

# **PROJEKT WYKONAWCZY**

## **PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ZABIELE-KONOPKI MONETY W KM 0+000-0+515**

**NR DZ. 420**

**INWESTOR: URZĄD GMINY W STAWISKACH  
PLAC WOLNOŚCI 13/15  
18-520 STAWISKI**

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

**Łomża dn. 2015.06.23.**

## **Opis techniczny**

do projektu wykonawczego **PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ZABIELE-KONOPKI MONETY W KM 0+000-0+515.**

### **1. Dane ogólne**

-----

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy **PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ZABIELE-KONOPKI MONETY W KM 0+000-0+515.**

Niniejsze opracowanie wykonano na zlecenie Urzędu gminy w Stawiskach, 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 KR1
- prędkość projektowa 40 km/h
- szerokość jezdni 3,50 m
- obustronne gruntowe pobocza szerokości 0,75 m
- spadek poprzeczny daszkowy 2%
- promienie i spadki na łukach wg wyliczeń parametrów łuków.

### **3. Stan istniejący**

-----

Droga istniejąca jest częściowo wyremontowanej żwirem. Szerokość pasa drogowego 5,00-6,50 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**

-----

###### **ODC. 0+000-0+515**

szerokość jezdni 3,5 m obustronne pobocza szerokości 0,75 m na istniejącą nawierzchnię żwirową projektuje się podbudowę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości średniej 20 cm (szerokość podbudowy 3,80m), warstwa wiążąca z asfaltobetonu gr 4 cm i warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 4 cm i szerokości 3,5 m. I obustronne pobocza szerokości 0,75 m. Spadek daszkowy 2%. W przypadku nie pokrywania się pasa drogowego z istniejącą nawierzchnią żwirową należy wykonać koryto z odwozem humusu w pasie drogowym.

spadek poprzeczny na łukach i ich promienie w/g wyliczeń łuków. 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 wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego. Lokalne zaniżenia istniejącej nawierzchni przewiduje się wyrównać w celu prawidłowego odprowadzenia wody opadowej zgodnie z projektowaną niweletą.

#### **5. Odwodnienie**

-----

Odprowadzenie wód opadowych na zasadach dotychczasowych.

## **6. Organizacja ruchu i bezpieczeństwo robót**

-----

### **6.1 Stała organizacja ruchu**

-----

Rodzaj i usytuowanie oznakowania pionowego zostało pokazane na planie sytuacyjnym organizacji ruchu.

### **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 , wodociąg i kabel telekomunikacyjny.

## **8. Bilans terenu inwestycji**

-----

Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi od 5,00-6,50m 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:

## **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