

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Strona tytułowa.	str.1
2. Spis zawartości.	str.2
3. Opis techniczny.	str.3-6
4. Wykaz robót na zjazdach	str.7

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Orientacja. Skala 1:25 000.	str.8
2. Projekt zagospodarowania terenu. Skala 1:500.	str.9
3. Przekroje normalne. Skala 1:50.	str.10

OPIS TECHNICZNY

*do projektu wykonawczego przebudowy drogi gminnej Nr 108870B
w miejscowości Radziszewo Sieńczuch od km rob. 0+000,00 do km rob. 0+249,00*

1. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej Nr 108870B w miejscowości Radziszewo Sieńczuch od km rob. 0+000,00 do km rob. 0+249,00 położonej na terenie Gminy Ciechanowiec w powiecie wysokomazowieckim.

Zakresem opracowania objęto poprawę odwodnienia drogi poprzez:

- ✓ budowę ścieku korytkowego wzdłuż drogi gminnej po jej lewej stronie wraz z umocnieniem pobocza brukowcem na podsypce cementowo - piaskowej,
- ✓ wykonanie obrukowania w ramach uformowania ścieku na istniejących zjazdach wzdłuż linii ścieku korytkowego.

2. Podstawa opracowania projektu.

- zlecenie Inwestora,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 do celów projektowych,
- wizja lokalna w terenie,
- uzgodnienia robocze z inwestorem,
- „Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”
– Dz. U. Nr 43, poz., 430 z dn. 02.03.1999 r.

3. Charakterystyka stanu istniejącego.

Droga gminna Nr 108870B przebiega przez obszary zabudowane miejscowości Radziszewo Sieńczuch. W otoczeniu drogi znajdują się budynki jednorodzinne oraz pola uprawne i lasy. Po obu stronach drogi występują liczne zjazdy do posesji. Droga gminna posiada jezdnię bitumiczną o szerokości ok. 5,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości ok. 1,0 m.

Odwodnienie drogi gminnej odbywa się powierzchniowo na teren przyległy lub do istniejących rowów przydrożnych. Po prawej stronie drogi gminnej występują rowy drogowe na całej długości projektowanej inwestycji. W km rob. 0+064,50 po drodze gminnej występuje przepust betonowy o średnicy 50 cm i długości 10 m.

W pasie drogowym występują wodociąg, sieć doziemna i napowietrzna telekomunikacyjna oraz napowietrzna linia energetyczno – oświetleniowa poza pasem drogowym.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Początek projektowanej trasy drogi gminnej przyjęto w km rob. 0+000,00 natomiast koniec trasy przyjęto w km rob. 0+249,00. Zakresem opracowania objęto poprawę odwodnienia drogi gminnej po jej lewej stronie na odcinku 0,249 km.

W celu poprawy odwodnienia drogi gminnej zaprojektowano po jej lewej stronie ściek korytkowy wg KPED 01.04 odsunięty od pobocza drogi o 0,65 m. Pomiędzy ściekiem korytkowym a jezdnią drogi gminnej należy wykonać umocnienie pobocza na szerokości 0,6 m z brukowca na podsypce cementowo – piaskowej z wypełnieniem spoin zaprawą. Na istniejących zjazdach przewidziano wykonanie obrukowania w ramach uformowania ścieku na szerokości 1,0 m wzdłuż linii ścieku korytkowego. Obrukowanie zabezpieczono krawężnikiem betonowym 15x30cm ułożonym na płask.

Rozwiązania sytuacyjne pokazano na „Projekcie zagospodarowania terenu” w skali 1:500.

5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.

- nawierzchnia brukowcowa w ramach uformowania ścieku – **67,4 m²**,
- umocnienie poboczy drogi gminnej brukowcem – **161,9 m²**.

6. Dane informacyjne.

Teren, na którym realizowana jest inwestycja nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Inwestycja nie jest realizowana na obszarze objętym prawną ochroną konserwatorską.

7. Wpływ eksploatacji górniczej

Teren, na którym projektowana jest przebudowa drogi nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

8. Zagrożenia dla środowiska.

Nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko projektowanej inwestycji w fazie wykonawstwa i eksploatacji. Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy.

9. Rozwiązania wysokościowe.

Wysokościowo niweletę ścieku korytkowego i umocnienie poboczy dostosowano do istniejącej jedni bitumicznej drogi gminnej.

10. Przekroje normalne.

a) przekrój normalny Nr 1 : droga gminna od km rob. 0+000,00 do km rob. 0+249,00:

- szerokość pobocza – 1,25 m,
- spadek poprzeczny pobocza 6,0%.

b) przekrój normalny na istniejących zjazdach :

- szerokość nawierzchni – 3,0-5,0 m,
- przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu $R=3,0$ m.

11. Konstrukcja i technologia nawierzchni.

Zaprojektowano następującą konstrukcję:

a) pobocza:

- umocnienie poboczy z brukowca o średniej grub. 10 cm,
- podsypka cementowo – piaskowa grub. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,

b) na zjazdach:

- nawierzchnia brukowcowa w ramach wykonania obrukowania ścieku z brukowca o średniej grub. 10cm,
- podsypka cementowo – piaskowa grub. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,

12. Roboty ziemne.

Roboty ziemne na omawianej inwestycji wynikają z konieczności wykonania koryta pod projektowane warstwy umocnienia poboczy, ułożenia ścieku i wykonania obrukowania w ramach uformowania ścieku na istniejących zjazdach. Zaprojektowano zdjęcie humusu ze skarp i poboczy drogi średniej grub. 20 cm.

13. Odwodnienie.

Odwodnienie drogi gminnej zaprojektowano powierzchniowo poboczami drogi do projektowanego ścieku korytkowego i dalej do istniejącego rowu przydrożnego.

14. Zieleń.

Nie zachodzi konieczność wycięcia drzew i zakrzaczenia.

15. Zajętość terenu.

Przebudowa drogi gminnej obejmie następujące działki:

- obręb m. Radziszewo Sieńczuch dz. nr ewid.: 238/2

Zajętość terenu – działek obejmujących rozbudowę została uwidoczniiona na projekcie zagospodarowania terenu linią koloru zielonego – istniejąca granica pasa drogowego.

16. Towarzysząca infrastruktura techniczna.

Na omawianym odcinku drogi gminnej, w zakresie opracowania znajdują się przewody podziemne i napowietrzne telekomunikacyjne i wodociągowe oraz napowietrzna sieć energetyczno – oświetleniowa zlokalizowana poza pasem drogowym. W/w sieci nie kolidują z projektowaną inwestycją.

17. Organizacja ruchu.

Nie zachodzi konieczność wprowadzania zmian w istniejącej organizacji ruchu.
