

PROJEKT WYKONAWCZY

**NA PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WE
WSI DIERZBIA 0+000-0+153 i 0+000-0+106
DŁUGOŚCI CAŁKOWITEJ 259 m**

NR DZ. 364, 283

**INWESTOR: GMINA STAWISKI
PL. WOLNOŚCI 13/15 18-520 STAWISKI**

PROJEKTOWAŁ:

**JAN CZYŻEWSKI
UL. WYSZYŃSKIEGO 2A/64
18-400 ŁOMŻA**

Łomża dn. 2014.12.10.

Spis załączników

I. Część opisowa

1. opis techniczny
2. uprawnienia i przynależność do izby inżynierów projektanta

II. Część rysunkowa

1. plan orientacyjny
2. projekt zagospodarowania terenu
3. przekroje konstrukcyjne

Opis techniczny

do projektu wykonawczego **NA PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WE WSI DIERZBIA 0+000-0+108 I 0+000-0+106 DŁUGOŚCI CAŁKOWITEJ 214 m.**

1. Dane ogólne

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy **NA PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WE WSI DIERZBIA 0+000-0+153 I 0+000-0+106 DŁUGOŚCI CAŁKOWITEJ 259 m**

Niniejsze opracowanie wykonano na zlecenie Gminy Stawiski w oparciu o mapy zasadnicze, pomiary własne w terenie , rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 r., rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. (Dz.U. Nr 220 z 2003 roku poz. 2181)

2. Dane techniczne

- klasa techniczna L
- ruch kategorii R1
- prędkość projektowa 40 km/h
- szerokość jezdni 5,00 m
- obustronne gruntowe pobocza szerokości 1,00 m
- spadek poprzeczny daszkowy 2%
- promienie i spadki na łukach wg wyliczeń parametrów łuków.

3. Stan istniejący

Droga istniejąca jest nie urządzona o nawierzchni gruntowej. Szerokość pasa drogowego wynosi 10,00 - 14,00 m. Szerokość pasa drogowego jest wystarczająca do przebudowy drogi i nie zachodzi konieczność wywłaszczeń.

4. Przyjęte rozwiązania projektowe

4.1. Przebieg trasy

Projektowany przebieg drogi pokrywa się ze stanem istniejącym. Na odcinku projektowanym znajdują się łuki poziome które są opisane w dokumentacji.

4.2. Przekroje konstrukcyjne

szerokość jezdni 5,0 m obustronne pobocza szerokości 1,00 m na istniejącą nawierzchnie gruntową projektuje się podbudowę warstwa z kruszywa naturalnego 50% łamanego 50% stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm (szerokość podbudowy 5,30m) i warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości 5 cm i szerokości 5,0 m. W całej lokalizacji obustronne pobocza szerokości 1,00 m. Spadek jezdni daszkowy 2%.

Szczegóły konstrukcyjne są wyszczególnione graficznie na przekrojach normalnych. Nawierzchnia poboczy ze spadkiem 6%.

4.3. Rozwiązania wysokościowe

Niweleta drogi pozostaje bez większych zmian z uwzględnieniem grubości podbudowy z kruszywa stabilizowanego i grubości warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego. Lokalne zaniżenia istniejącej nawierzchni przewiduje się wyrównać w celu prawidłowego odprowadzenia wody opadowej.

5. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych powierzchniowe na zasadach dotychczasowych.

6. Organizacja ruchu i bezpieczeństwo robót

6.1 Stała organizacja ruchu

Rodzaj i usytuowanie oznakowania pionowego zostało pokazane na planie sytuacyjnym. Obecnie stojące tablice miejscowości i obszaru zabudowanego (4 tablice i 4 słupki) należy przestawić dla odcinka 1 na granice robót zgodnie z planem sytuacyjnym.

6.2.Organizacja ruchu na czas remontu drogi

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu w czasie trwania robót zakłada się prowadzenie prac pod ruchem. W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania wykonywanych robót, oraz zapewnienia bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników i użytkowników drogi. Stosować oznakowanie robót zgodne z projektem organizacji ruchu na czas robót.

7. Urządzenia obce

W sąsiedztwie pasa drogowego znajduje się napowietrzna linia energetyczna, kabel telekomunikacyjny i wodociąg. Urządzenia nie kolidują z przebudową drogi.

8. Bilans terenu inwestycji

Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi od 10,00-14,00m i jest wystarczająca do wykonania przebudowy drogi.

9. Wpływ inwestycji na środowisko

Projektowana inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko oraz zmianę stosunków wodnych. Przez wykonanie inwestycji zmniejszy się hałas i zapylenie powodowane ruchem pojazdów. Na przebudowywanym odcinku nie ma wycinki drzew.

Sporządził: