.

3.2. Obiekty mostowe

Na ulicy nie występują obiekty mostowe

3.3. Uzbrojenia podziemne i nadziemne:

- *napowietrzna linia telekomunikacyjna;*
- *napowietrzna linia NN z oświetleniem drogi;*
- *wodociąg;*
- *kanalizacja sanitarna;*
- *drenaż.*

Uzbrojenie istniejące zostało opisane i pokolorowane na planie sytuacyjnym.

4. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

4.1. Parametry techniczne

- *droga klasy* - *D*
- *kategoria ruchu* - *KR-1*
- *prędkość projektowa* - *40 km/h*
- *szerokość jezdni* - *5,0 m*
- *szerokość chodników* - *1,5 m*
- *spadek poprzeczny jezdni* - *2 %*
- *spadek poprzeczny chodników* - *2 %*

4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Początek projektowanej do rozbudowy ulicy przyjęto na skrzyżowaniu z ulicą Polną, natomiast koniec na skrzyżowaniu z ulicą Szkolną.

Projektowany przebieg ulicy wynika z zagospodarowania przyległego terenu. Oś drogi została wyznaczona w terenie. Początek i koniec trasy zastabilizowano w terenie z dowiązaniem do trwałych punktów terenowych

Łuków pionowych i załamań tras nie projektowano.

Przekroje normalne:

Zaprojektowano jeden przekrój normalny - Rys. Nr 4

4.3. Niweleta drogi

Niweletę ulicy zaprojektowano i dowiązano wysokościowo do istniejących nawierzchni bitumicznych ulicy Polnej i Szkolnej oraz dopasowano wysokościowo do istniejących wjazdów oraz bram wjazdowych na poszczególne nieruchomości.

Niweletę opracowano w państwowym układzie wysokościowym

Spadki i łuki pionowe:

- *spadki podłużne niwelety wynoszą do 0,307 % do 4,600 %.*
- *zaprojektowano dwa łuki pionowe o promieniu $R=1000$ i 4000 m.*

4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Konstrukcję jezdni zaprojektowano dla ruchu lekkiego (KR-1).

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni:

- *warstwa odsączająca z gruntu przepuszczalnego /piasku/ grubości 20 cm;*
- *podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 25 cm;*
- *warstwa wiążąca z betonu asfaltowego do nawierzchni dróg o kategorii ruchu KR1 grubości 4 cm;*
- *warstwa ścieralna z betonu asfaltowego do nawierzchni dróg o kategorii ruchu KR1 grubości 4 cm;*

Zjazdy bramowe:

- *nawierzchnia z brukowej kostki betonowej typu POLBRUK grubości 8 cm na podsypce cementowo - piaskowej grubości 3 cm;*
- *podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm.*

Chodniki i azyle dla pieszych:

- *nawierzchnia z brukowej kostki betonowej typu POLBRUK grubości 6 cm na podsypce piaskowej grubości 3 cm;*
- *podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm.*

4.5. Odwodnienie

W związku z projektowaną rozbudową ulicy Cichej przewidziano odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do rowu A przy zbiorniku wodnym Siemianówka poprzez projektowaną kanalizację deszczową. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie.

5. Uzbrojenia projektowane

Istniejące studzienki kanalizacyjne jak też drenażowe będą wymagały regulacji pod względem wysokościowym. Przed ułożeniem nawierzchni każda studnia musi posiadać pierścień odciążających, w związku z powyższym należy uzupełnić brakujące pierścienie. Regulacje te należy przeprowadzić pod nadzorem pracownika nadzorującego sieć

Istniejące zawory i zasuwki wodociągowe będą wymagały regulacji pod względem wysokościowym. Regulację tę należy przeprowadzić pod nadzorem pracownika nadzorującego sieć.

Na odcinku około 150 m należy przełożyć linię wodociągowa. Przebudowa linii wodociągowej stanowi odrębne opracowanie.

W związku z rozbudową drogi należy przestawić 3 słupy oświetleniowe. Przebudowa słupów oświetleniowych stanowi odrębne opracowanie.

6. Wyburzenia, wywłaszczenia, wycinka drzew

Inwestycja nie wymaga wyburzeń ani wycinki istniejącego drzewostanu.

Projektowana droga nie mieści się w istniejących liniach rozgraniczających, a zatem zachodzi konieczność zajęcia dodatkowego terenu, tj. część działek oznaczonych numerami geodezyjnymi 285/1, 259, 264/1, 264/2, 265, 281/1, 281/2, 282, 283/1, 284, 286, 287, 288, 289 i 290/1, które to należy podzielić i wywłaszczyć.

7. Wpływ inwestycji na środowisko.

Na etapie realizacji inwestycji negatywne oddziaływania na środowisko będzie eliminowane poprzez właściwe prowadzenie prac i stosowne technologie budowlane. Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki istniejącego drzewostanu. Nadmiary gruntu i materiały z rozbiórki zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach. Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych.

Przebudowa drogi pozytywnie wpłynie na środowisko, ponieważ zmniejszy poziom zapyłania powietrza i hałas. Zdecydowanie poprawi się komfort jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Projekt jest zgodny z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia Nr OS 7639/8/10/11 z dnia 4-01-2011 r.

8. Organizacja ruchu

Stała organizacja ruchu stanowi odrębne opracowanie.

9. Uwagi końcowe

- istniejące punkty osnowy geodezyjnej zlokalizowane w projektowanej drodze należy chronić i odpowiednio zabezpieczać. W przypadku zniszczenia punktu osnowy geodezyjnej, należy go odtworzyć przez uprawnionego geodetę;*
- należy zwrócić szczególną uwagę na zagęszczenie robót ziemnych i podbudowy z kruszywa naturalnego;*
- wszelkie roboty w obrębach sieci niezwiązanych z funkcjonowaniem drogi należy wykonywać ręcznie.*

Opracował: