

Obiekt: Przebudowa ulicy we wsi Soce (zadanie 2)
w km rob. 0+000 - 0+925

Lokalizacja: dz. 413, obręb Soce,

Projekt budowlany / wykonawczy
(branża drogowa)

Inwestor:

Gmina Narew

Współpraca:

Projektant:

mgr inż. Piotr Kossakowski

Upr. bud. nadzoru i kierowania
robotami w specj. konstr. bud.
bez ograniczeń BL/2/98

Data:

OPIS TECHNICZNY

Obiekt: Przebudowa ulicy we wsi Soce, w km rob. 0+000 – 0+925 (Zadanie 2), położona na działce nr ewid. Geod. 413, obręb Soce. kat. Obiektu XXV.

Inwestor: Gmina Narew, reprezentowana przez Wójta Gminy Narew

1. Podstawa i zakres opracowania:

- umowa z Gminą Narew i uzgodnienia z Inwestorem
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne (Dz.U. z 2016 r., poz. 124),
- zalecenie konserwatorskie – pismo R.5183.26.2015.Z.C z dnia 15.07.2015
- kopia mapy zasadniczej w skali 1: 500,
- inwentaryzacja stanu istniejącego, pomiarów niwelacyjnych i geometrycznych – własnych,

2. Dane techniczno - projektowe:

- klasa techniczna drogi gminnej - D (dojazdowa)
- kategoria ruchu KR1
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h (teren zabudowany)
- szerokość jezdni – 4,00 m
- szerokość poboczy żwirowych – 0,75 m

3. Charakterystyka stanu istniejącego:

3.1 Ukształtowanie istniejącej drogi w planie:

Droga gminna we wsi Soce na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię z kamienia polnego (gr. 13-17 cm), na końcowym odcinku ma jezdnię żwirową. Odwodnienie odcinka odbywa się przez powierzchniowy spływ wód opadowych. Istniejąca nawierzchnia jest w stanie złym. Profil poprzeczny jezdni jest zdeformowany, spadki podłużne nie są płynne i nie zapewniają prawidłowego spływu wzdłużnego. Po opadach atmosferycznych lokalnie występują zastoiska wodne. Krawędzie nawierzchni są zarośnięte darnią, co zawęża przekrój przekrój ulicy uniemożliwia odpływ wody z jezdni na pobocza. Przepusty drogowe pod korpusem są niedrożne i przeznaczone są do rozbiórki.

3.2 Urządzenia obce w pasie drogowym:

Linia energetyczna napowietrzna oświetleniowa – wzdłuż ulicy, przy granicy pasa drogowego. Kabel telekomunikacyjny doziemny i linia napowietrzna – poza jezdnią. Sieć wodociągowa – na ogół przebiega poza jezdnią. Położony poniżej poziomu przemarzania. Projektowana przebudowa nie koliduje z sieciami uzbrojenia technicznego.

Zabezpieczenie urządzeń podziemnych i nadziemnych:

Przed przystąpieniem do robót drogowych Wykonawca powinien zgłosić użytkownikom urządzeń podziemnych rozpoczęcie robót na tym terenie. Roboty prowadzone w pobliżu w/w instalacji wykonywać ręcznie i z należytą ostrożnością. Na planie sytuacyjnym zaznaczono sieć urządzeń podziemnych i napowietrznych. W czasie prowadzenia robót należy zwrócić uwagę, aby nie naruszyć powyższych urządzeń. Regulację pokryw i zasuw należy zlecić odpowiednim służbom.

4. Opis przyjętych rozwiązań technicznych:

4.1 Trasa w planie: Domiary początku, końca trasy oraz dane o reperach pokazano na planie sytuacyjnym. W terenie zinwentaryzowano trzy załamania trasy (wg załącznika). Projektowana ulica nie wymaga poszerzenia pasa drogowego. Przebudowa będzie się odbywała w liniach rozgraniczających ulicę, bez zmiany szerokości pasa i zajęcia dodatkowego terenu.

4.2 Profil podłużny:

W ramach inwestycji przewiduje się niewielkie zmiany niwelety w stosunku do stanu istniejącego. Zmiana istniejących rzędnych wynika z grubości warstw konstrukcji i wyrównań podłużnych oraz ukształtowania nawierzchni w przekrojach poprzecznych. Niweletę zaprojektowano w układzie rzędnych lokalnych istniejącego terenu. Płynność niwelety uzyskano przez nadanie jej normatywnych spadków podłużnych (bez wpisywania łuków pionowych przy różnicy spadków podłużnych nie większych niż 1,0 %).

4.3 Przekroje normalne:

Zaplanowano przekrój normalny szlakowy, uwzględniający parametry drogi i kategorię ruchu:

a) przekrój uliczny

- szerokość nawierzchni – 4,00 m
- szerokość poboczy – 0,75 m
- spadek poprzeczny jezdni 3,0 % (daszkowy),
w km 0+630 – 0+685 spadek 3,0% (pochylenie w prawo)
- spadek poprzeczny poboczy – 4,0 %.

4.4 Opinia geotechniczna posadowienia obiektu:

Na podstawie wykonanych odkrywek określono, że w podłożu zalegają grunty wątpliwe i mało wysadzi nowe. Warunki wodne – dobre. Nośność gruntu zalegającego w podłożu – grupa nośności G2.

4.5 Konstrukcja i technologia nawierzchni:

a) **Przekrój konstrukcyjny** projektowanej jezdni odcinka głównego i ciągu pieszo-jezdnego przyjęto wg katalogu typowych konstrukcji nawierzchni na **podłożu G₂ i pod ruchem KR1**:

- warstwa odcinająca grubości 20 cm, z piasku fr. 0/2 mm
- podbudowa zasadniczej grubości 25 cm, z mieszanki (C50/50) kruszyw naturalnych frakcji 0/31,5 mm, stabilizowana mechanicznie, wg PN-S-06102, wykonana w korycie,
- nawierzchnia: Nawierzchnia z kostki betonowej grubości 8 cm, na podsypce cementowo-piaskowej (1:4) grubości 5 cm.

Nawierzchnia obramowana krawężnikiem betonowym 30x20 cm, na ławie betonowej z oporem. Wierzch krawężnika -1 cm względem krawędzi jezdni.

b) **Przekrój konstrukcyjny poboczy**

- pobocza z mieszanki kruszyw naturalnych frakcji 0/31,5 mm, stabilizowanej mechanicznie, wg PN-S-06102, warstwa 10 cm.

c) **Zjazdy (wjazdy) indywidualne:**

- pozostawia się w stanie niezmienionym, jedynie wyprofilowane w celu dostosowania do wysokości nowej krawędzi jezdni

d) **Nawierzchnia na skrzyżowaniach (włączeniach)** – w km 0+425 z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej – dowiązać wysokościowo.

4.6 Odwodnienie:

Odwodnienie projektowanej nawierzchni jezdni poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych za pomocą odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych poprzez ścieki terenowe na przyległy teren w granicach pasa drogowego. Istniejące przepusty zostaną zdemontowane.

4.7 Oznakowanie pionowe, poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu:

Oznakowanie pionowe – wg osobnego opracowania.

5. Rozwiązanie organizacji ruchu, transport materiałów:

Oznakowanie robót według Instrukcji Oznakowania Robót w pasie drogowym. Przebudowa będzie wykonywana pod ruchem, nie ma możliwości czasowego zamknięcia. W trakcie robót trzeba zapewnić ciągły dojazd do każdej posesji. Transport materiałów na budowę odbywać się będzie samochodami samowyladowczymi. Składowanie kruszyw i innych materiałów sypkich zalecane jest na placu o nawierzchni utwardzonej. W celu składowania spoiw wybudować wiatę.

6. Wpływ inwestycji na środowisko:

Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko naturalne, a także na zmianę stosunków wodnych. Wykonanie nawierzchni spowoduje zmniejszenie hałasu i zapylenia okolicznych terenów, poprawi warunki utrzymaniowe i przejezdność w okresie jesienno-wiosennym.

7. Wywłaszczenia gruntów i zieleń:

Projektuje się ulicę (drogę gminną) w ramach działek gminnych, bez ingerencji w działki sąsiadujące. W przypadku, gdy przyległy teren będzie musiał zostać czasowo zajęty dla potrzeb budowy, zostanie to poprzedzone uzyskaniem pisemnej zgody właścicieli i skierowane do Inwestora. Istniejący pas drogowy zaznaczono na planie linią ciągłą, koloru zielonego. Na w/w odcinku nie ma drzew w koronie drogi przewidzianych do wycinki.

8. Wykaz wytycznych i normatywów:

- Szczegółowe Specyfikacje Techniczne
- Wymagania Techniczne – WT-1, WT-2, WT-3
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - KPED

9. Uwagi końcowe:

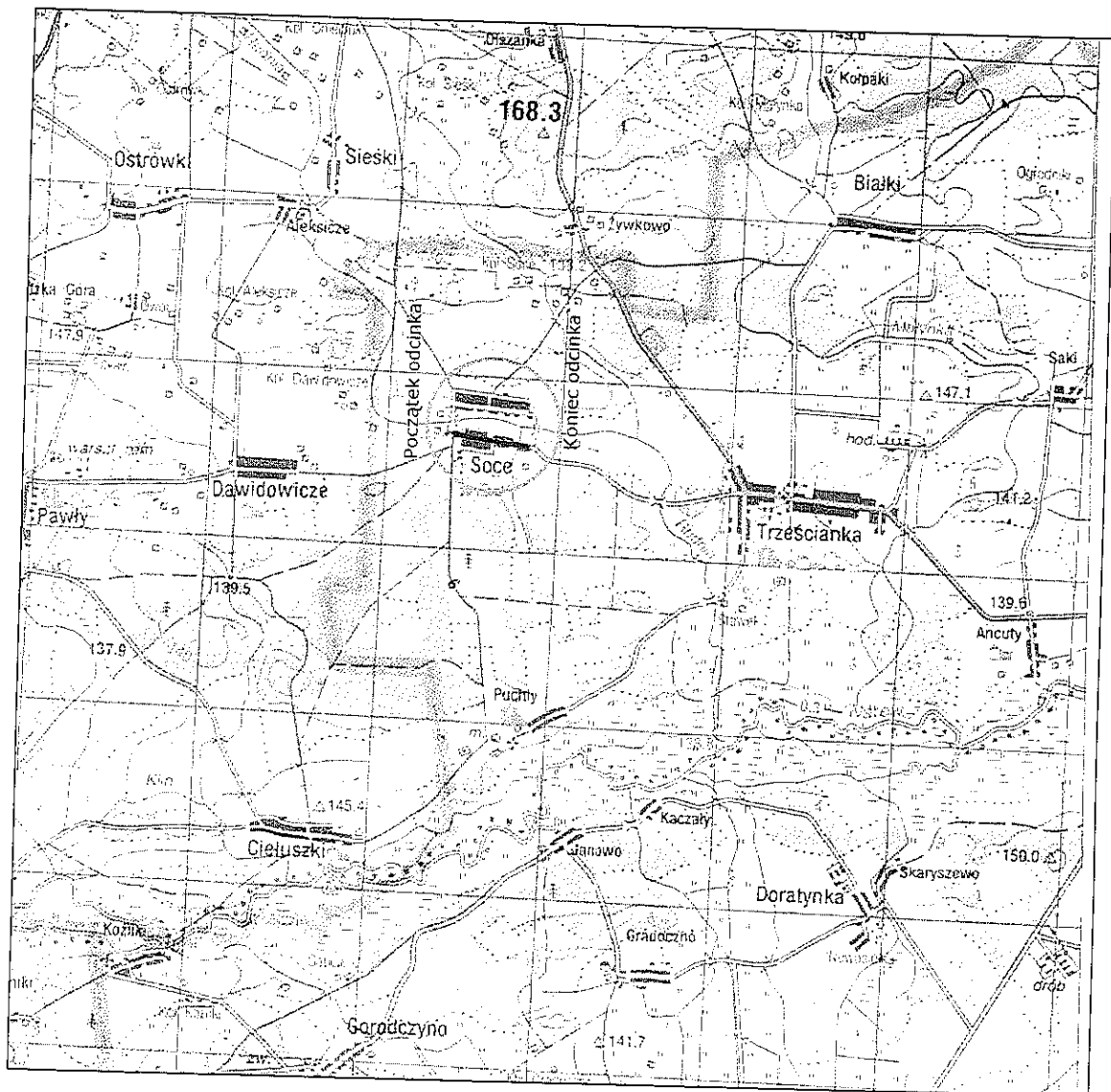
- a) W trakcie robót należy zabezpieczyć przed zniszczeniem punkty osnowy geodezyjnej umieszczone w poboczach gruntowych lub skarpach.
- b) Roboty ziemne przy użyciu sprzętu mechanicznego mogą być wykonane po uprzednim, precyzyjnym zlokalizowaniu sieci uzbrojenia podziemnego (wykopy kontrolne wykonane ręcznie).
- c) Wszystkie elementy naziemne uzbrojenia podziemnego w nawierzchni należy wyregulować w taki sposób, aby górna powierzchnia urządzenia znajdowała się w płaszczyźnie nawierzchni w miejscu usytuowania danego urządzenia.
- d) Wykonywanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni można rozpocząć po usunięciu kolizji lub zabezpieczeniu elementów uzbrojenia podziemnego, narażonych na uszkodzenie lub pozbawionych możliwości ewentualnej naprawy.
- e) Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia :
Przedmiotowa budowa nie stwarza zagrożenia bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi.
- f) Prawo budowlane /Art.20 ust.4/
Oświadczam, iż projekt został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Wszystkie uwagi wynikłe w trakcie uzgodnień zostały uwzględnione w niniejszym opracowaniu.

Sporządził:

mgr inż. Piotr Kossakowski

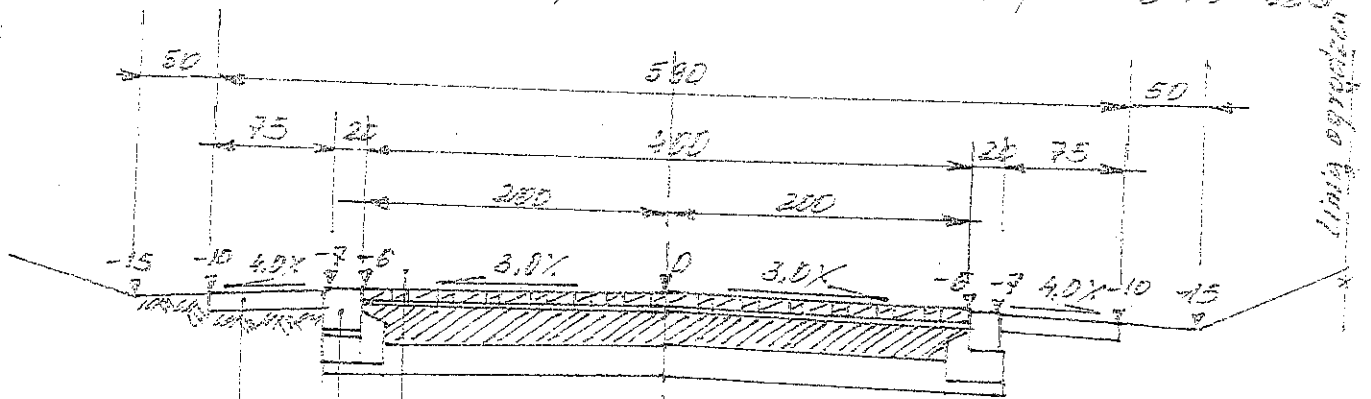
Upr. bud. nadzoru i kierowania
robotami w specj. kopsr. bud.
bez ograniczeń BL/2/98

Plan orientacyjny



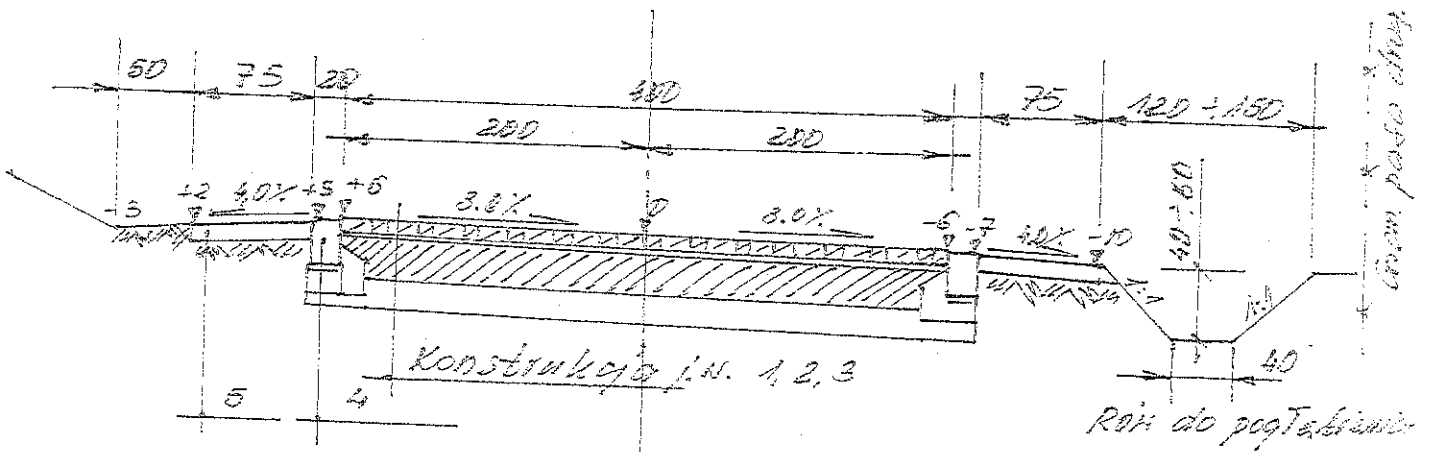
Oblekt:	Remont ulicy we wsi Soce km 0+000-0+925 /zadanie 2/	
Inwestor:	Gmina Narew	Rys nr:1
Stadium:	Materiały do zgłoszenia	Skala:1:100 000
Nazwa rys:	Plan orientacyjny	
Współpraca:	mgr inż. Piotr Kossakowski Projektant: Inż. bud. nadzoru i kierowania robotami budowlanymi, konstr. bud. bez ograniczeń 61/2/98	

Przekrój normalny w km 0+000 ÷ 0+630, 0+685 ÷ 0+825



1. Nawierzchnia - kostka bet. gr. 8 cm
na podłożu cem.-piask. gr. 5 cm
2. Podbudowa z mieszanki kruszyw natur. fr. 0/31.5 mm
(C80/100) warstwa 25 cm
3. War. oddzielająca gr. 20 cm z piasku fr. 0/2 mm
podłoże gruntonie kl. G2
4. Krawężnik bet. 30x20 cm na ławie bet. z oporem 35x25 cm
5. Pobożce ziemne gr. 10 cm, z kruszyw natur. fr. 0/31.5 mm

Przekrój normalny w km 0+630 ÷ 0+685



Objekt: Przebudowa ulicy Niechrośce / 2020

Inwestor: Gmina Narew

Magin projektu: Przekrój normalny

Wykonawca:

mgr inż. Piotr Kossakowski

Up. bud. nadzoru i kierowania
robotami w spec. konstr. bud.
bez ograniczeń Bt/2/98