

Inwestycja: „Remont nawierzchni drogi wojewódzkiej Nr 673 na odcinku Lipsk - Dąbrowa Białostocka wraz z wykonaniem zatok autobusowych i wjazdów na odcinkach: od km 2+665 do km 4+800 i od km 5+795 do km 7+950”.

Lokalizacja: Działki o nr ewidencyjnym: 161/2, Obręb miasto - Lipsk, gmina Lipsk, powiat augustowski. 575 Obręb Jałowo, gmina Lipsk, powiat augustowski. 306 obręb Szuszałewo, gmina Dąbrowa Białostocka, powiat sokólski, 163 obręb Kropiwno, gmina Dąbrowa Białostocka, powiat sokólski, 259 obręb Grabowo, gmina Dąbrowa Białostocka, powiat sokólski

Temat opracowania: **UPROSZCZONA DOKUMENTACJA
TECHNICZNA**

Inwestor: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
ul. Elewatorska 6
15-620 Białystok

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Strona tytułowa
2. Spis zawartości
3. Opis techniczny

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Orientacja skala 1:25 000
2. Przekrój podłużny odcinka I skala 1:200/2000
3. Przekrój podłużny odcinka II skala 1:200/2000
4. Przekroje poprzeczne odcinka I skala 1:100
5. Przekroje poprzeczne odcinka II skala 1:100

OPIS TECHNICZNY

do projektu Remont nawierzchni drogi wojewódzkiej Nr 673 na odcinku Lipsk - Dąbrowa Białostocka wraz z wykonaniem zatok autobusowych i wjazdów na odcinkach: od km 2+665 do km 4+800 i od km 5+795 do km 7+950

INWESTOR: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
ul. Elewatorska 6
15-620 Białystok

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest remont nawierzchni drogi wojewódzkiej Nr 673 Lipsk - Dąbrowa Białostocka - Sokółka

Zakresem opracowania objęto:

- wykonanie remontu nawierzchni jezdni poprzez wykonanie nakładek bitumicznych
- w miejscach wymagających znacznej korekty niwelety wykonanie nowej konstrukcji jezdni;
- wykonanie zatok autobusowych;
- wykonanie wjazdów do posesji;

2. Podstawa opracowania projektu

- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000;
- wizja lokalna w terenie;
- pomiary sytuacyjno-wysokościowe w terenie;
- uzgodnienia robocze
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124.

3. Charakterystyka stanu istniejącego

Projektowany odcinek drogi obejmuje remont nawierzchni bitumicznej na odcinkach od km 2+665 do km 4+800 i od km 5+795 do km 7+950 na łącznej długości 2135,0m +2155,0m=4290,0m.

Na początkowym odcinku tj. od km 2+266 do km ok. 2+799 droga przebiega w obszarze zabudowanym m. Lipsk. Na pozostałych odcinkach terenie niezabudowanym. Po obydwu stronach drogi przeważają tereny rolnicze.

Na odcinkach przewidzianych do remontu DW krzyżuje się z innymi drogami podporządkowanymi, tworząc skrzyżowania zwykłe: pierwsze w km 2+680 z ulicami Rybacką i Saperów w m. Lipsk, drugie w km 4+673,3 w kierunku m. Jałowo i kolejne w km 7+246 i 7+277 kierunku miejscowości Szuszałewo i Kropiwno. Włączenia pomniejszych działek gminnych rozwiązano w formie zjazdów publicznych.

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

- droga wojewódzka Nr 673 – ok. $13112,0\text{m}^2 + 12930,0\text{m}^2 = 26\ 042,0\ \text{m}^2$,
- zjazdy – ok. $1398,0\ \text{m}^2 + 984,0\text{m}^2 = 2\ 382,0\ \text{m}^2$,
- *zatoki autobusowe* – ok. $228,0\text{m}^2 + 228,0\text{m}^2 = 456,0\text{m}^2$.

5. Zajętość terenu

Omawiana inwestycja nie wymaga zajęcia terenów przyległych i w całości realizowana będzie na działkach stanowiących własność Inwestora tj.: 161/2, Obręb miasto - Lipsk, gmina Lipsk, powiat augustowski, 575 Obręb Jałowo, gmina Lipsk, powiat augustowski, 306 obręb Szuszałewo, gmina Dąbrowa Białostocka, powiat sokólski, 163 obręb Kropiwno, gmina Dąbrowa Białostocka, powiat sokólski, 259 obręb Grabowo, gmina Dąbrowa Białostocka, powiat sokólski

6. Zagrożenia dla środowiska

Nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko projektowanej inwestycji w fazie wykonawstwa i eksploatacji.

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy. Wykonanie nawierzchni drogi z betonu asfaltowego, zatok autobusowych z kostki kamiennej oraz peronów dla wysiadających z płytek betonowych 35x35x5 cm poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i zwiększy komfort jazdy.

7. Parametry techniczne projektowanej drogi

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna – Z;
- prędkość projektowa – $V_p=50$ km/h;
- szerokość jezdni – 6,0 – 9,4 m;
- szerokość poboczy – 1,5 m;
- szerokość peronów – 2,0m;
- szerokość zatok autobusowych – 3,0m;
- kategoria ruchu – KR 3.

8. Rozwiązania projektowe

8.1. Rozwiązania sytuacyjne

Projektowany remont nawierzchni wykonany zostanie w całości „pierwotnym śladzie” drogi wojewódzkiej. Korekty sytuacyjnej wymaga jedynie łuk kołowy zlokalizowany w strefie wlotu do m. Lipsk w km 2+731.30. Zaprojektowany łuk poziomy posiadać będzie promień 160m, co pociąga za sobą, konieczność poszerzenia każdego pasa ruchu o 25 cm. Szerokość nawierzchni DW na omawianym odcinku wynosić będzie 6,5m.

8.2. Rozwiązania wysokościowe

Wysokościowo nawierzchnię DW, zjazdów i zatok autobusowych zaprojektowano w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu. Nowo projektowana niweleta obejmuje znaczną korektę łuków pionowych. Zabieg ten ma na celu poprawienie warunków widoczności i płynności jazdy. Zaprojektowano normatywne spadki poprzeczne i podłużne jezdni.

8.3. Przekroje normalne

a) przekrój normalny na odcinku nakładki bitumicznej:

- szerokość jezdni – 6,0 – 9,4m;
- spadek poprzeczny jezdni na odcinku prostym – 2,0 % (daszkowy);
- spadek poprzeczny na łukach – 6 % (jednospadowy);
- obustronne pobocza gruntowe – 1,5 m;
- spadek poprzeczny poboczy – 6,0 %,

8.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

a) na odcinkach nakładki bitumicznej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S grub. 4 cm;
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W grub. min 5,0cm;
- warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego C50/30 grub. min 8,0cm;
- istniejąca konstrukcja jezdni;

b) na odcinkach nowej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S grub. 4 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W grub. 5 cm;
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P grub. 8 cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego frakcji 0-31,5 mm grub. 20 cm;
- na gruntach wysadzinowych dodatkowa warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem o wytrzymałości 2,5MPa grub. 15 cm.

c) na zjazdach:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S grub. 4 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W grub. 5 cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego frakcji 0-31,5 mm grub. 20 cm;

d) na odcinkach włączeń do istniejącej nawierzchni i na dł. mostu:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S grub. 4 cm;

Przed wykonaniem warstwy ścieralnej należy sfrezować istniejącą jezdnię na głębokość 4,0 cm

e) na zatokach autobusowych:

- warstwa ścieralna z kostki kamiennej grub. 10 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa grub. 5 cm;
- podbudowa zasadnicza z betonu C12/15. 20 cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego frakcji 0-31,5 mm grub. 20 cm;

f) na peronach przy zatoce autobusowej

- warstwa ścieralna z płytek betonowych 35x35x5cm;
- podsypka cementowo-piaskowa grub. 5 cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego frakcji 0-31,5 mm grub. 10 cm;

8.5. Roboty ziemne

Przed wykonaniem zasadniczych robót ziemnych należy zdjąć warstwę ziemi urodzajnej o miąższości średnio 0,1-0,15 m. Roboty ziemne na omawianej inwestycji wynikają z konieczności wykonania koryta pod projektowane warstwy konstrukcyjne, wykonania nasypów i wykopów, nadania stałej szerokości korony drogi na jej poszczególnych odcinkach.

Roboty ziemne wyliczono za pomocą przekrojów poprzecznych.

8.6. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanych odcinków drogi, zaprojektowano metodą powierzchniowego spływu wód opadowych do rowów przydrożnych.

Na odcinku od skrzyżowania z ulica Rybacką, do km ok. 2+773, po wewnętrznej stronie łuku kołowego w celu zapobieżenia degradacji i niszczenia poboczy, zaprojektowano ustawienie na ławie betonowej z oporem korytek ściekowych. Pozostałą część pasa drogowego, pomiędzy korytkami a istniejącym chodnikiem, należy umocnić poprzez brukowanie.

Inwestycja obejmuje rozebranie istniejącego przepustu pod koroną drogi w km 7+539, a jego funkcje przejmą rowy chłonno odparowujące.

8.7. Zieleń

W celu zapobieżenia zarastaniu pasa drogowego, przed przystąpieniem do robót nawierzchniowych, całą szerokości pasa drogowego wzdłuż projektowanego odcinka należy wykarczować jednoroczne odrosty i pnie.

9. Dodatkowe informacje i uwagi

Niniejsza uproszczona dokumentacja techniczna nie zawiera ustawienia dodatkowych elementów bezpieczeństwa takich jak bariery i balustrady. Inwestor na odcinkach wysokich nasypów i w innych wymagających tego lokalizacjach planuje ustawienie ich po zakończeniu robót związanych z remontem. Wykonanie barier i balustrad nie zdejmuje z Wykonawcy konieczności zapewnienia gwarancji na ww. odcinkach.