

PROJEKT BUDOWLANY

PRZEBUDOWY DROGI POWIATOWEJ NR: 1936B WIKTORZYN – ŻELECHY - TRUSZKI

OD KM 0+000,00 DO KM 3+819,88

Numery ewidencyjne działek : 10/1, 14, 15/3, 32/2, 12/8, 32/1, 163, 167/2, 167/1, 138/2, 56,
93, 1, 170/1, 57, 170/2, 85, 121

Inwestor : **Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży
ul. Poligonowa 30, 18-400 Łomża**

Przedmiot opracowania : **projekt zagospodarowania terenu**

Nr umowy : **03/09 z dn 06.01.2009r**

Sprawdził:
inż. Krzysztof Święcki
Upr. bud. do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
drogi i mosty Nr PDL/0004/PWOK/04

Autor opracowania:
mgr inż. Leszek Chmielewski
Upewnienia projektowe w specjalności
konstrukcyjno-budowlanej w zakresie
dróg Nr 66/94/Os

styczeń 2009

ZAWARTOŚĆ

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

- OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA	str. 3
- ODPIS UPRAWNIENÍ PROJEKTANTA	str. 4
- ODPIS PRZYNALEŻNOŚCI PROJEKTANTA DO OIIB	str. 5
- OPINIA PODLASKIEGO URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO W BIAŁYMSTOKU	str. 6
- DECYZJA ŚRODOWISKOWA NR GPT.7624-13/08	str. 7-16
- OPIS TECHNICZNY	str. 17 – 22
- WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW	
- PLAN ORIENTACYJNY rys. 1	skala 1 : 50 000
- PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU rys.2/1 – 2/5	skala 1 : 1000
- PRZEKROJE NORMALNE rys. nr 3	skala 1 : 100
- UZGODNIENIE z GDDKiA O/Białystok	

OPIS TECHNICZNY- AKTUALIZACJA DOKUMENTACJI

do projektu budowlanego przebudowy drogi powiatowej nr 1936B Wiktorzyn-Żelechy-Truszk. Odcinek długości 3819,88 mb.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Podstawę opracowania stanowi:

- zlecenie Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży – umowa nr 43/07 z dnia 20.08.2007r
- zlecenie Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży - aktualizacja dokumentacji Umowa Nr 3/09
- mapa zasadnicza w skali 1:1000 aktualna na dzień 10 grudnia 2007r.
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43 poz. 430.
- ustawa z dnia 7 lipca 1994r.-Prawo budowlane Dz. U. Nr106 z 2000r z późniejszymi zmianami.
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem, Dz.U. Nr 177 poz. 1729.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach, Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych
- pomiary uzupełniające w terenie
- decyzja środowiskowa Nr GPT.7624-13/08 z dnia 02.12.2008r.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.

Przedmiotem opracowania jest projekt zagospodarowania terenu w związku z przebudową drogi powiatowej nr1936B od drogi krajowej nr 64 - Wiktorzyn – Żelechy - Truszk długości 3819,88 mb, na terenie gmin Piątnica.

Inwestycją objęte są działki o nr 10/1, 14, 12/8, 15/3, 32/2, 32/1, 163, 167/2, 167/1, 138/2, 93, 1, 56, 170/1, 57, 170/2, 85, 121, będące we władaniu powiatu łomżyńskiego i zarządzie trwałym Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży i działka nr 10/1 będąca we władaniu skarbu państwa i zarządzie trwałym Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie Oddział Północno-Wschodni w Białymstoku ul. Zwycięstwa 8/10 oraz działki będące we władaniu Gminy Piątnica .

3. DANE TECHNICZNE.

- klasa drogi - lokalna L
- prędkość projektowa – 40 km/h
- przekrój poprzeczny – szlakowy
- szerokość jezdni – 5,00m,

- szerokość poboczy – 1,0m,
- obciążenie ruchem – KR1,
- spadek poprzeczny jezdni – 2%
- spadek poprzeczny poboczy – 5%

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.

Opracowaniem objęto odcinek drogi powiatowej nr 1936B od drogi krajowej nr 64 do miejscowości Truszki, od km 0+000 do km 3+819,88 długości 3819,88 m. Odcinek ten przebiega w terenie równinnym w otoczeniu gruntów leśnych, rolniczych wsi Wiktorzyn, Żelechy i Truszki o luźnej zabudowie gospodarczej. Służy do obsługi ruchu lokalnego i transportu rolniczego.

Na całej długości posiada nawierzchnię gruntową, która jest niedostosowana konstrukcyjnie do wymagań technicznych i ruchowych. Występują liczne deformacje nawierzchni zarówno w przekroju poprzecznym jak i podłużnym.

Wysokościowo niweleta drogi znajduje się na poziomie przyległych pól i posesji, co powoduje jej niszczenie przez wody opadowe i zawiewanie przez śnieg. Załamania niwelety powodują ograniczenia w widoczności pionowej.

Na projektowanym odcinku zlokalizowano następujące przepusty w km:

- 1+972,09 z rur o średnicy 0,600m i l- 7,70 m
- 2+651,45 z rur o średnicy 0,600m i l-16,80m,
- 3+238,96 z rur o średnicy 0,500m i l – 5,00m

Odwodnienie jezdni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do naturalnych cieków. Rowy przydrożne występują w stanie szczątkowym, są zamulone i nie spełniają swojej funkcji.

W otoczeniu drogi występują pojedyncze drzewa z gatunku topoli, brzozy, klonu, lipy . Szerokość pasa drogowego wynosi od 9 do 15m.

5. OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ.

5.1 Rozwiązania sytuacyjne.

Projektowana droga służy do obsługi ruchu lokalnego i transportu rolniczego jak również stanowi połączenie drogi krajowej nr 64 Łomża - Jeżewo z drogą powiatową nr 1934B Piątnica – Drozdowo - Wizna.

W miejsce istniejącej nawierzchni gruntowej projektuje się nawierzchnię z masy asfaltobetonowej o szerokości 5,0m, ograniczoną po obu stronach poboczami szerokości 1,0m. Początek odcinka to jest km 0+000,00 przyjęto na krawędzi drogi krajowej nr 64 Piątnica – Jeżewo, a koniec w km 3+819,88 na krawędzi działki nr 85 w obrębie wsi Truszki. Drogę w planie zaprojektowano tak aby maksymalnie pokrywała się z drogą istniejącą. Wprowadzone korekty trasy mają na celu zwiększenie płynności drogi i dostosowanie jej parametrów do obowiązujących norm.

Zaprojektowano dziewięć załamań trasy o kątach zwrotu od 0,413 grada do 119,960 grada, z których dziesięć wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach od 15m do 1000m. Parametry łuków poziomych pokazano na planie sytuacyjnym rys. nr 2 i w arkuszach parametrów łuków poziomych. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy przebudowywanego odcinka zaprojektowano poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i

podłużne metodą powierzchniowego spływu wód do rowów przydrożnych, przepustów i naturalnych cieków.

Przewiduje się wycinkę 50 szt. drzew rosnących w pasie drogowym, których lokalizację, średnicę i gatunek podano w „Wykazie drzew do wycinki” – Tabela 1.

5.2 Rozwiązania wysokościowe.

Niweletę drogi zaprojektowano tak, aby wynieść ją ponad przyległy teren i dowiązać się do poziomu istniejących wjazdów na posesje i uzyskać wymaganą odległość widoczności pionowej. Niweleta w stosunku do istniejącej drogi zostanie miejscowo obniżona o wartość maksymalną -0,67m i podniesiona miejscowo o wartość maksymalną +0,95m.

Pozwoli to na uzyskanie płynności niwelety nadanie jej odpowiednich spadków podłużnych gwarantujących prawidłowe odwodnienie jezdni oraz widoczność pionową dostosowaną do projektowanej prędkości. Promienie łuków pionowych wklęsłych wynoszą od 1500m do 5000m, a wypukłych od 1600m do 8000m.

Szczegóły rozwiązań i promienie wykragleń niwelety pokazano na rysunku nr 4 „Przekrój podłużny”.

5.3. Przekroje normalne.

Zaprojektowano przekroje normalne o następujących parametrach:

od km 0+000,00 do km 3+819,88

- szerokość korony drogi 7,0m
- szerokość jezdni 5,0m
- szerokość poboczy 1,00m
- spadek poprzeczny jezdni 2% daszkowy
- spadek poprzeczny poboczy 5%

5.1 Konstrukcja nawierzchni.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430) oraz określonej kategorii ruchu KR1 zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg PN-S-96025 grubości 3 cm wykonana zgodnie z PN-S-96025,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grubości 5cm wykonana zgodnie z PN-S-96025,
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm wykonana zgodnie z PN-S-06102,
- podłoże z gruntu przepuszczalnego,
- pobocza gruntowe

Szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych i ich lokalizacje pokazano na rysunku nr 3 „Przekroje normalne”.

Na zjazdach na drogi boczne zaprojektowano konstrukcję: podbudowa z kruszywa naturalnego grubości 12 cm. i nawierzchnia z masy mineralno-asfaltowej warstwa ścieralna gr. 5 cm. Na zjazdach gospodarczych zaprojektowano nawierzchnię z pospółki gr. 12 cm (lokalizacja i powierzchnia wg tabeli zjazdów).

5.2 Odwodnienie.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy przebudowywanego odcinka zaprojektowano poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne, metodą powierzchniowego spływu wód do naturalnych cieków.

Na omawianym odcinku zaprojektowano następujące przepusty:

- km 0+008,45 rurowy o średnicy 0,80m L-11,0m
- km 0+347,56 rurowy o średnicy 0,60m L- 9,0m
- km 0+621,40 rurowy o średnicy 0,60m L- 9,0m
- km 1+972,09 rurowy o średnicy 0,60m L- 9,0m
- km 2+303,15 rurowy o średnicy 0,60m L- 9,0m
- km 2+643,00 rurowy o średnicy 0,60m L- 9,0m
- km 3+093,85 rurowy o średnicy 0,60m L-10,0m
- km 3+238,96 rurowy o średnicy 0,60m L- 9,0m

W miejscu występowania rowów przydrożnych pod zjazdami do pól, posesji oraz na drogi polne i gminne, przewidziano wykonanie przepustów z rur betonowych o średnicy 0,40m.

Ich lokalizacje i parametry przedstawiono w załączniku „Wykaz zjazdów-Tabela 1 i 2.

Podczas realizacji zadania lokalizacja zjazdów może ulec przesunięciu . Przesunięcia te mogą nastąpić na wniosek właścicieli przyległych działek.

5.3 Roboty ziemne.

Roboty ziemne przy przebudowie wyżej wymienionej drogi wynikają głównie z konieczności wykonania koryta pod konstrukcję nawierzchni, podniesienia niwelety, wykonania rowów i uzupełnienia poboczy. Nasypy należy zagęszczać warstwami do uzyskania wskaźników zagęszczenia zgodnych z normą PN-S-02205.

Bilans robót ziemnych przedstawia się następująco:

- roboty ziemne na zjazdach $m^3 - 475,70$
- roboty ziemne podłużne $m^3 - 2887,70$
- roboty ziemne poprzeczne $m^3 - 1014,11$

Szczegółowy bilans robót ziemnych znajduje się w tabeli objętości robót ziemnych.

6. URZĄDZENIA OBCE.

Na odcinku objętym opracowaniem w pasie drogowym i jego otoczeniu występują urządzenia obce takie jak kable telekomunikacyjne, wodociąg i napowietrzne linie energetyczne.

Przebieg tych urządzeń pokazano na planie zagospodarowania terenu oznaczając je odpowiednimi kolorami oraz na planie sytuacyjnym.

Roboty ziemne w ich obrębie należy prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności pod bezpośrednim nadzorem kierownika budowy, na warunkach określonych przez właścicieli tych urządzeń .

7. ORGANIZACJA RUCHU I BEZPIECZEŃSTWO ROBÓT.

Projekt budowlany zawiera odrębne opracowanie dotyczące organizacji ruchu. Projekt organizacji ruchu wykonano w oparciu o :

- „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach” stanowiącą załącznik nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dz. U. Nr 58 z dnia 26 czerwca 1999r., poz. 622

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu w czasie trwania robót w obrębie pasa drogowego zakłada się ich prowadzenie pod ruchem.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania wykonywanych robót oraz zapewnić bezpieczeństwo zatrudnionych pracowników i użytkowników drogi.

Projektowaną stałą organizację ruchu należy wprowadzić z chwilą zakończenia przebudowy drogi.

W niniejszym projekcie nie opracowuje się projektu organizacji ruchu na czas budowy. Ten projekt winien opracować inwestor lub wykonawca robót, który będzie planował sposób prowadzenia robót.