

OPIS TECHNICZNY

Remontu drogi wewnętrznej w miejscowości Osipy-Wydzioły Drugie, gmina Wysokie Mazowieckie, dz. nr 119 w lokalizacji 0+000,00 - 0+615,00 km

1. Podstawa opracowania.

Projekt opracowano na zlecenie Gminy Wysokie Mazowieckie na podstawie: obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych mapy ewidencyjnej w skali 1:5000, wizji lokalnej i pomiarów uzupełniających w terenie, uzgodnień z Inwestorem dotyczących technologii i zakresu prac.

2. Inwestor

Gmina Wysokie Mazowieckie
ul. Mickiewicza 1A
18 - 200 Wysokie Mazowieckie

Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest remont drogi wewnętrznej, położonej w miejscowości Osipy-Wydzioły Drugie, dz. nr 119 w lokalizacji 0+000,00 - 0+615,00 km, gmina Wysokie Mazowieckie, które stanowią własność Inwestora. Niniejszy projekt przedstawia rozwiązania sytuacyjne. Stanowi podstawę do sporządzenia przedmiaru robót, kosztorysu inwestorskiego, przygotowania oferty przez Wykonawcę i realizacji robót budowlanych.

3. Charakterystyka stanu istniejącego

Istniejąca droga znajduje się w granicach administracyjnych gminy Wysokie Mazowieckie. Odcinek przewidziany do remontu w chwili obecnej służy jako dojazd do przyległych pól uprawnych.

Na etapie projektowania powyższa droga posiada szczątkowe masy asfaltowe spękaną i popękana podłużnie o szerokości jezdni ~3,0 m. Pobocza do granic pasa drogowego porośnięte są trawą. Stan techniczny nawierzchni jest zły, występują liczne spękania nawierzchni bitumicznej, nierówności i zadolenia. W porze wiosennej i jesiennej powstają zastoiska wody, przejazd jest utrudniony.

Korona drogi w ocenie wizualnej posadowiona jest na gruntach spoistych zwięzłych. W chwili projektowania odwodnienie korpusu drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu do istniejących cieków wodnych.

4. Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

4.1 Planowany zakres inwestycji

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie miejscowości Osipy-Wydzioły Drugie, gmina Wysokie Mazowieckie i przebiega w otoczeniu pól.

Początek projektowanego odcinka przyjęto zgodnie z kilometrażem w lokalizacji roboczej, 0+000,00 - 0+615,00 km, dz. nr 119. Łączna długość remontowanego odcinka wynosi 615,0 metrów, W ramach przedsięwzięcia planuje się wykonanie niżej wymienionych robót:

- profilowanie i zagęszczanie podłoża wykonane mechanicznie $4 \text{ m} \times 615 \text{ m} = 2460,0 \text{ m}^2$
- koryta wykonane mechanicznie gł. 30 cm na całej szerokości $4 \text{ m} \times 615 \text{ m} = 2460,0 \text{ m}^2$
- warstwa odsączająca zagęszczona mechanicznie o gr 10 cm $4 \times 615 = 2460,0 \text{ m}^2$
- warstwa dolna podbudowy z pospółki z dodatkiem kruszyw łamanych (30%) o grubości po zagęszczeniu 20 cm $4 \times 615 = 2460,0 \text{ m}^2$
- nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych asfaltowych o gr. 5 cm (warstwa wiążąca)- $615,0 \text{ m} \times 3,0 \text{ m} = 1845,0 \text{ m}^2$
- pobocza żywirowe rozścielane ręcznie - grubość po zagęszczeniu 5 cm $2 \times 0,5 \times 615,0 = 615,0 \text{ m}^2$

Na całym odcinku drogi o długości 615,0 mb przewiduje się wykonanie jezdni o szerokości 3,0 m.

Korona drogi szerokości 4,0 m. Spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%.

Uwzględniając stan istniejący przewiduje się konstrukcję nawierzchni jak dla ruchu KR1 na podłożu G1 o module sprężystości nie mniejszym niż 100 MPa — zgodnie z warunkami

technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie następująco:

- istniejąca nawierzchnia zostanie sfrezowana a w jej miejsce zostanie wylana nowa nawierzchnia z masy mineralno-bitumicznej,
- profilowanie i zagęszczenie podłoża,
- koryta wykonane mechanicznie,
- warstwa odsączająca zagęszczona mechanicznie,
- warstwa dolna podbudowy z pospółki z dodatkiem kruszyw łamanych,
- nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych,
- pobocza z nawierzchni żwirowych rozścielany ręcznie.

Odwodnienie drogi zostanie przeprowadzone systemem powierzchniowego spływu wód, naturalnym stokiem terenu do istniejących cieków wodnych.

Wysokościowo istniejąca niweleta drogi nie ulegnie znaczącym zmianom i poddana będzie jedynie nieznacznej korekcie wynikającej z profilowania drogi.

Nie przewiduje się wycinki zadrzewienia i innej ingerencji w istniejącą zielen.

Planowane roboty mieszczą się w granicach istniejącego pasa drogowego.

Droga po remoncie nie zmieni swojej funkcji i kategorii.

Zakres robót polega na odtworzeniu stanu pierwotnego i nie nastąpi zmiana parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi.

Trasę drogi w planie wpasowano w możliwie maksymalnym stopniu po istniejącym jej przebiegu w granicach pasa drogowego stanowiącego własność Inwestora Odcinki remontowanych dróg się nie sumują.

Wnioskowana inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących pogorszyć stan środowiska zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r., w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839).

Dane techniczne:

- prędkość projektowa 40 km/h
- ruch KR1,
- szerokość jezdni 3,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%, poboczy 6%.

Teren, na którym zlokalizowana jest przedmiotowa droga nie jest położony w obszarze objętym jakąkolwiek prawną formą ochrony przyrody ani też ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej.

Wszystkie roboty należy wykonać przy odpowiednim ich oznakowaniu zgodnie z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy z zachowaniem zasad podanych w Polskich Normach i Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Do wykonania robót należy stosować materiały dopuszczone do obrotu powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Organizacja ruchu

W związku z robotami na drodze nie wprowadza się zmian w istniejącej stałej organizacji ruchu.

Ze względu na brak możliwości wykonania robót związanych przy całkowitym zamknięciu ruchu na drodze, roboty można wykonywać przy dopuszczeniu ruchu lokalnego.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. z 2019 poz. 2311).

WÓJT

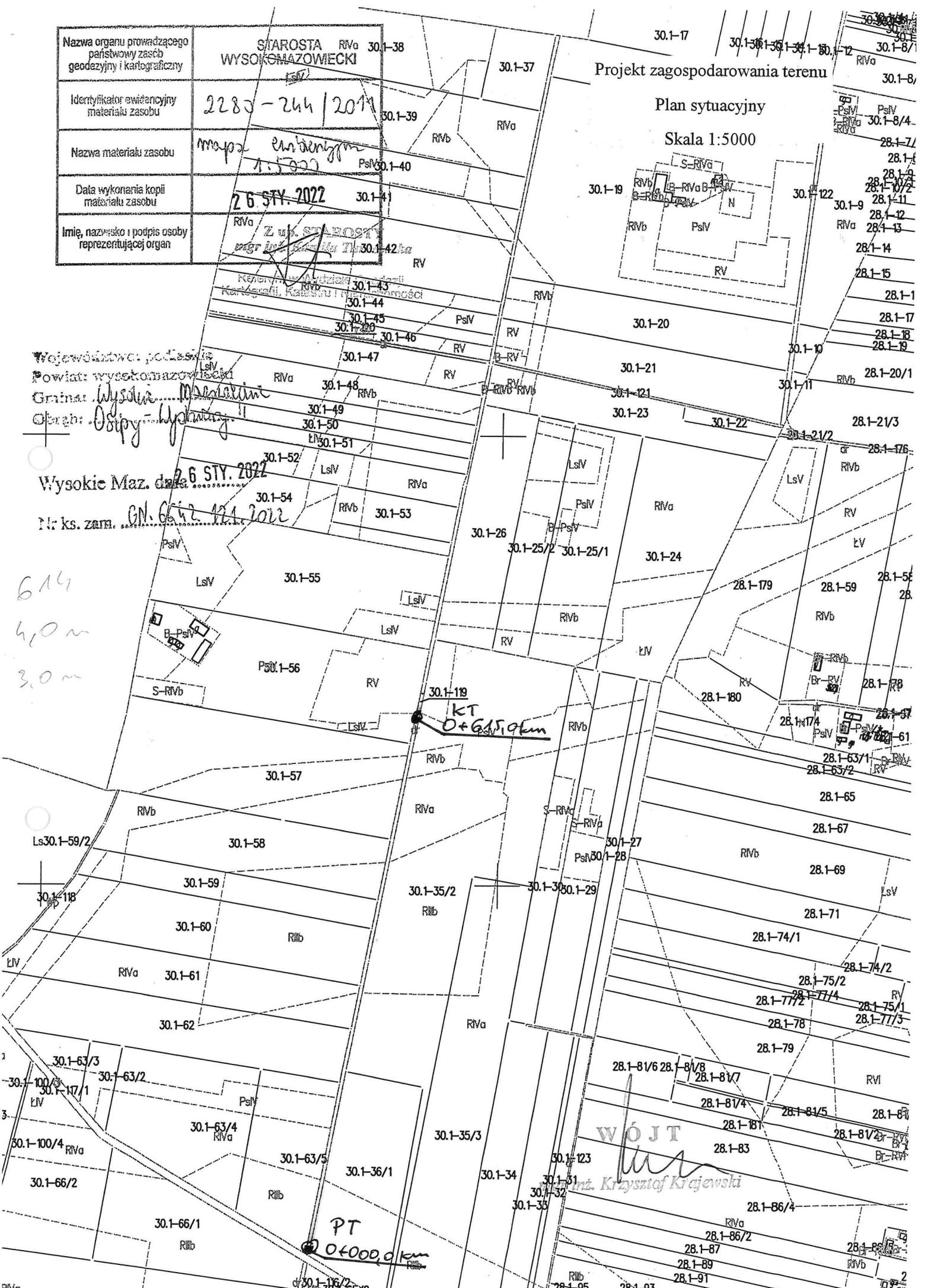
mgr inż. Krzysztof Krajewski

Nazwa organu prowadzącego państwowy zasób geodezyjny i kartograficzny	STAROSTA RVo 30.1-38 WYSOKOMAZOWIECKI
Identyfikator ewidencyjny materiału zasobu	2283-244/2019
Nazwa materiału zasobu	mapa ewidencyjna 1:5000
Data wykonania kopii materiału zasobu	26 STY. 2022
Imię, nazwisko i podpis osoby reprezentującej organ	Z. STAROSTA mgr inż. Krzysztof Krajewski

Projekt zagospodarowania terenu
Plan sytuacyjny
Skala 1:5000

Województwo: podlaskie
Powiat: wysokomazowiecki
Gmina: Wysokie Mazowieckie
Obręb: Osipy - Urbanizacja II
Wysokie Maz. data 26 STY. 2022
Nr. ks. zam. CN. 6542/121.2022

614
4,0 m
3,0 m



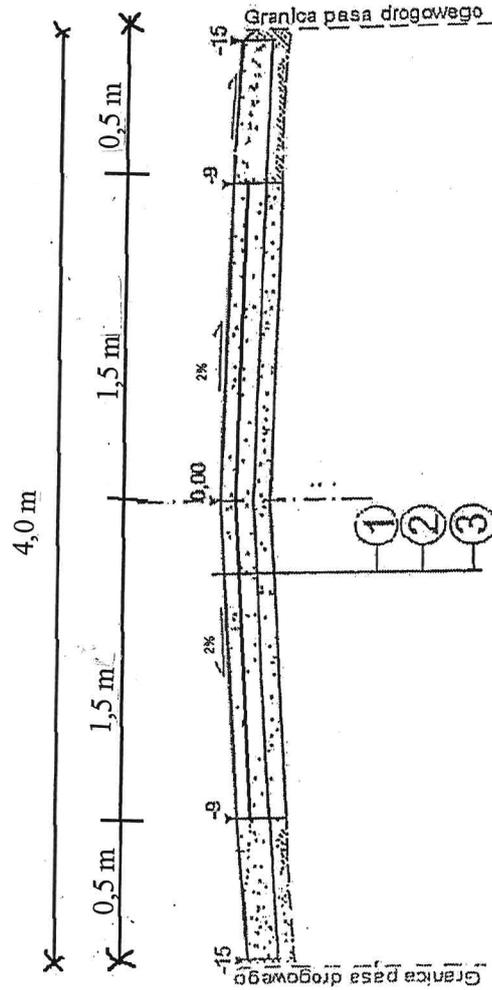
WÓJT

mgr inż. Krzysztof Krajewski

PT
0+000,0 km

KT
0+615,0 km

PRZEKRÓJ NORMALNY NA PROSTEJ



1. nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych asfaltowych o grubości 5 cm (warstwa ścieralna)
2. warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego gr 20 cm
3. warstwa odsączająca zagęszczona mechanicznie o gr 10 cm

WÓJT

mgr inż. Krzysztof Krajewski