

**OBIEKT :** *Przebudowa drogi powiatowej nr 1598N w Wilkowie*

**KODY ROBÓT :** *Klasa : 45233120-6 Roboty w zakresie budowy dróg*

**ADRES :** *Wilkowo - Gmina Węgorzewo, Powiat węgorzewski*

**INWESTOR :** *STAROSTWO POWIATOWE W WĘGORZEWIE  
11-600 WĘGORZEWO, UL. 3 MAJA 17B*

**STADIUM :** *PROJEKT TECHNICZNY*

**PROJEKTANT :**

*Egz. Nr 1*

*Olecko , październik 2020r.*

## **Zawartość opracowania.**

### ***I CZEŚĆ OPISOWA***

1. Oświadczenie projektanta.
2. Kserokopie uprawnień projektanta.
3. Zaświadczenie o przynależności projektantów do Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa
4. Opis techniczny
5. Przedmiar robót
  - wykaz zjazdów zał. Nr 1
6. Kosztorys ofertowy

### ***II. CZEŚĆ RYSUNKOWA***

1. Projekt zagospodarowania terenu w skali 1: 500
2. Przekroje normalne drogi w skali 1:50

## OPIS TECHNICZNY

### Do projektu technicznego przebudowy drogi powiatowej nr 1598N w Wilkowie

#### 1. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe.

1. Umowa ze Starostwem Powiatowym w Węgorzewie
2. Mapa sytuacyjna w skali 1: 500
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz. U. Nr 43 , poz. 430 z późn. zmianami/.
4. Katalog powtarzalnych elementów drogowych KPED.
5. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - GDDP Warszawa 1997r.
6. Wymagania techniczne WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2010.
7. Własne pomiary terenowe i inwentaryzacja istniejących urządzeń.

#### 2.0. Parametry techniczne projektowe.

– Klasa techniczna drogi	- L
– Prędkość projektowa	- $V_p=40\text{km/h}$
– Kategoria ruchu	- KR2
– Szerokość korony drogi	- 5,50m
– Szerokość jezdni	- 4,00
– Szerokość pobocza gruntowego	- 2x0,75m
– Pochylenia poprzeczne jezdni	- 2,0%
– Spadek poboczy gruntowych	- 6,0%

#### 3.0. Stan istniejący i zakres opracowania.

##### 3.1. Ukształtowanie istniejącej drogi w planie.

Droga powiatowa Nr 1598N na odcinku objętym opracowaniem posiada długość 0+370 km (od km 0+000 do km 0+370). Nawierzchnia jezdni brukowcowa jest bardzo zniszczona - odkształcona poprzez wieloletnią eksploatację. Jest to droga powiatowa klasy technicznej L, jednojezdniowa szerokości jezdni 4,00 m. Pobocza nie istnieją, a zjazdy publiczne i indywidualne są nienormatywne. Na całej długości opracowania otoczenie drogi stanowią grunty rolne oraz rozproszona zabudowa zagrodowa. Natężenie ruchu na drodze objętej projektem charakteryzuje się zmiennością, ze wzmożeniem ruchu o charakterze turystycznym w okresie letnim, ze znacznym udziałem samochodów osobowych. Poza sezonem występuje ruch lokalny wynikający z prowadzonej działalności rolniczej i gospodarczej.

W opracowaniu projektowym przyjęto roboczy kilometr projektowanej przebudowy drogi. Początek projektowanej przebudowy przyjęto w km 0+000 od granicy z działką

nr 252, natomiast koniec do granicy z działką 103/2 w km 0+370. Długość drogi powiatowej do przebudowy 0,370 km .

### 3.2. Zagospodarowanie przyległego terenu.

Na całej długości opracowania otoczenie drogi występuje zabudowa wysypowa i przyległe do drogi grunty rolne.

### 3.3. Istniejący pas drogowy .

Istniejąca szerokość pasa drogowego na projektowanym odcinku mieści istniejącą i projektowaną koronę drogi wraz z jej wyposażeniem.

Położenie drogi na gruncie jest uwidocznione na załączniku graficznym nr2 „Projekt zagospodarowania terenu”.

## 4.0. Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

### 4.1. Przebieg trasy.

Na przeważającej długości opracowania droga przebiega przez teren niezabudowany w świetle rozumienia przepisów prawo o ruchu drogowym. Zabudowa w pobliżu jezdni występuje wysypowo .

Na długości trasy przebudowy występuje 3 załamania trasy, które wyokrąglono łukami kołowymi z zastosowaniem prostych przejściowych. Przebieg trasy i jej geometrię zachowano w jej istniejącym kształcie dążąc do optymalnego wykorzystania istniejącej nawierzchni brukowcowej.

### 4.2. Niweleta projektowana drogi.

W ramach przebudowy nie projektuje się istotnych zmian niwelety nawierzchni w stosunku do stanu istniejącego na odcinkach o zagospodarowanych otoczeniu drogi. Podwyższenie istniejących rzędnych nastąpi w stopniu wynikającym z grubości projektowanych warstw nawierzchni i lokalnych wyrównań podłużnych oraz ukształtowania nawierzchni w przekroju poprzecznym.

### 4.3. Przekroje normalne.

W przekroju poprzecznym utrzymano istniejącą stałą szerokość jezdni 4,0m.

Na odcinkach prostoliniowych nawierzchnia o przekroju daszkowym i spadku poprzecznym jezdni 2,0% , natomiast na łuku poziomym o pochyleniu jednostronnym uzależnionym od wartości promienia łuku poziomego.

Charakterystyczne przekroje normalne przedstawiono w załączniku graficznym Nr2. ”Przekroje normalne drogi”

### 4.4. Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Zaprojektowano wzmocnienie konstrukcji nawierzchni istniejącej jezdni z brukowca traktując ją jako podbudowę pomocniczą według warunków technicznych dróg i ich usytuowania o następujących przekrojach konstrukcyjnych:

- na odcinku istniejącej nawierzchni brukowcowej drogi powiatowej

- 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S

- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W
- wyrównanie istniejącej nawierzchni z brukowca kruszywem naturalnym z dom. 30% łamanego grubości średnio do 12 cm

Konstrukcja nawierzchni istniejącej i po wykonaniu przebudowy spełnia wymagania dla ruchu kategorii KR2 zarówno w zakresie grubości konstrukcji jak i w aspekcie mrozochronności podłoża.

#### 4.5. Odwodnienie projektowane pasa drogowego

W ramach projektowanej przebudowy nie nastąpią okoliczności zmieniające istniejący system odwodnienia korony drogi. Obecne i docelowe odwodnienie jest odwodnieniem powierzchniowym na przyległy teren o kierunku spływu zgodnie z nachyleniem terenu do istniejących rowów. Jedynie na odcinku od km 0+113 do km 0+138 odwodnienie do istniejących kraterów ściekowych i studni rewizyjnej do rowu. Istniejące studzienki ściekowe i studnia rewizyjna oraz drenaż należy wymienić na nowy.

#### 4.6. Skrzyżowania i zjazdy

Na długości opracowania występują skrzyżowania z drogami gminnymi i zjazdy gospodarcze na pola i do posesji.

Zakres przebudowy nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i zjazdach gospodarczych ogranicza się do wykonania nawierzchni bitumicznej grub. 8 cm na podbudowie z kruszywa naturalnego z 30% domieszką kruszywa łamanego grub. 20 cm.

#### 4.7. Warunki geologiczne.

Z uwagi na charakter projektowanych robót ograniczający się do odnowy istniejącej nawierzchni bitumicznej na całym odcinku dokonano rozpoznania warunków gruntowo wodnych w we własnym zakresie przez projektanta

#### 4.8. Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Czynnikiem wpływającym na poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego jest nadanie normatywnych spadków poprzecznych na łukach poziomych.

### 5.0 **Organizacja ruchu.**

Na czas prowadzenia robót należy zastosować oznakowanie zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas prowadzenia robót sporządzonym przez Wykonawcę robót w oparciu o przyjętą organizację i metodę prowadzenia robót.

### 6.0 **Opis wywłaszczeń i wyburzeń.**

**Realizacja zamierzenia objętego niniejszym projektem nie powoduje zajęcia dodatkowej powierzchni na cele komunikacyjne i mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego.**

#### 7.0. **Wpływ inwestycji na środowisko.**

Zmianę nawierzchni na rozpatrywanej drodze powiatowej zaprojektowano w taki sposób, aby zarówno realizacja jak i eksploatacja nie miała negatywnego wpływu na środowisko.

Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac ziemnych będą miały charakter bezpośredni i odwracalny. Nowa nawierzchnia bitumiczna jezdni zwiększy niewątpliwie komfort oraz bezpieczeństwo użytkowników ruchu oraz wpłynie na poprawę płynności jazdy. W efekcie, będzie to skutkowało ograniczeniem emisji spalin i nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko.

Po wykonaniu nawierzchni drogowej należy uporządkować i przywrócić pierwotne funkcje terenom naruszonym podczas budowy.

#### 8.0 **Wyniesienie trasy sytuacyjne i wysokościowe.**

Punkty główne trasy określono w sposób bezwzględny przez podanie ich współrzędnych w układzie 2000. Wysokościowo zorientowano projektowane elementy do państwowej sieci wysokościowej w dowiązaniu do istniejących reperów i osnowy geodezyjnej uwidocznionych na projekcie zagospodarowania terenu.

Opracował: