

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej Nowa Kamionka – Wólka-Folwark od km 0+000,00 do km 1+354,71 o długości 1,355 km – I ETAP
na działkach geodezyjnych nr 1/2, 2/1, 3/2, 4/1, 16/3, 19/5, 26/5, 27/1, 28/1, 30/2, 33/2, 34/1, 37/2.

1.0. Podstawa opracowania

- Zlecenie Inwestora;
- Aktualne mapy do celów projektowych w skali 1:500;
- Pomiary uzupełniające;
- obowiązujące normy i przepisy.

2.0. Cel i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej Kamionka Nowa – Wólka-Folwark od km 0+000,00 do km 1+354,71 – I ETAP. Celem opracowania niniejszej dokumentacji technicznej jest polepszenie warunków jezdnych na przebudowywanej drodze.

Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie:

- Nawierzchni drogi i zjazdów z betonu asfaltowego – 5 017,72 m²;
- Utwardzonych poboczy kruszywem łamanym – 2 032,50 m²;
- Przebudowa przepustów pod drogą główną – 8,00 m
- Remont przepustów pod zjazdami – 30,00 m

3.0. Stan istniejący

Aktualnie droga posiada nawierzchnię żwirową. Liczne nierówności nawierzchni utrudniają ruch pojazdów.

4.0. Istniejące uzbrojenie

Na terenie objętym opracowaniem występuje następujące uzbrojenie:

- sieć wodociągowa,
- napowietrzna linia eN
- linia telekomunikacyjna podziemna,

Na istniejącej linii telekomunikacyjnej w miejscach przejść przez projektowaną nawierzchnię bitumiczną należy założyć rury osłonowe dwudzielne typu AROT A110PS.

5.0. Opis rozwiązań projektowych

5.1. Rozwiązania sytuacyjne

Początek PT projektowanej trasy przyjęto na granicy działki nr 99, którą przebiega droga wojewódzka nr 653 Bakalarzewo – Suwałki w km roboczym 0+000. Koniec trasy w I ETAPIE wyznacza wierzchołek trasy W12 w km 1+354,71.

5.2. Zakres rzeczowy projektowanej inwestycji obejmuje

- wykonanie robót przygotowawczych,
- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni,

Nawierzchnię drogi i zjazdów projektuje się z betonu asfaltowego. Pobocza wykonane będą z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Zaprojektowano 2 mijanki pozwalające na wyminięcie się pojazdów.

5.3. Dane projektowe

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| - klasa drogi | - D |
| - szybkość projektowa | - 30 km/h |
| - szerokość jezdni | - 3,50m; |
| - szerokość poboczy | - 2x0,75 m |
| - obciążenie ruchem | - KR – 1 |

5.4. Parametry techniczne

1. Szerokość korony drogi	- 5,00 m
2. Szerokość jezdni	- 3,50 m
3. Szerokość poboczy	- 2x0,75m
4. Spadki poprzeczne jezdni	- 2,0 % (daszek)
5. Spadki poprzeczne jezdni na łukach	- 2,0 % (daszek) i 7 %
6. Spadki poboczy	- 6,0 %

5.5. Niweleta

Niweletę drogi wpisano w istniejący profil podłużny drogi z drobnymi korektami wysokościowymi, które mają na celu poprawić płynność jazdy. Zaprojektowano spadki podłużne od 0,32 % do 5,253 %. W niweletę wpisano łuki pionowe o promieniach od 300 m do 4700 m.

Trasa posiada 12 załamań (wierzchołków). Na czterech załamaniach trasy wprowadzono łuki poziome o promieniach 26 m, 200 m, 200 m i 220 m. Na łuku o promieniu 26 m zastosowano poszerzenie obustronne drogi: str. lewa – 0,90 m, str. prawa 0,60 m.

5.6. Konstrukcja nawierzchni

- Nawierzchnia jezdni i zjazdów:
 - warstwa ścieralna z BA 0/11 mm gr. 6 cm KR-1
 - wyrównanie podłoża kruszywem łamanym 0/31,5 mm (50%) stabilizowanym mechanicznie śr. gr. 15 cm (min. gr. 10 cm) na całej szerokości korony drogi
- Nawierzchnia poboczy:
 - kruszywo łamane (50%) stabilizowane mechanicznie gr. 6 cm

Ze względu na zastosowanie jednej warstwy bitumicznej należy obserwować zachowanie nawierzchni w celu wykonania jej regeneracji w odpowiednim czasie.

5.7. Warunki gruntowo – wodne

Na opracowywanym odcinku występują żwiry i piaski. Podłoże zaliczono do grupy nośności G1.

Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo z korony drogi do przydrożnych rowów. W celu sprawniejszego spływu wód opadowych zaprojektowano w miejscach szczególnych przepusty z rur PEHD śr. 30 cm (pod zjazdami) i przebudowę przepustów śr. 40 cm (pod drogą główną). Wykaz w/w przepustów zawarty jest w załączniku nr 4 i 5.

6.0. Wytyczne realizacyjne

Punkty główne osi trasy drogi pomierzono w terenie metodą tachimetrii bez stabilizowania ich w terenie. Przed przystąpieniem do robót konieczne jest ich wyznaczenie w terenie przez uprawnionego geodetę.

W trakcie prowadzenia robót należy bezwzględnie przestrzegać obowiązujących zgodnie z „Instrukcją o znakach i sygnałach na drogach” zasad oznakowania robót z zapewnieniem całkowitego bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych na budowie jak również użytkownikom drogi.

Przed przystąpieniem do robót wykonawca winien zgłosić zarządcom sieci i urządzeń podziemnych rozpoczęcie robót.

Wszystkie roboty w obrębie projektowanego uzbrojenia kolidującego z istniejącym należy wykonać ręcznie.

7.0. Ochrona środowiska

Projektowana inwestycja nie będzie pogarszała stanu środowiska przyrodniczego i oddziaływała negatywnie na zdrowie człowieka. Budowa jezdni bitumicznej zmniejszy emisję spalin i zapylenia oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego i komfort jazdy.

Sporządził: