

***Biuro Projektów i Obsługi Inwestycji Sp. z o.o.  
ul. ks. Wierobieja 18, 17-200 Hajnówka  
tel.: /085/ 682- 28-62***

## ***PROJEKT BUDOWLANY***

***Przebudowa drogi powiatowej Nr 1775B  
na odcinku: Kleszczele (ul. Białowieska) – Policzna***

*Inwestycja zlokalizowana na działkach o numerach geodezyjnych:  
2799/1, 626 i 799/2*

**Inwestor:** Zarząd Dróg Powiatowych  
ul. Bielska 41  
17-200 Hajnówka

**Projektant:** Włodzimierz Wiszniewski

# **OPIS TECHNICZNY**

## **do projektu przebudowy drogi powiatowej Nr 1775B na odcinku: Kleszczele (ul. Białowieska – Policzna**

### **1. Podstawa opracowania**

- podkłady geodezyjne w skali 1:1000 aktualne na dzień 5-05-2008 r.;
- pomiary wysokościowe geodezyjne i pomiary uzupełniające;
- decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia NrRGK.MJ.7639-2/08 z dnia 8 września 2008 r.;
- 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. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt na roboty drogowe przebudowy drogi powiatowej Nr 1775B na odcinku: Kleszczele (ul. Białowieska) – Policzna od km 0+000 do km 2+324,70 o długości 2324,7 m.

Przebudowa polegać będzie na wykonaniu:

- chodników
- wjazdów bramowych
- zjazdów gospodarczych
- nawierzchni jezdni

### **3. Stan istniejący**

#### **3.1. Nawierzchnia**

- od km 0+000,0 do km 0+570,0 – nawierzchnia brukowcowa o szerokości jezdni 7,0 ÷ 7,2 m
- od km 0+570,0 do km 2+324,7 – nawierzchnia żwirowa o szerokości jezdni 5,5 ÷ 6,0 m

#### **3.2. Istniejące obiekty mostowe**

- km 0+715,70 – przepust rurowy o śr. 60 cm i L = 9,3 m
- km 1+149,50 – przepust rurowy o śr. 50 cm i L = 8,5 m
- km 2+155,00 – przepust rurowy o śr. 80 cm i L = 8,5 m

#### **3.3. Uzbrojenia podziemne i nadziemne:**

- linia telefoniczna;
- kanalizacja telefoniczna;
- linie napowietrzna NN, SN;
- wodociąg.

#### 4. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

##### 4.1. Parametry techniczne

###### a) od km 0+000,00 do km 0+605,150

- droga klasy - Z
- przekrój - uliczny
- szerokość jezdni - 6,0 m
- szerokość chodników - 1,0 ÷ 3,0 m
- kategoria ruchu - KR-1

###### b) od km 0+605,15 do km 2+324,70

- droga klasy - Z
- przekrój - drogowy
- szerokość jezdni - 5,0 m
- kategoria ruchu - KR-1

##### 4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Projektowany przebieg drogi wynika z ustaleń szczegółowego planu zagospodarowania terenu. Oś drogi została wyznaczona w terenie. Materiały do wyznaczenia osi zawarte zostały na Rys. Nr 2 w części rysunkowej opracowania.

Wykaz łuków poziomych i załamań trasy:

W	Kilometraż	Kąt zwrotu [°]	Promień łuku R [m]	Poszerzenie [m]	Spadek poprzeczny	
					i [%]	spadek
W <sub>1</sub>	0+166,12	7,27	250	-	2,0	daszkowy
W <sub>2</sub>	0+314,54	16,71	235	-	2,0	daszkowy
W <sub>3</sub>	0+415,20	23,48	200	-	2,0	daszkowy
W <sub>4</sub>	0+582,88	12,76	200	-	2,0	daszkowy
W <sub>5</sub>	0+698,73	28,44	200	-	2,0	jednostronny
W <sub>6</sub>	0+822,20	12,05	400	-	2,0	daszkowy
W <sub>7</sub>	1+186,26	31,46	70	2 x 0,5	5,0	jednostronny
W <sub>8</sub>	1+419,30	6,10	1200	-	2,0	daszkowy
W <sub>9</sub>	1+720,35	9,97	400	-	2,0	daszkowy
W <sub>10</sub>	2+130,74	6,22	1200	-	2,0	daszkowy

Przekroje normalne:

Przyjęto siedem przekrojów normalnych na całym odcinku drogi – Rys. Nr 4

##### 4.3. Niweleta drogi

Niweletę opracowano w państwowym układzie wysokościowym

Niweletę zaprojektowano w aspekcie maksymalnego wykorzystania istniejącej nawierzchni brukowcowej i żwirowej jako podbudowy oraz nadaniu jej normatywnych spadków poprzecznych i podłużnych. Drogę dowiązano wysokościowo do drogi krajowej Nr 66 w km 0+000 oraz do nawierzchni drogi powiatowej Nr 1775B w km 2+324,70.

Spadki i łuki pionowe:

**a) od km 0+000,00 do km 0+605,150**

Spadki podłużne niwelety wynoszą do 0,367% do 2,475 %.

Zaprojektowano dwa łuki pionowe o promieniach  $R=1000$  m i  $R=1800$  m.

**b) od km 0+605,15 do km 2+324,70**

Spadki podłużne niwelety wynoszą do 0,14 % do 4,565 %.

Zaprojektowano dwanaście łuków pionowych o promieniach  $R=2000$ ,  $3000$ ,  $4000$  i  $5000$  m.

#### **4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni**

Konstrukcję jezdni zaprojektowano dla ruchu lekkiego (KR-1) wykorzystując istniejącą nawierzchnię żwirową i brukowcową jako podbudowę.

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni:

**a) od km 0+000,00 do km 0+020,00 oraz do km 0+570 do km 0+605,15**

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 6,0 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5,0 cm

**b) od km 0+020,00 do km 0+570,00**

- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego o zmiennej grubości
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5,0 cm

**c) od km 0+605,15 do km 2+324,70**

- warstwa wyrównawcza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o zmiennej grubości
- warstwa ścieralna – potrójne powierzchniowe utwalenie grysami asfaltowego emulsją gr. 3,0 cm

Chodniki:

- podsypka piaskowa gr. 5 cm
- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej typu POLBRUK gr. 6 cm

Wjazdy bramowe:

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 10 cm
- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej typu POLBRUK gr. 8 cm

Zjazdy gospodarcze:

- nawierzchnia żwirowa grubości 16,0 cm

#### **4.5. Odwodnienie**

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

#### **5. Uzbrojenia projektowane**

*Na odcinku objętym zakresem niniejszego opracowania nie projektuje się uzbrojenia terenu.*

#### **6. Roboty ziemne**

*Roboty ziemne będą związane z:*

- a) wyrównaniem i wzmocnieniem istniejących nawierzchni*
- b) wykonaniem poboczy*

*Szczegółowe wyliczenia poszczególnych robót zawierają tabele stanowiące załączniki Nr 1 i 2 zawarte w niniejszym opracowaniu.*

#### **7. Wyburzenia, wywłaszczenia, wycinka drzew**

*Inwestycja nie wymaga wyburzeń ani wycinki istniejącego drzewostanu.*

*Projektowana droga nie mieści się w istniejących liniach rozgraniczających, a zatem zachodzi konieczność zajęcia dodatkowego terenu, tj. część działki oznaczonej numerem geodezyjnym 779/2 którą to należy podzielić i wywłaszczyć*

#### **8. 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 zostanie zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach. Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko, ani na zmianę stosunków wodnych.*

*Poprawa parametrów technicznych związana z wymianą nawierzchni zwiększy komfort jazdy, bezpieczeństwo ruchu drogowego.*

*Wpłynie również na poprawę stanu środowiska poprzez obniżenie poziomu zapylenia, hałasu oraz zmniejszenia ilości wprowadzanych spalin do atmosfery.*

#### **9. Uwagi końcowe**

- a) istniejące punkty osnowy geodezyjnej zlokalizowane w projektowanej srodze należy chronić i odpowiednio zabezpieczać. W przypadku zniszczenia punktu osnowy geodezyjnej, należy go odtworzyć przez uprawnionego geodetę.*
- b) należy zwrócić szczególną uwagę na zagęszczenie robót ziemnych i podbudowy z kruszywa naturalnego (pospółki).*

**Opracował:**