

PROJEKT

Przebudowa drogi gminnej na terenie wsi Kobylanka, gm. Michałowo

Inwestycja zlokalizowana na działkach o numerach geodezyjnych:

335/1 obręb 20 Kobylanka gm. Michałowo.

Jedn. ewid. gm. Michałowo

Kategoria obiektu XXV

Inwestor: Gmina Michałowo
Ul. Białostocka 11
16-050 Michałowo

BURMISTRZ
mgr Marek Nazarko



Autor opracowania: Emilia Wawreniuk



Teczka zawiera:

1. Opis techniczny
2. Plan orientacyjny
3. Plan sytuacyjny
4. Przekrój normalny

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej na terenie wsi Kobylanka, gm. Michałowo

1.0. Podstawa opracowania

- Mapa zasadnicza w skali 1:500;
- 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;

2.0. Dane techniczno – projektowe:

- klasa techniczna drogi – L
- prędkość projektowa - $V_p = 40$ km/h
- szerokość jezdni bitumicznej – 5,0m
- szerokość poboczy – $2 \times 0,5 \div 1,0$ m
- szerokość korony drogi – $6,0 \div 7,0$ m

3.0. Charakterystyka stanu istniejącego:

3.1. Ukształtowanie istniejącej drogi w planie:

Rozpatrywany odcinek drogi przebiega od drogi wojewódzkiej Nr 686 do drogi powiatowej Nr 1440B we wsi Kobylanka. Okoliczny teren jest zagospodarowany rolniczo oraz zabudową jednorodzinną. Odcinek położony jest w pasie drogowym o szerokości ok. 12,0 m. Istniejąca droga wykonana jest poprzez powierzchniowe utrwalenie emulsja asfaltową na szerokości 5,0m. Długość przedmiotowej drogi wynosi 2300m. Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych do rowów przedrożnych.

3.2. Urządzenia obce w pasie drogowym:

Linia energetyczna napowietrzna niskiego napięcia,
Linia energetyczna doziemna niskiego napięcia,
Linia telekomunikacyjna doziemna,
Sieć wodociągowa.

3.3. Zabezpieczenie urządzeń podziemnych i nadziemnych:

Zakres robót drogowych nie będzie prowadzony w bezpośrednim kontakcie z urządzeniami podziemnymi i nadziemnymi. Słupy energetyczne usytuowane są w poboczu lub działkach przyległych do pasa drogowego. Z uwagi na charakter inwestycji (ułożenie warstwy asfaltu) prowadzone prace nie będą kolidowały z urządzeniami podziemnymi.

4.0. Opis przyjętych rozwiązań technicznych:

4.1. Profil podłużny:

W ramach przebudowy przewiduje się niewielkie zmiany niwelety w stosunku do stanu istniejącego. Zmiana polegać będzie na podniesieniu istniejących rzędnych od kilku do kilkunastu centymetrów. Istniejąca konstrukcja jezdni pozostanie bez zmian, projektuje się warstwę wyrównawczą i ścieralną 4cm. Grubość warstwy wyrównawczej uzależniona będzie od nierówności stanu istniejącego nawierzchni. Niweletę zaprojektowano w układzie rzędnych lokalnych istniejącego terenu. Płynność niwelety uzyskano przez nadanie jej spadków podłużnych (bez wpisywania łuków pionowych przy różnicy spadków podłużnych nie większych niż 1,5 %).

Przekroje normalne:

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

4.2. Ocena istniejącej nawierzchni:

Ocena istniejącej nawierzchni dokonana została na podstawie własnych badań gruntu nawierzchni drogi. Istniejąca nawierzchnia powierzchniowego utrwalenia oraz konstrukcja żwirowa ma grubość ok. 20 cm, podłoże nie jest wysadzinowe.

4.3. Konstrukcja i technologia nawierzchni:

Przekrój konstrukcyjny projektowanej jezdni przyjęto wg katalogu typowych konstrukcji nawierzchni na podłożu G1 i pod ruchem KR-1:

Konstrukcję jezdni zaprojektowano dla ruchu bardzo lekkiego (KR-1) wykorzystując istniejącą nawierzchnię powierzchniowego utrwalenia jako podłoże:

- Warstwa wyrównawcza, mieszanka o wymiarze AC16W
- warstwa ścieralna, mieszanka o wymiarze AC11S

- Pobocza żwirowe na szerokości 1,0m

4.4. Odwodnienie:

Odwodnienia w obecnym stanie jest dobre, odwodnienie drogi odbywać się będzie metodą powierzchniowego spływu wód opadowych do rowów przydrożnych.

4.5. Oznakowanie pionowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu:

Oznakowanie pionowe pozostaje bez zmian – wg odrębnego opracowania.

4.6. Roboty ziemne:

Roboty ziemne polegać będą na uzupełnieniu poboczy kruszywem naturalnym i jego zagęszczeniu.

5.0. Rozwiązanie organizacji ruchu, transport materiałów:

Oznakowanie robót według Instrukcji Oznakowania Robót w pasie drogowym. Transport materiałów na budowę odbywać się będzie samochodami samowyladowczymi. Składowanie kruszyw i innych materiałów sypkich zalecane jest na placu o nawierzchni utwardzonej. W celu składowania spoiw, umieszczać je w pomieszczeniu zadaszonym (wiata) – wg odrębnego opracowania.

6.0. Wpływ inwestycji na środowisko:

Działka nr geod. 335/1 w części jest objęta terenem Puszczy Knyszyńskiej. Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko naturalne, a także na zmianę stosunków wodnych. Wykonanie nawierzchni spowoduje zmniejszenie hałasu okolicznych terenów, poprawi warunki utrzymaniowe i polepszy przejezdność.

7.0. Wywłaszczenia gruntów i zieleni:

W zakresie opracowania nie przewiduje się wywłaszczeń ani wykupu przyległych terenów. Przebudowa będzie wykonana w istniejących liniach rozgraniczających. Nie zachodzi konieczność zajęcia dodatkowego terenu. Przebudowa drogi nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Nie zachodzi konieczność wycinki drzew.

8.0. Wykaz wytycznych i normatywów:

- Szczegółowe Specyfikacje Techniczne
- Wymagania Techniczne - WT-1, WT-2, WT-3
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - KPED