

Spis treści

I. Część opisowa

1. oświadczenie
2. opis techniczny
3. wyliczenie parametrów łuków poziomych
4. tabela robót ziemnych

II. Część przedmiarowo-kosztorysowa

1. przedmiar robót
2. kosztorys ofertowy

III. Część rysunkowa

1. orientacja
- 2/1. projekt zagospodarowania terenu
- 2/2. projekt zagospodarowania terenu
- 2/3. projekt zagospodarowania terenu
- 2/4. projekt zagospodarowania terenu
- 3/1. profil podłużny
- 3/2. profil podłużny
- 3/3. profil podłużny
- 4/1. przekrój normalny
- 4/2. przekrój normalny
5. przekroje poprzeczne
- 6/1. ścianka czołowa przepustu w km 0+307,60
- 6/2. zbrojenie ścianki czołowej
7. osadnik przy studni kanalizacyjnej
- 8/1. dok wylotu kolektora
- 8/2. ścianka czołowa wylotu kolektora

OŚWIADCZENIE

Oświadczam , że projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1900B Piątnica Poduchowna-Czarnocin-Penza-Chłudnie-Kupnina-Serwatki na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 648-Serwatki-Kupnina w lokalizacji projektowej w km 0+000-3+260, gmina Nowogród, woj. podlaskie został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant

Opis techniczny

do projektu wykonawczego przebudowy drogi powiatowej nr 1900B Piątnica Poduchowna-Czarnocin-Penza-Chludnie-Kupnina-Serwatki na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 648-Serwatki-Kupnina w lokalizacji projektowej km 0+000-3+260, gmina Nowogród, woj. podlaskie. Droga zlokalizowana jest na działkach o numerach geodezyjnych 1127, 1143, 23/1, 1144, 6/1, 237/3, 237/6, 239/2, 240/2, 242/2, 182/2, 183/2, 184/2, 185/2, 186/2, 187/2, 188/2, 189/2, 190/2, 191/2, 192/2, 193/2, 171/1, 78, 5, 1145, 4140/1, 4140/2, 4140/3, 4138/4, 4138/5, 4138/6, 171/2, 53, 66, 1145, 4140/1, 4140/2, 4140/3, 4138/4, 4138/5, 4138/6, 171/2, 53, 66, 1142, 1143.

1. Dane ogólne

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1900B Piątnica Poduchowna-Czarnocin-Penza-Chludnie-Kupnina-Serwatki na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 648-Serwatki-Kupnina w lokalizacji projektowej km 0+000-3+260 w oparciu o:

- wtórnik geodezyjny,
- pomiary własne w terenie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywanie nadzoru nad tym zarządzeniem,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

2. Dane techniczne

- klasa drogi L
- prędkość projektowa 50 km/h
- ruch KR1
- szerokość korony 7,00m
- odcinek szerokość jezdni bitumicznej 5,00m, poboczy gruntowych po 1,00m
- spadek poprzeczny na prostej 2% w km 0+000-2+230 i w km 2+342-3+260
- spadek jednostronny na prostej w km 2+230-2+342
- promienie i spadki na łukach wg wyliczeń parametrów łuków.

3. Stan istniejący

Rozpatrywany odcinek drogi znajduje się w ciągu drogi powiatowej nr 1900B Piątnica Poduchowna-Czarnocin-Penza-Chłudnie-Kupnina-Serwatki na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 648-Serwatki-Kupnina w lokalizacji projektowej km 0+000-3+260, łączna długość wynosi 3260m.

Droga istniejąca odcinka B1-B2 jest urządzona o nawierzchni gruntowej ulepszonej żwirem szerokości ok. 5,00m-6,00m, szerokość korony drogi 7,50-8,00, szerokość pasa drogowego zmienna od 10,00m do 12,00m.

W km 0+307,60 usytuowany jest przepust rurowy średnicy 60cm i długości po osi cieku 10,00m, w km 1+966 znajduje się przepust średnicy 2x100cm i długości po osi cieku 11,00m. Oba obiekty przewiduje się wyremontować.

W chwili obecnej służy wyłącznie do obsługi ruchu lokalnego i transportu rolniczego (dojazd do gospodarstw i do pól).

4. Przyjęte rozwiązania projektowe

4.1 Przebieg trasy

Początek trasy przyjęto w kilometrze 0+000 na połączeniu z krawędzią istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi wojewódzkiej nr 648, koniec trasy przyjęto w kilometrze 3+260 na granicy powiatów łomżyńskiego i kolneńskiego. Projektowany przebieg drogi pokrywa się z istniejącym.

Na projektowanych odcinkach znajdują się: jedno skrzyżowanie, dwa załamania trasy i trzynaście łuków poziomych.

4.2 Przekroje normalne

Na całym odcinku jezdnia z betonu asfaltowego o szerokości 5,00m i obustronne pobocza gruntowe po 1,00m, korona drogi 7,00m. Spadek poprzeczny na prostej w km 0+000-2+230 i w km 2+342-3+260, w km 2+230-2+342 jednostronny 2%.

Projektuje się następujące przekroje konstrukcyjne:

w km 000-0+020

- w-wy podbudowy grubości 20 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102,
- podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego na ruch KR1 o grubości 7 cm wg PN-S-96025,
- warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego na ruch KR1 o grubości 5 cm wg PN-S-96025;

w km 0+020-3+260

- w-wy podbudowy grubości 20 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102,

-warstwy wiążącej z betonu asfaltowego na ruch KR1 o grubości 5 cm wg PN-S-96025,
-warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego na ruch KR1 o grubości 3 cm wg PN-S-96025.

4.3.Rozwiązania wysokościowe

Niweleta drogi zaprojektowana została z uwzględnieniem grubości podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie i grubości warstw z betonu asfaltowego z uwzględnieniem korekt związanych z koniecznością zachowania płynności trasy.

5.0. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych powierzchniowe na zasadach dotychczasowych do rowów przydrożnych i cieków naturalnych (rowów melioracyjnych). Przewidziano odmulenie rowów na całej długości z wyprofilowaniem skarp.

W km 2+343 i w km 2+948 zaprojektowano osadnik i studnie kanalizacyjne oraz przykanaliki do odprowadzenia wód powierzchniowych z rowów na drugą stronę jezdni. Wyloty przykanalików żelbetowe prefabrykowane wg K.P.E.D. karta 02.20 i 02.21.

6.0. Przepusty

Przepust w km 0+307,60

Przewiduje się odkopanie rur, ułożenie ponownie na wykonanej ławie z pospółki oraz wykonanie ścianek czołowych.

Ławę fundamentową zaprojektowano z pospółki stabilizowanej mechanicznie o grubości 20 cm.

Murki czołowe zaprojektowano o zmiennej grubości od 40 cm przy fundamencie do 35 cm w górze przy kapinosie, beton w murkach B 30, stal 18G2b, wylewane na mokro.

Przepust w km 1+966

Przewiduje się odkopanie rur, ponowne ułożenie z zaizolowaniem powierzchni betonowych.

6.0.Technologia robót

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu w czasie trwania robót zakłada się prowadzeniem prac pod ruchem. W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania wykonywanych robót oraz zapewnić bezpieczeństwo zatrudnionych pracowników i użytkowników drogi.

7.0 Zjazdy

Istniejące zjazdy indywidualne i publiczne przewiduje się przebudować. Nawierzchnia na zjazdach żwirowa grubości 16 cm.

8.0. Uzbrojenia terenu

W sąsiedztwie pasa drogowego znajduje się napowietrzna linia energetyczna, kabel telekomunikacyjny oraz wodociąg.

Urządzenia te nie będą kolidowały z projektowaną inwestycją.

9.0. Wpływ inwestycji na środowisko

Projektowana inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko oraz zmianę stosunków wodnych.

Opracował: