



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

PROJEKT WYKONAWCZY

Przebudowa dróg gminnych w miejscowości Gruszki

Inwestycja zlokalizowana na działkach o numerach geodezyjnych: 5 i 17 w obrębie Gruszki

Inwestor: Gmina 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. Tabela poszerzeń podbudowy | - załącznik Nr 2 |
| 4. Tabela wyrównań podbudowy | - załącznik Nr 3 |
| 5. Tabela zjazdów gospodarczych i na drogi boczne | - załącznik Nr 4 |

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|--------------------|------------------------|------------------|
| Rys. Nr 1 | - Plan orientacyjny | - skala 1:30.000 |
| Rys. Nr 2 | - Plan sytuacyjny | - skala 1:500 |
| Rys. Nr 3.1 | - Profil podłużny | - skala 1:50:500 |
| Rys. Nr 3.2 | - Profil podłużny | - skala 1:50:500 |
| Rys. Nr 4 | - Przekroje normalne | - skala 1:50 |
| Rys. Nr 5 | - Zjazd gospodarczy | - skala 1:50 |
| Rys. Nr 6.1 | - Przekroje poprzeczne | - skala 1:50:100 |
| Rys. Nr 6.2 | - Przekroje poprzeczne | - skala 1:50:100 |

OPIS TECHNICZNY

do projektu wykonawczego

przebudowy dróg gminnych w miejscowości Gruszki

1. Podstawa opracowania

- podkłady geodezyjne w skali 1:500 aktualne na dzień 1-08-2015 r.;
- pomiary wysokościowe geodezyjne i pomiary uzupełniające;
- 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 Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowania;
- PN- S-02204 - Odwodnienie dróg.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt na przebudowę dróg gminnych w miejscowości Gruszki o łącznej długości **519,19 m**, w tym:

- odcinek Nr 1 – 243,20 m
- odcinek Nr 2 – 275,99 m

Przebudowa polegać będzie na:

- wykonaniu konstrukcji jezdni oraz poboczy;
- przebudowie istniejących zjazdów gospodarczych i na drogi boczne;
- zabezpieczenie kabli energetycznych i telekomunikacyjnych

3. Stan istniejący

3.1. Nawierzchnia

- Odcinek Nr 1 – nawierzchnia żwirowa o szer. 4,5 m
- Odcinek Nr 2 – nawierzchnia gruntowo - żwirowa o szer. 4,0÷4,5,0 m

3.2. Obiekty mostowe

Brak

3.3. Uzbrojenia podziemne i nadziemne:

- kablowa i napowietrzna linia telefoniczna;
- kablowa i napowietrzna linie NN;

- sieć wodociągowa;
- kanalizacja sanitarna.

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
- szerokość jezdni - 5,0 m
- szerokość poboczy - 1,0 m
- spadek poprzeczny jezdni - 2,0 %
- spadek poprzeczny poboczy - 6 %

4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Projektowany przebieg drogi wynika z ustaleń szczegółowego planu zagospodarowania terenu. Zaprojektowano drogę o przekroju szlakuwym. Na drodze należy wykonać nawierzchnię z betonu asfaltowego. Po obu stronach jezdni zaprojektowano pobocza żwirowe o szerokości 1,0 m.

Wykaz łuków poziomych i załamania trasy:

W	Kilometraż	Kąt zwrotu [g]	Promień łuku R [m]	Poszerzenie [m]	Spadek poprzeczny	
					i [%]	spadek
Odcinek Nr 1						
W ₁	0+220,44	43,0715	40	-	2,0	daszkowy
Odcinek Nr 2						
W ₁	0+072,28	22,8765	40	-	2,0	daszkowy
W ₂	0+123,70	16,2120	60	-	2,0	daszkowy
W ₃	0+166,50	15,8473	60	-	2,0	daszkowy

Wierzchołki łuków poziomych oraz początek i koniec opracowania wyznaczono za pomocą współrzędnych geodezyjnych.

Wykaz współrzędnych:

Wierzchołek	X	Y
Odcinek Nr 1		
PT	5854985,81	8486520,12
W ₁	5854978,77	8486299,25

<i>KT</i>	<i>5854992,77</i>	<i>8486280,63</i>
<i>Odcinek Nr 2</i>		
<i>PT</i>	<i>5854705,08</i>	<i>8486288,43</i>
<i>W₁</i>	<i>5854776,44</i>	<i>8486276,47</i>
<i>W₂</i>	<i>5854827,02</i>	<i>8486286,37</i>
<i>W₃</i>	<i>5854869,82</i>	<i>8486283,74</i>
<i>KT</i>	<i>5854979,89</i>	<i>8486304,63</i>

Przekroje normalne:

Zaprojektowano dwa przekroje normalne - Rys. Nr 4

4.3. Niweleta drogi

Niweletę dostosowano do istniejących zjazdów gospodarczych. Drogę dowiązano wysokościowo do istniejących skrzyżowań z drogami przyległymi. Niweletę opracowano w państwowym układzie wysokościowym

Odcinek Nr 1

Spadki i łuki pionowe:

- spadki podłużne niwelety wynoszą do 1,113 % do 1,837 %.*
- łuków pionowych nie projektowano.*

Odcinek Nr 2

Spadki i łuki pionowe:

- spadki podłużne niwelety wynoszą do 0,300 % do 2,429 %.*
- Zaprojektowano jeden łuk pionowy o promieniu R=1000 m.*

4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni:

Odcinek Nr 1

- obustronne poszerzenie istniejącej nawierzchni żwirowej kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0÷31,5 mm grubości 30 cm;*
- wyrównanie istniejącej nawierzchni kruszywem naturalnym stabilizowanym, mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0,31,5 mm o zmiennej grubości;*
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 dla kategorii ruchu KR 1 grubości 4 cm;*
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla kategorii ruchu KR 1 grubości 4 cm;*

Odcinek Nr 2

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0÷31,5 grubości 25 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 dla kategorii ruchu KR 1 grubości 4 cm;
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla kategorii ruchu KR 1 grubości 4 cm;

Zjazdy gospodarcze:

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0÷31,5 grubości 20 cm;
- nawierzchnia z brukowej kostki betonowej typu POLBRUK grubości 8 cm na podsypce cementowo - piaskowej 1:4 grubości 3 cm;

Pobocza :

- nawierzchnia żwirowa grubości 10 cm

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie jezdni jest rozwiązane metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych do istniejących rowów.

5. Uzbrojenie projektowane

Nie projektowano dodatkowego uzbrojenia podziemnego jak i naziemnego niezwiązanego z funkcjonowaniem drogi.

Istniejące zawory wodociągowe i studnie kanalizacyjne będą wymagały regulacji pod względem wysokościowym. Regulację tę należy przeprowadzić pod nadzorem pracownika nadzorującego sieć. Na odcinku nr 2 należy przebudować hydrant naziemny przesuając go w kierunku płotu.

Na istniejące kable telekomunikacyjne pod utwardzanymi zjazdami i koroną drogi należy ułożyć rury osłonowe dwudzielne AROT o średnicy 58 mm oraz dodatkowo rury HDPE 110/6,3 obustronnie zaślepione. Zabezpieczenia kabli wykonywać pod nadzorem gestora sieci.

Na istniejące kable energetyczne pod utwardzanymi zjazdami należy ułożyć rury osłonowe dwudzielne AROT o średnicy 110 mm. Zabezpieczenia kabli wykonywać pod nadzorem gestora sieci.

6. Wycinka drzew, wywłaszczenia i czasowe zajęcie nieruchomości

Inwestycja nie wymaga wyburzeń ani wycinki istniejącego drzewostanu powyżej 10 lat. Projektowana droga mieści się w istniejących pasach drogowych.

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.

Inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ponieważ przedsięwzięcie to, nie jest zaliczone do rodzaju przedsięwzięć mogących znacząco, bądź potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko /Dz.U. z 2010 r. Nr 213 poz. 1397 ze zm./.

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;*
- w razie kolizji ogrodzenia i krzyża należy przenieść go poza koronę drogi,*