

Przewidziane do wykonania inwestycji materiały muszą mieć wymagane deklaracje zgodności i certyfikaty

5.8. Zieleń w pasie drogowym.

W obrębie planowanych robót należy wyciąć i wykarczować 5 drzew:

- km 0+055P (ø29cm)
- km 0+208L (ø68cm)
- km 0+273,3L (ø22cm)
- km 0+273,3L (ø32cm)
- km 0+283,6L (ø55cm)

oraz wyciąć i wykarczować zakrzaczenie w km 0+470 ÷ 0+476 po stronie lewej.

Przeszkadzające drzewa i krzaki rosną w obrębie projektowanej korony drogi. Stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, natomiast ich korzenie będą powodować niszczenie drogi.

6. Urządzenia obce.

W obrębie omawianej ulicy istnieją: linia wodociągowa, linia telefoniczna i naziemna, linia energetyczna naziemna.

Roboty ziemne w obrębie występujących urządzeń podziemnych prowadzić ze szczególną ostrożnością ręcznie. Podczas pracy sprzętu zachować bezpieczną odległość od linii naziemnych. W przypadku zasypywania zaworów wodociągowych ziemią należy fakt ten zgłosić odpowiednim służbom.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy powiadomić właścicieli urządzeń o planowanych robotach i wyznaczyć dokładny ich przebieg.

7. Przygotowanie i organizacja robót.

7.1. Organizacja ruchu.

Przed przystąpieniem do robót wykonawca musi przygotować „Projekt organizacji ruchu” i przedstawić odpowiednim organom do zatwierdzenia. W trakcie robót oznakowanie musi być utrzymywane w dobrym stanie. W czasie prowadzenia robót należy zapewnić dojazd do posesji, a o utrudnieniach w dojeździe odpowiednio wcześniej powiadamiać właścicieli.

7.2. Bezpieczeństwo i Higiena Pracy.

Roboty muszą być prowadzone zgodnie z przepisami BHP i ppoż.

7.3. Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

Przed przystąpieniem do robót należy przygotować Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

8. Postanowienia końcowe.

Roboty należy wykonywać zgodnie ze specyfikacjami technicznymi i polskimi normami. Materiały użyte do budowy muszą posiadać świadectwa jakości. Roboty ulegające zakryciu muszą być odebrane przez Inspektora Nadzoru.

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, warstwa dolna – 25cm

5.3.3. Konstrukcja ścieków z kostki betonowej

- kostka betonowa – 8cm
- podsypka cementowo – piaskowa – 5cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie – 25cm

5.3.4. Konstrukcja ścieków z elementów żelbetowych typu KS-1

- ściek z elementów żelbetowych typu KS-1
- podsypka cementowo – piaskowa – 10cm

5.4. Wjazdy.

Nawierzchnie na zjazdach i wjazdach należy wykonać z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, grubość nawierzchni 10cm.

5.5. Odwodnienie.

Odwodnienie odbywać się będzie powierzchniowo do rowów przydrożnych i przepustów. Projektowana przebudowa przepustów nie narusza stosunków wodnych.

Przepusty

- w km 0+008 istniejący przepust żelbetowy 2ø80, L=8,0m do rozbiórki, projektowany przepust z rur PCV 2ø80, L=8,0m ze ściankami czołowymi w km 0+010
- w km 0+250,40 istniejący przepust korytkowy L=5,80m, 50x50cm do rozbiórki, projektowany przepust z rur PCV 2ø30, L=8,90 z obrukowaniem skarp w km 0+250,40
- w km 0+357,00 istniejący przepust żelbetowy ø60, L=9,20m do rozbiórki, projektowany przepust z rur PCV ø60, L=9,75m z obrukowaniem skarp w km 0+357,00
- w km 0+624,70 istniejący przepust żelbetowy ø80, L=6,40m do rozbiórki, projektowany przepust z rur PCV 2ø60, L=6,00m ze ściankami czołowymi w km 0+624,00

Ścieki

- projektowany ściek korytkowy z elementów żelbetowych typu KS-1 w km 0+071,50 ÷ 0+144,00 strona lewa
- projektowany ściek z kostki betonowej grubości 8cm w km 0+159 ÷ 0+210 strona prawa

Uwaga: nad przepustami w km 0+250,40 i w km 0+357 nie należy ustawiać krawężnika przy jezdni, skarpy i pobocze należy obrukować.

Element kanalizacji deszczowej

W celu dobrego odwodnienia nawierzchni jezdni po stronie prawej w km 0+160 i 0+162 należy wykonać studzienki ściekowe z rur betonowych ø50 połączone ze sobą przykanalikiem z rur PCV ø20. Odprowadzenie wody ze studzienki w km 0+160 do ścieku z elementów żelbetowych typu KS-1 w km 0+144 należy wykonać przykanalikiem z rur PCV ø25.

5.6. Roboty ziemne.

Roboty ziemne wykonać zgodnie z tabelą „Objętości robót ziemnych”. Zdjęty przed robotami ziemnymi humus może być wykorzystany na skarpach wykopów i nasypów.

5.7. Wpływ projektowanej ulicy na środowisko.

Projektowana inwestycja nie stanowi zagrożenia dla środowiska. Nowa nawierzchnia jezdni poprawi stan techniczny drogi oraz znacznie zmniejszy hałas i wstrząsy powodowane przez poruszające się pojazdy, zwiększy się bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych. Poprawi się odwodnienie nawierzchni.

Lokalizacja	α^g	R (m)	B (m)	T (m)	L (m)
0+478,11	93	14,5	4,966	12,987	21,182

Na odcinku zaprojektowano dwa skrzyżowania z drogami gminnymi o nawierzchni gruntowej w km 0+151,90 i w km 0+475,90. Nawierzchnia skrzyżowań z betonu asfaltowego.

5.2. Niweleta ulicy.

Niweleta ulicy została zaprojektowana z uwzględnieniem płynności jazdy i prawidłowego odwodnienia podłużnego oraz w nawiązaniu do istniejących wjazdów. Spadki podłużne jezdni od 0,35% ÷ 2,75%, łuki pionowe o promieniu 1000m i 1500m.

5.3. Przekroje normalne.

5.3.1. Parametry.

Jezdnia

- km 0+000 ÷ 0+460 – szerokość jezdni 5,0m
- km 0+460 ÷ 0+490 – zmiana szerokości z 5,0m na 3,5m
- km 0+490 ÷ 0+629,20 – szerokość jezdni 3,5m
- spadek poprzeczny jezdni 2%

Pobocza i rowy

- km 0+000 ÷ 0+071,5 – szerokość poboczy 0,50m, rów lewostronny
- km 0+071,5 ÷ 0+144 – szerokość poboczy 0,50m, rów lewostronny umocniony korytkami żelbetowymi
- km 0+159 ÷ 0+210 – strona lewa – krawężnik wtopiony 15x22cm, pobocze gruntowe 0,75m; strona prawa – krawężnik wtopiony 15x22cm, ściek z kostki betonowej szerokości 1,50m, krawężnik betonowy 15x22cm, pobocze gruntowe 0,75m
- km 0+210 ÷ 0+360 – krawężnik wtopiony 15x22cm, pobocze gruntowe 0,75m obustronnie, po stronie prawej w km 0+230 ÷ 0+275 rów
- km 0+144 ÷ 0+159 i km 0+360 ÷ 0+460 – krawężnik wtopiony 15x22cm, pobocze gruntowe 0,75m obustronnie
- km 0+460 ÷ 0+629,20 – pobocze gruntowe 0,75m
- spadek poboczy gruntowych 6%
- nachylenie skarp wykopów i nasypów – 1:1,5

5.3.2. Konstrukcja jezdni

km 0+000 ÷ 0+159

- warstwa ścierna z masy mineralno – asfaltowej – 4cm,
- warstwa wiążąca z masy mineralno – asfaltowej – 5cm
- wyrównanie kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie na istniejącej nawierzchni
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, warstwa górna – 20cm na poszerzeniach
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, warstwa dolna – 25cm na poszerzeniach

km 0+159 ÷ 0+470

- warstwa ścierna z masy mineralno – asfaltowej – 4cm,
- warstwa wiążąca z masy mineralno – asfaltowej – 5cm
- wyrównanie kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie na istniejącej nawierzchni

km 0+470 ÷ 0+629,20

- warstwa ścierna z masy mineralno – asfaltowej – 4cm,
- warstwa wiążąca z masy mineralno – asfaltowej – 5cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, warstwa górna – 20cm

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej Nr 103518 B

Nowinka – droga powiatowa 1303 B.

km roboczy 0+000 ÷ 0+629,20

1. Dane ogólne.

Dokumentację opracowano na podstawie:

- Zlecenia Burmistrza Dąbrowy Białostockiej.
- Wytocznych projektowania ulic
- Katalogu powtarzalnych elementów drogowych
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Nr 430 (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 roku)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Nr 735 (Dz. U. Nr 63 z 3 sierpnia 2000)
- Pomiarów własnych w terenie

2. Założenia projektowe.

- długość projektowanego odcinka – 629,20m
- szerokość jezdni – 3,5 ÷ 5,0m
- nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego
- krawężnik 15x22cm
- nawierzchnia wjazdów żwirowa
- pobocza gruntowe
- obciążenie ruchem KR2

3. Zakres opracowania.

Opracowanie obejmuje swym zakresem następujące roboty:

- roboty przygotowawcze
- ustawienie krawężników 15x22cm
- wykonanie ścieków z kostki betonowej i prefabrykatów
- wyrównanie istniejącego bruku kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie
- wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego
- przebudowa przepustów

4. Charakterystyka stanu istniejącego.

Projektowany odcinek drogi przebiega w większości w terenie zabudowanym. Początek i koniec drogi łączy się z drogą powiatową 1303 B. Na odcinku w km 0+000 ÷ 0+0+170 droga posiada nawierzchnię żwirową, w km 0+170 ÷ 0+470 nawierzchnię brukowcową w bardzo złym stanie technicznym, w km 0+470 ÷ 0+629 nawierzchnię gruntową. Odwodnienie odbywa się powierzchniowo do istniejących rowów i przepustów. Szerokość pasa drogowego w km 0+000 ÷ 0+470 wynosi 9,0m, w km 0+470 ÷ 0+629,20 – 6,0m.

W obrębie projektowanych odcinków występują: linia telefoniczna doziemna, linia energetyczna naziemna, linia wodociągowa.

5. Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

5.1. Rozwiązania sytuacyjne.

Początek odcinka założono w km roboczym 0+000 na krawędzi drogi powiatowej 1303 B, koniec odcinka na krawędzi drogi powiatowej w km 0+629,20. Zaprojektowano dwa załamania trasy.

Lokalizacja	α^g	R (m)	B (m)	T (m)	Ł (m)
0+154,32	107	8,5	4,24	9,49	14,286