

Opis techniczny

do projektu przebudowy drogi gminnej nr 105653B Truszkki-Kossaki w km 0+000 - 2+825,00 , gmina Piątnica, woj. podlaskie. Droga zlokalizowana jest na działce o numerze geodezyjnym 165.

1. Dane ogólne

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej nr 105653B Truszkki-Kossaki w km 0+000 - 2+825,00.

Niniejsze opracowanie wykonano na zlecenie Urzędu Gminy w Piątnicy w oparciu o wtórnik geodezyjny, pomiary własne w terenie i 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., Ustawę z dnia 20 czerwca 1997r. „Prawo o ruchu drogowym”.

2. Dane techniczne

- klasa drogi D
- prędkość projektowa 40 km/h
- ruch R1
- szerokość korony 6,50 m
- szerokość jezdni 5,0 m, poboczy po 0,75 m
- spadek poprzeczny na prostej 2%
- promienie i spadki na łukach wg wyliczeń parametrów łuków.

3. Stan istniejący

Rozpatrywany odcinek drogi znajduje się w ciągu drogi gminnej drogi gminnej nr 105653B Truszkki-Kossaki w km 0+000 - 2+825,00, odcinek długości 2825 m.

Droga istniejąca jest nie urządzona o nawierzchni gruntowej szerokości ok. 4,00 m , szerokość korony drogi 6,00 m, szerokość pasa drogowego zmienna od 8,00 m do 13,0 m.

W chwili obecnej służy wyłącznie do obsługi ruchu lokalnego i transportu rolniczego (dojazd do gospodarstw i do pól).

4. Przyjęte rozwiązania projektowe

4.1 Przebieg trasy

Początek trasy przyjęto w kilometrze 0+000 na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 23373 w miejscowości Truszki. Koniec trasy przyjęto w kilometrze 2+825,00 na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Kossaki. Projektowany przebieg drogi pokrywa się z istniejącym.

Szerokość pasa drogowego jest wystarczająca do wykonania przebudowy drogi

4.2 Przekroje normalne

Na całym odcinku jezdni o szerokości 5,00 m i obustronne pobocza po 0,75 m, korona drogi 6,50. Spadek poprzeczny na prostej daszkowy 2%.

Projektuje się wykonanie:

- dolnej w-wy podbudowy grubości 12 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102,
- górną w-wy podbudowy o grubości 8 cm z kruszywa łamanego mechanicznie wg PN-S-06102.
- warstwy wiążącej z betonu asfaltowego na ruch KR1 o grubości 5 cm wg PN-S-96025,
- warstwy ściernicowej z betonu asfaltowego na ruch KR1 o grubości 3 cm wg PN-S-96025.

4.3. Rozwiązania wysokościowe.

Niweletę drogi zaprojektowano z uwzględnieniem grubości podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie i grubości warstwy z betonu asfaltowego z uwzględnieniem korekt związanych z koniecznością zachowania płynności trasy.

5.0 Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych powierzchniowe do rowów przydrożnych i cieków naturalnych (rowów melioracyjnych) na zasadach dotychczasowych.

6.0. Technologia robót

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu w czasie trwania robót zakłada się prowadzeniem prac pod ruchem. W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania wykonywanych robót oraz zapewnić bezpieczeństwo zatrudnionych pracowników i użytkowników drogi.

7.0. Uzbrojenia terenu

W sąsiedztwie pasa drogowego w terenie zabudowanym na początku i końcu projektowanej trasy znajduje się napowietrzna linia energetyczna i telekomunikacyjna oraz wodociąg. Nie będą one kolidowały z projektowaną inwestycją.

8.0. Wpływ inwestycji na środowisko

Projektowana inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko oraz zmianę stosunków wodnych.

Opracował: