

OPIS TECHNICZNY

do projektu architektoniczno-budowlanego

1. Rozwiązania projektowe

1.1. Geometria

Trasę drogi podzielono na dwa odcinki.

Początek projektowanej trasy odcinka I drogi gminnej Nr 108552B przyjęto w km 0+000 na krawędzi istniejącej jezdni bitumicznej drogi powiatowej Nr 1672B, zaś koniec trasy w km 0+182,50 przy granicy z działką o nr ewid. 12. Ten odcinek drogi zakończony będzie „ślepo”.

Początek trasy odcinka II drogi gminnej Nr 108552B przyjęto w km 0+000 na krawędzi istniejącej jezdni bitumicznej drogi powiatowej 1672B, zaś koniec trasy w km 1+705 na granicy istniejącego pasa drogowego drogi wojewódzkiej Nr 685.

Oś trasy drogi gminnej pozostawiono zasadniczo jak w stanie istniejącym, aby umiejscowiona była ona centralnie względem linii rozgraniczających pasa drogowego. W planie zaprojektowano 10 załamań osi, z których 8 wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R=15 - 500$ m.

Na całym odcinku projektowanej drogi gminnej przewidziano przekrój szlakowy tj. jezdnię o szerokości 4,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 0,5 m.

Skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1672B (w km 0+000) rozwiązano jako zwykle. Zastosowano łuki wyokrąglające o promieniach $R=5,0 \div 7,0$ m.

Zjazdy gospodarcze należy wykonać o szerokości jezdni 3,5 m z łukami wyokrąglającymi o promieniach $R=4,0$ m.

1.2. Niweleta jezdni

Niweletę drogi zaprojektowano w dowiązaniu do rzędnych istniejącej drogi i przyległego terenu. Zaprojektowano spadki podłużne od 0,20% do 4,50% zapewniające prawidłowe odwodnienie.

Niweletę opracowano w dowiązaniu do państwowego układu wysokościowego.

1.3. Konstrukcja nawierzchni

W oparciu o dokumentację techniczną badań podłoża gruntowego oraz o „Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Nr 43, poz. 430) oraz wymagania Inwestora zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

- a) na drodze gminnej nr 108552B (od km 0+000 do km 0+182,50 – odcinek I i od km 0+000 do km 1+705 – odcinek II):**

- warstwa ścieralna - trzykrotne powierzchniowe utwardzenie (*trzykrotny sprysk emulsji asfaltowej średniorozpadowej, trzykrotne rozsypanie kruszywa sortowanego oraz zagęszczenie walcem gładkim poszczególnych warstw; do zabiegu należy stosować żwiry kruszone o uziarnieniu 16/31,5 mm, 11/16 mm, 8/11 mm.*

- podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm

b) na zjazdach:

- nawierzchnia żwirowa grub. 20 cm

c) na włączeniu drogi gminnej nr 108552B do drogi wojewódzkiej (od km 1+705 do km 1+712):

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 5 cm (KR2),
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego grub. 9 cm (KR2),
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm

1.4. Odwodnienie

Odwodnienie jezdni projektuje się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych poprzez zastosowanie normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych.

W związku z brakiem możliwości odprowadzenia wody rowami do naturalnych odbiorników, przewidziano odwodnienie do rowów istniejących.

Pod jezdnią wlotów drogi gminnej Nr 108552B na rowie przydrożnym drogi powiatowej Nr 1672B należy wykonać przepusty z rur polietylenowych \varnothing 50 cm, o długościach 14,0 m i 12,0 m.

Dno i skarpy rowów w rejonie projektowanych przepustów należy oczyścić i wyprofilować na długościach podanych na rys. nr 2.

Wodę opadową w km 0+173,50 (odcinek I) skierowano do projektowanej studzienki ściekowej wg KPED 02.13 podłączonej przykanalikiem z rur PVC o średnicy 200 mm do studni kanalizacyjnej wg KPED 02.07 o średnicy 1250 mm pracującej jako studnia chłonna (km 0+176).

Na powyższe elementy odwodnienia uzyskano pozwolenie wodnoprawne wydane przez Starostwo Powiatowe w Hajnówce w dn. 11.02.2011 r.

Na odcinku I należy wykonać drenaż w postaci rurek ceramicznych o średnicy 100 mm po obu stronach drogi i wprowadzić je do projektowanej studni chłonnej. Szczegół drenu pokazano na rys. nr 4.

1.5. Zieleń

Przy przebudowie drogi gminnej nr 108558B konieczne będzie wykarczowanie młodych drzew o średnicy do 10 cm w ilości 34 szt. oraz krzewów o średniej gęstości o powierzchni 280 m², które kolidują z przebiegiem drogi, zjazdów i rowów odwadniających oraz bezpośrednio zagrażają bezpieczeństwu ruchu.