



BIURO PROJEKTÓW i USŁUG BUDOWLANYCH
17-200 Hajnówka, ul. Skarpowa 3

PROJEKT WYKONAWCZY

Przebudowa drogi powiatowej Nr 1619B Dubicze Osoczne – Jagodniki

Inwestycja zlokalizowana na działkach o numerach geodezyjnych: 457, w obrębie Dubicze Osoczne, 530, 584 i 545/3 w obrębie Mochnate oraz 31 w obrębie Jagodniki

Inwestor: Gmina Dubicze Cerkiewne
ul. Główna 65
17-204 Dubicze Cerkiewne

Projektant: mgr inż. Mirosław Iwaniuk
upr. bud. PDL/0039/PWOD/07

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

- | | |
|---------------------------------|------------------|
| 1. Opis techniczny | |
| 2. Tabela robót ziemnych | - załącznik Nr 1 |
| 3. Tabela poszerzeń podbudowy | - załącznik Nr 2 |
| 4. Tabela wyrównań podbudowy | - załącznik Nr 3 |
| 5. Tabela zjazdów gospodarczych | - załącznik Nr 4 |

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|--------------------|------------------------|--------------------|
| Rys. Nr 1 | - Plan orientacyjny | - skala 1:85.000 |
| Rys. Nr 2.1 | - Plan sytuacyjny | - skala 1:1000 |
| Rys. Nr 2.2 | - Plan sytuacyjny | - skala 1:1000 |
| Rys. Nr 2.3 | - Plan sytuacyjny | - skala 1:1000 |
| Rys. Nr 3 | - Profil podłużny | - skala 1:100:1000 |
| Rys. Nr 4 | - Przekroje normalne | - skala 1:50 |
| Rys. Nr 5 | - Zjazd gospodarczy | - skala 1:50 |
| Rys. Nr 6 | - Przekroje poprzeczne | - skala 1:50:100 |
| Rys. Nr 7 | - Zatoka autobusowa | - skala 1:100 |

OPIS TECHNICZNY

do projektu wykonawczego

przebudowy drogi powiatowej Nr 1619B

Dubicze Osoczne – Jagodniki

1. Podstawa opracowania

- pomiary wysokościowe geodezyjne i pomiary uzupełniające;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 8 lipca 2004 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego;

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt na przebudowę drogi powiatowej Nr 1619B na odcinku: Dubicze Osoczne – Jagodniki o długości **2921,62 m**.

Przebudowa polegać będzie na:

- wykonaniu konstrukcji nawierzchni jezdni;
- przebudowie istniejących zjazdów gospodarczych;

3. Stan istniejący

3.1. Nawierzchnia

- od km 0+000,00 do km 2+921,62 – nawierzchnia - żwirowa o szer. 4,0÷4,5 m

3.2. Obiekty mostowe

- w km 0+319,80 - przepust z rur bet. ϕ 60 cm i L = 9,0 m
- w km 1+692,30 - przepust z rur bet. ϕ 60 cm i L = 10,0 m
- w km 1+800,00 - przepust z rur bet. ϕ 60 cm i L = 10,0 m
- w km 2+915,40 - przepust z rur bet. 3 ϕ 125 cm i L = 10,0 m

3.3. Uzbrojenia podziemne i nadziemne:

- napowietrzna linia telefoniczna;
- linie napowietrzne NN;
- wodociąg;

Uzbrojenie istniejące zostało opisane i pokolorowane na planie sytuacyjnym.

4. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

4.1. Parametry techniczne

- droga klasy - L
- kategoria ruchu - KR-1
- szerokość jezdni - 5,0 m
- szerokość poboczy - 1,0 m
- spadek poprzeczny jezdni - 2 %
- spadek poprzeczny poboczy - 6 %

4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Projektowany przebieg drogi wynika z ustaleń szczegółowego planu zagospodarowania terenu. Początek i koniec trasy dowiązano do istniejących nawierzchni bitumicznych.

Od km 2+075,0 do km 0+131,0 zaprojektowano zatokę autobusową. Szerokość zatoki wynosi 3,0 m na długości 20,0 m. Skos wjazdowy zaprojektowano na długości 24 m, natomiast skos wyjazdowy na długości 12,0 m. Za zatoką zaprojektowano peron dla wysiadających o nawierzchni żwirowej szerokości 1,5 m. Geometrię zatoki przedstawiono na Rys. Nr 7.

Wykaz łuków poziomych i załamań trasy:

| W | Kilometraż | Kąt zwrotu [g] | Promień łuku R [m] | Posze- rzenie [m] | Spadek poprzeczny | |
|-----------------|------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------|--------------|
| | | | | | i [%] | spadek |
| W ₁ | 0+077,10 | 0,6194 | załamanie | - | 2,0 | daszkowy |
| W ₂ | 0+162,01 | 13,5080 | 260 | - | 3,0 | jednostronny |
| W ₃ | 0+277,54 | 26,7538 | 160 | - | 4,0 | jednostronny |
| W ₄ | 0+441,40 | 15,9976 | 200 | - | 3,5 | jednostronny |
| W ₅ | 0+644,26 | 30,1056 | 350 | - | 2,0 | jednostronny |
| W ₆ | 0+826,97 | 1,3474 | załamanie | - | 2,0 | daszkowy |
| W ₇ | 1+121,48 | 0,5791 | załamanie | - | 2,0 | daszkowy |
| W ₈ | 1+608,05 | 40,0608 | 200 | - | 3,5 | jednostronny |
| W ₉ | 1+736,27 | 13,1763 | 200 | - | 3,5 | jednostronny |
| W ₁₀ | 2+448,54 | 11,9345 | 350 | - | 2,0 | jednostronny |
| W ₁₁ | 2+263,61 | 3,7578 | załamanie | - | 2,0 | daszkowy |

Współrzędne wierzchołków

| Wierzchołek | X | Y |
|--------------------|------------|------------|
| PT | 5777384.43 | 4737521.31 |
| W1 | 5777307.76 | 4737529.47 |
| W2 | 5777223.32 | 4737539.29 |
| W3 | 5777113.37 | 4737576.70 |
| W4 | 5776949.57 | 4737561.54 |
| W5 | 5776747.58 | 4737593.93 |
| W6 | 5776572.30 | 4737537.03 |
| W7 | 5776290.32 | 4737452.04 |
| W8 | 5775823.68 | 4737306.76 |
| W9 | 5775700.15 | 4737348.72 |
| W10 | 5774992.47 | 4737431.01 |
| W11 | 5774817.76 | 4737418.46 |
| KT | 5774522.29 | 4737379.61 |

Przekroje normalne:

Zaprojektowano sześć przekrojów normalnych - Rys. Nr 4

4.3. Niweleta drogi

Niweletę dostosowano do istniejących zjazdów gospodarczych. Drogę dowiązano wysokościowo do istniejącej nawierzchni żwirowej na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1688B. Niweletę opracowano w państwowym układzie wysokościowym

Profil podłużny dopasowano wysokościowo do istniejących zjazdów gospodarczych oraz do istniejącej nawierzchni żwirowej celem wykorzystania jej jako podbudowy. Niweletę opracowano w państwowym układzie wysokościowym.

Spadki i łuki pionowe:

- spadki podłużne niwelety wynoszą do 0,30 % do 1,40 %.
- zaprojektowano siedem łuków pionowych o promieniach $R=2000$, 3000 i 4000 m.

4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni:

- obustronne poszerzenie po 45 cm istniejącej nawierzchni żwirowej kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu ciągłym $0\div 31,5$ mm grubości 25 cm;
- wyrównanie istniejącej nawierzchni kruszywem naturalnym stabilizowanym, mechanicznie o uziarnieniu ciągłym $0\div 31,5$ mm o zmiennej grubości

- warstwa ścieralna wykonana metodą potrójnego powierzchniowego utrwalenia grysami i emulsją grubości 3 cm.

Zatoka autobusowa:

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 30 cm;
- warstwa ścieralna wykonana metodą potrójnego powierzchniowego utrwalenia grysami i emulsją grubości 3 cm.

Zjazdy gospodarcze:

nawierzchnia bitumiczna (szerokości 1,0 m):

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm;
- warstwa ścieralna wykonana metodą potrójnego powierzchniowego utrwalenia grysami i emulsją grubości 3 cm.

nawierzchnia żwirowa:

- nawierzchnia żwirowa grubości 20 cm

Pobocza :

- nawierzchnia żwirowa grubości 5 cm

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie jezdni jest rozwiązane metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych do istniejących rowów przydrożnych i przepustów.

Na odcinku od km 1+800,00 do km 2+921,62 należy oczyścić istniejące rowy oraz znajdujące się na nich przepusty. Rowy powinny posiadać dno o szerokości 0,4 m, natomiast skarpy powinny mieć pochylenie w stosunku 1:1,5, a przeciwskarpy 1:1.

5. Uzbrojenia projektowane

Nie projektuje się dodatkowego uzbrojenia terenu niezwiązanego z drogą.

6. Wyburzenia, wywłaszczenia, wycinka drzew

Inwestycja nie wymaga wyburzeń ani wycinki istniejącego drzewostanu.

Projektowana droga mieści się w istniejących liniach rozgraniczających, a zatem nie zachodzi konieczność zajęcia dodatkowego terenu,

7. Organizacja ruchu

Stała organizacja ruchu stanowi odrębne opracowanie.

8. Uwagi końcowe

- *istniejące punkty osnowy geodezyjnej zlokalizowane w projektowanej drodze należy chronić i odpowiednio zabezpieczać. W przypadku zniszczenia punktu osnowy geodezyjnej, należy go odtworzyć przez uprawnionego geodetę;*
- *należy zwrócić szczególną uwagę na zagęszczenie robót ziemnych i podbudowy z kruszywa naturalnego;*
- *wszelakie roboty w obrębach sieci niezwiązanych z funkcjonowaniem drogi należy wykonywać ręcznie.*

Opracował: