



DOKUMENTACJA TECHNICZNA BRANŻY DROGOWEJ

Nazwa Inwestycji: Przebudowa (remont) istniejącej drogi gminnej o nawierzchni żwirowej nr 101766 B
Szeszupka- Malesowizna –Bachanowo
km 0+000 – km 1+394,62
(od dr. powiatowej nr 1132B Błaskowizna –Gulbieniszki)

Numery działek: (Zarząd Dróg Powiatowych w Suwałkach) 49/2;
49/1; 50/3;12/8; 16/5; 55/1 (Gmina Jeleniewo)

Adres : Bachanowo, gm. Jeleniewo

Inwestor: Gmina Jeleniewo

Zespół autorski:

<u>Branża</u>	<u>Projektant</u>	<u>Podpis</u> <u>Data</u>
Drogowa	inż. Renata Stankiewicz upr. PDL/0030/ZOOD/04 mgr inż. Anna Topolska	
Drogowa Sprawdzający:	mgr.inż. Stanisław Nowik upr. SUW 47/89	

Suwałki, październik 2007r.



SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis techniczny
2. Wykaz działek zajętych pod inwestycję- wypis z rejestru gruntów
3. Uzgodnienie nr 93205 z Telekomunikacją Polską .S.A – Obszar Pionu Sieci w Olsztynie z dnia 05.10.07.2007r.
4. Uzgodnienie z dnia.16.10.2007r. ZEB Dystrybucja Sp. z o. o. Rejon Energetyczny Dystrybucji Suwałki.
5. Uzgodnienie z Zarządem Dróg Powiatowych w Suwałkach podłączenia drogi gminnej do drogi powiatowej.
6. Informacja dotycząca „Bezpieczeństwa i ochrony zdrowia”

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

7. Plan sytuacyjny drogi skala 1:1000 – rys. nr 1.1; 1.2
8. Plan sytuacyjny szczegół włączenia do drogi powiatowej nr 1132B skala 1:500 – rys. nr 2.1
9. Przekroje normalne konstrukcyjne drogi skala 1:50 – rys. nr 3.1, 3.2
10. Profil podłużny 1:100/1000 – rys. nr 4.0



OPIS TECHNICZNY

Do projektu drogowego na przebudowę (remont) istniejącej drogi gminnej o nawierzchni żwirowej

km 0+000 – km 1+394,62 (od dr. powiatowej nr 1132B Błaskowizna –Gulbieniszki)

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest utwardzenie na długości 1394,62 mb istniejącej drogi gminnej o nawierzchni żwirowej. Początek trasy w km 0+000 zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1132B (oś nawierzchni bitumicznej), koniec trasy w km 1+394,62. W zakres prac wchodzi utwardzenie nawierzchni na szerokość 4,0m z poszerzeniami na łukach o $R < 150m$. Obustronne pobocza żwirowe szer. 1,25m.

2. Charakterystyka stanu istniejącego

Droga klasy „L” (lokalna VII klasy technicznej) przeznaczona do obsługi lokalnej, stanowi drogę gminną od drogi powiatowej nr 1132B Błaskowizna - Gulbieniszki o szerokości ok. 9,0m w liniach rozgraniczających. Jezdnia o nawierzchni żwirowej, szerokość korony drogi zmienna 6,0m - 6,5 m, utrzymana w dobrym stanie technicznym, wymaga uzupełnienia mieszanką kruszywową istniejącej podbudowy, uzyskania właściwych spadków na odcinkach łuków poziomych oraz wyprofilowania spadków poprzecznych na odcinkach prostych. Odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów. Znaczną część terenów przyległych stanowią działki o charakterze rolniczym.

3. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

Prędkość projektowa na drodze gminnej wynosi 40km/h. Przekrój trasowy. Początek trasy w km 0+000 zlokalizowano w osi nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 1132B i koniec trasy km 1+394,62. Szerokość korony 6,50m (poszerzenia w rejonie łuków poziomych). Oś projektowanej drogi pokrywa się z osią istniejącą. Na odcinku drogi gminnej zaprojektowano nawierzchnię bitumiczną szer. 4,0m (z poszerzeniami na łukach o $R < 150m$),



obustronne pobocza żwirowe szerokości 1,25m. Niweletę dostosowano do stanu istniejącego z drobnymi korektami. Przekrój daszkowy 2% na odcinkach prostych, jednostronny na łukach. Na trasie w planie przewidziano 3 łuki poziome $R_{\min}=18m$, $R_{\max}=400m$

Pod zjazdami wykonać przepusty rurowe ϕ 40cm zgodnie z załączonym wykazem zjazdów.

Urządzenia obce:

- należy ułożyć przepusty dwudzielne typu Arot PS100, na 4 poprzecznych przejściach kabli pod drogą (24mb)

4. Konstrukcja i technologia nawierzchni.

Rozwiązania konstrukcyjne i techniczne uwzględniają natężenie i strukturę ruchu oraz warunki gruntowo-wodne i klimatyczne.

Prognozowane natężenie ruchu w 2010 r.: w roku średni dobowy ruch na rozważanym odcinku drogi gminnej nie przekroczy 320 P/d pojazdów na dobę w obu kierunkach w tym 10 pojazdów ciężarowych na dobę, co klasyfikuje ruch do kategorii lekkiej KR-1.

Konstrukcja:

nawierzchnia szerokości 4,0m na prostej (poszerzenia na łukach $R < 150m$):

- warstwa ścieralna gr. 6,0cm po zagęszczeniu, z betonu asfaltowego stand. II,
- podbudowa z mieszanki kruszywowej (30% łamanego) – gr. 10cm po zagęszczeniu
- obustronne pobocza żwirowe szerokości do 1,25m

5. Zadrzewienie

Wycinka drzew nie występuje.

6. Zajętość terenu

Odcinek drogi od km 0+000 do km 1+394,62 zaprojektowano na działkach będących własnością Gminy Jeleniewo. Podłączenia do drogi powiatowej nr 1132B uzgodniono z ZDP w Suwałkach, na dz. o nr geod. 49/2; 49/1; 50/3; 12/8; 16/5; 55/1

7. Wpływ Inwestycji na środowisko.

Projektowana inwestycja nie będzie pogarszała stanu środowiska przyrodniczego i oddziaływała negatywnie na zdrowie człowieka. Zmiana



nawierzchni żwirowej na bitumiczną zmniejszy hałas, skróci czas podróży co znacznie obniży emisję spalin a przede wszystkim zmniejszy uciążliwość mieszkańców wynikającą z powstającego kurzu z nawierzchni żwirowej.

Remont drogi gminnej ma na celu usprawnienie ruchu lokalnego i turystycznego. Opracowaniem objęto pas drogowy drogi lokalnej gminnej (VII kl. technicznej) o długości 1394,62 mb i powierzchni około 8600 m², w tym:

- pow. Jezdni o naw. bitum - 5800 m²
- pow. poboczy żwirowych - 2800 m²

Droga zlokalizowana jest poza obszarem zabudowanym

Droga obciążona jest ruchem lokalnym.

Droga charakteryzuje się:

- nawierzchnia żwirowa
- W liniach rozgraniczających drogi występuje zieleń wysoka. Stan zieleni jest zadawalający.

Wykopalka i stanowiska archeologiczne nie występują.

Eksploatacja drogi powoduje emisję spalin oraz hałasu.

Planowane zmiany polegają na:

- utwardzenie nawierzchni jezdni, do nośności wymaganej dla KR-1, poprzez ułożenie warstwy ścieralnej gr.6,0cm z betonu asfaltowego.

Odprowadzenie wód opadowych z nawierzchni powierzchniowo.

Przewiduje się wykonanie następujących robót, które wywierają wpływ na czynniki środowiskowe, w tym klimat akustyczny oraz zagrożenie środowiska wibracjami.

- roboty ziemne (oczyszczenie rowów),
- profilowanie podbudowy,
- uzupełnienie podbudowy, zagęszczenie
- ułożenie nawierzchni bitumicznej, zagęszczenie

➤ Wpływ przedsięwzięcia na wibracje

W strukturze ruchu na drodze dominować będą samochody osobowe, udział pojazdów ciężkich wynosi 5 % w porze dnia. W przypadku gładkich, nowooddanych do eksploatacji nawierzchni jezdni nie należy spodziewać się szkodliwego oddziaływania drgań na budynki i uciążliwego wpływu na ludzi przebywających w tych budynkach.

Stan nawierzchni - bardzo dobry po przebudowie, spowoduje znaczne zmniejszenie wpływu wibracji.

W trakcie realizacji praca maszyn drogowych jest krótkotrwała, a generowane drgania rozprzestrzeniają się na niewielkiej powierzchni, w związku z czym można je pominąć.

➤ Oddziaływanie inwestycji na jakość powietrza.

Użytkowanie przebudowanej ulicy będzie źródłem emisji substancji gazowych i pyłów. Ruch poruszających się pojazdów spowoduje emisję: tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, węglowodorów, fenoli, ołowiu, związków



ołowiu, kadmu, chromu, wanadu. Ze względu na skrócenie czasu podróży z tytułu poprawy stanu nawierzchni należy założyć, że ilości; tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki i węglowodorów ulegną zmniejszeniu.

Sprzęt budowlany, w czasie budowy, będzie emitował spaliny pochodzące z silników. Ilość spalin nie powinna w zauważalny sposób zwiększać ilości powstałych na drogach w trakcie ich eksploatacji. W trakcie realizacji oddziaływanie prac budowlanych na jakość powietrza będzie nieznaczne.

➤ **Wody podziemne**

W następstwie przebudowy drogi nie zostaną zakłócone stosunki wód gruntowych.

➤ **Gospodarka humusem.**

Humus, w granicach robót ziemnych, przewiduje się do zdjęcia, hałdowania i ponownego wbudowania na planowanych skarpach.