

OPIS TECHNICZNY

Do projektu wykonawczego branży drogowej związanego z przebudową dróg gminnych o łącznej długości 12,784km w Korycinie:

a/. nr 103973B (ulica Ogrodowa) długości 0,0605 km w km. 0+000-0+060,5 i nr 103985B (ulica Zygmunta III Wazy) długości 0,35188 km w km. 0+000-0+261,61 i km 0+000-0+090,27

w obrębie działek :400, 454, 376/20

b/. nr 103982B (ulica Pogodna) długości 0,36971 km w km. 0+000-0+297,67 i km 0+000-0+072,14

w obrębie działek :522, 74/2, 74/19

c/. nr 103981B (ulica Witosa) długości 0,34370 km w km. 0+000-0+343,70

w obrębie działek : 72, 73/10, 71/5, 68, 67/2, 74/17, 73/13, 71/5

Obejmuje przebudowę poprzez:

- roboty przygotowawcze
- roboty ziemne zasadnicze i wykończeniowe
- odwodnienie
- wykonanie warstw konstrukcyjnych podbudowy
- wykonanie nawierzchni z mieszanek mineralno – bitumicznych
- wykonanie zjazdów
- wykonanie oznakowania pionowego

1. Podstawa opracowania.

1. Umowa z Urzędem Gminy w Korycinie
2. Założenia programowe opracowane przez U.G. w Korycinie
3. Pomiary sytuacyjno-wysokościowe w terenie.
4. Mapy sytuacyjno- wysokościowe w skali 1:500
5. Rozporządzenie M.T. i G.M. z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne.
6. Rozporządzenie M.T.iG.M. z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie.
7. Obowiązujące normy i przepisy

2. Przedmiot i cel inwestycji.

2.1. Zakres całego zamierzenia.

a/. nr 103973B (ulica Ogrodowa) długości 0,0605 km w km. 0+000-0+060,5 i nr 103985B (ulica Zygmunta III Wazy) długości 0,35188 km w km. 0+000-0+261,61 i km 0+000-0+090,27

Projekt swym zakresem obejmuje:

- przebudowę drogi gminnej ulicy Ogrodowej na odcinku od istniejącej nawierzchni bitumicznej na długości 60,50m, oraz ulicy Zygmunta III Wazy na odcinku od skrzyżowania z ulicą Ogrodową do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 671 w km 0+000÷0+261,61 i km 0+000-0+090,27 o łącznej długości 0,35188 km.
- Projektowany odcinek drogi zaliczony jest do klasy technicznej L o prędkości projektowej 40km/h.

b/. nr 103982B (ulica Pogodna) długości 0,36971 km w km. 0+000-0+297,67 i km 0+000-0+072,14

Projekt swym zakresem obejmuje:

- przebudowę drogi gminnej na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 671 do skrzyżowania z drogą gminną nr 103981B (ulica Witosa), w km 0+000÷0+297,67 i od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 671 w km 0+000-0+072,14 o łącznej długości 0,369,71 km.
- Projektowany odcinek drogi zaliczony jest do klasy technicznej L o prędkości projektowej 40km/h.

c/. nr 103981B (ulica Witosa) długości 0,34370 km w km. 0+000-0+343,70

Projekt swym zakresem obejmuje :

- przebudowę drogi gminnej na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 671 do skrzyżowania z drogą gminną (ulica Szkolna), w km 0+000÷0+343,70 o łącznej długości 0,343,70 km.
- Projektowany odcinek zaliczony jest do klasy technicznej L o prędkości projektowej - 40 km/h.

2.2. Kolejność realizacji obiektów i branż.

Inwestycja obejmuje swym zakresem jeden obiekt branży drogowej.

Przewiduje się wykonanie całego zakresu robót w jednym etapie.

Podstawowe elementy robót:

- roboty przygotowawcze
- roboty ziemne zasadnicze i wykończeniowe
- odwodnienie korpusu drogowego
- remont istniejących przepustów drogowych
- wzmocnienie istniejącej podbudowy z nadaniem normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych

- wykonanie zjazdów na posesje i drogi boczne
- wykonanie nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych

3. Charakterystyka stanu istniejącego.

3.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

a/. nr 103973B (ulica Ogrodowa) długości 0,0605 km w km. 0+000-0+060,5 i nr 103985B (ulica Zygmunt III Wazy) długości 0,35188 km w km. 0+000-0+261,61 i km 0+000-0+090,27

Przedmiotowy odcinek ulicy jest drogą gminną nr 103973B w km ewidencyjnym 0+000-0+060,5. Na całej długości przebiega w terenie zabudowanym. Istniejąca nawierzchnia żwirowa szerokości 4,00-5,00 m może stanowić podbudowę pod projektowane warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Szerokość pass drogowego wynosi 12,0 m a istniejący korpus drogowy zlokalizowany jest w pasie drogowym. Odwodnienie projektowanego odcinka, odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych. Ulica Zygmunt III Wazy posiada nawierzchnię gruntową i wymaga wykonania warstw konstrukcyjnych podbudowy i nawierzchni.

b/. nr 103982B (ulica Pogodna) długości 0,36971 km w km. 0+000-0+297,67 i km 0+000-0+072,14

Zakres opracowania obejmuje ulicę Pogodną stanowiącą drogę gminną nr 103982B na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 671 (ulica Knyszyńska) do skrzyżowania z drogą gminną nr 103981B (ulica Witosa, w km 0+000÷0+297,67 i w km. 0+000-0+072,14 o łącznej długości 0,369,81 km. Na całym odcinku projektowany odcinek drogi przebiega w terenie zabudowanym. Istniejąca nawierzchnia gruntowa szerokości musi być wymieniona pod projektowane warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Szerokość pasa drogowego wynosi 9,0m a istniejący korpus drogowy zlokalizowany jest w pasie drogowym. Na całej długości projektowany odcinek drogi przebiega w nasypie. Odwodnienie projektowanego odcinka odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych.

c/. nr 103981B (ulica Witosa) długości 0,34370 km w km. 0+000-0+343,70

Przedmiotowy odcinek drogi stanowi ciąg drogi gminnej nr 103981B w km ewidencyjnym 0+000-0+343,70. Na całej długości od skrzyżowania z ulicą Knyszyńską do skrzyżowania z ulicą Szkolną (droga gminna) projektowany odcinek przebiega w terenie zabudowanym. Istniejąca na części ulicy nawierzchnia żwirowa szerokości 4,00-5,00 m może stanowić podbudowę pod projektowane warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Szerokość pass drogowego wynosi 9,0-12,0 m a istniejący korpus drogowy zlokalizowany jest w pasie drogowym. Odwodnienie projektowanych odcinków, odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych do przydrożnych rowów i dalej poprzez istniejący przepust na przyległy teren.

W obrębie projektowanych robót posadowione są w n/w lokalizacjach przepusty:

- w km 0+227 rurowy, Ø 50 , L=7,0 m, uszkodzony do przebudowy

3.2. Stan istniejący zieleni w pasie drogowym

Na W/w odcinkach projektowanych ulic gminnych nie występuje zieleń przydrożna

3.3. Teren na którym projektowany jest obiekt nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

3.4. Stan obecny projektowanych odcinków drogowych jest zróżnicowany, wymaga wzmocnienia warstw konstrukcyjnych i wykonania podbudowy oraz wykonania nawierzchni bitumicznej z mieszanek mineralno-bitumicznych i chodników.

4. Przyjęte rozwiązania projektowe

4.1. Rozwiązania sytuacyjne

a/. nr 103973B (ulica Ogrodowa) długości 0,0605 km w km. 0+000-0+060,5 i nr 103985B (ulica Zygmunta III Wazy) długości 0,35188 km w km. 0+000-0+261,61 i km 0+000-0+090,27

Początek opracowania przyjęto na skrzyżowaniu ulicy Ogrodowej w miejscu istniejącej nawierzchni bitumicznej dowiązano do punktów stałych i oznaczono pikietażem roboczym 0+000. Oś projektowaną poprowadzono po osi istniejącego korpusu drogowego. Szczegółową lokalizację i parametry łuków poziomych pokazano na planie sytuacyjno wysokościowym, profilu podłużnym. Projektowane parametry łuków poziomych i promieni wyokrąglających w obrębie skrzyżowań dostosowano do istniejących warunków i wymagań wynikających z wytycznych projektowania dróg. Koniec zakresu opracowania przyjęto na granicy pasa drogowego ulicy Ogrodowej i oznaczono pikietażem roboczym 0+060,5. Projektowane rozwiązania techniczne powodują konieczność wprowadzenia zmian w organizacji ruchu w obrębie projektowanych skrzyżowań. Szczegóły pokazano w załączniku „Plan organizacji ruchu”. Projektowane elementy i zakres robot nie powodują zmiany sposobu zagospodarowania terenu.

Początek i koniec odcinka drogi gminnej nr 103985B przewidzianego do przebudowy dowiązano do punktów stałych w terenie. Początek zakresu opracowania w km.0+000 przyjęto na krawędzi jezdni ulicy Ogrodowej. Oś projektowaną przeprowadzono po osi istniejącego pasa drogowego. Odcinek I i II projektowanej ulicy Zygmunta III Wazy przebiega w linii prostej bez załamań i łuków poziomych

b/. nr 103982B (ulica Pogodna) długości 0,36971 km w km.0+000-0+297,67 i km 0+000-0+072,14

Początek i koniec odcinka drogi gminnej nr 103982B przewidzianego do przebudowy dowiązano do punktów stałych w terenie. Początek zakresu opracowania odcinka I w km.0+000 przyjęto na granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 671 i dowiązano do opracowania wlotu z drogi wojewódzkiej. Oś projektowaną przeprowadzono po osi istniejącego pasa drogowego. W obrębie przebudowywanego odcinka drogi zaprojektowano 1 załamanie osi trasy i dwa łuki poziome. Szczegółową lokalizację załamań i ich parametry techniczne pokazano na planie sytuacyjno wysokościowym i profilu podłużnym.

Lokalizacja załamań trasy w planie :

1. W_1 – w km.0+072,72 $\alpha=99,9240^g$ (w prawo) R-15,0m
2. W_2 – w km.0+180,00 $\alpha=0,5595^g$ (w prawo)
3. W_3 – w km.0+221,25 $\alpha=46,9736^g$ (w lewo) R-15,0m

Koniec zakresu opracowania przyjęto przed skrzyżowaniem z ulicą Witosa i dowiązano do punktów stałych w terenie i oznaczono pikietażem roboczym 0+297,67.

Odcinek II ulicy Pogodnej przebiega na całej długości w linii prostej od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 671 w km 0+000 do krawędzi jezdni odcinka I.

c/. nr 103981B (ulica Witosa) długości 0,34370 km w km. 0+000-0+343,70

Początek zakresu opracowania odcinka ulicy Witosa w km.0+000 przyjęto na granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 671 i dowiązano do opracowania wlotu z drogi wojewódzkiej. Oś projektowaną poprowadzono po osi istniejącego korpusu drogowego. W obrębie przebudowywanego ciągu drogowego zaprojektowano dwa łuki poziome. Szczegółową lokalizację i parametry łuków poziomych pokazano na planie sytuacyjno wysokościowym i profilu podłużnym. Projektowane parametry łuków poziomych i promieni wyokrąglających w obrębie skrzyżowań dostosowano do istniejących warunków i wymagań wynikających z wytycznych projektowania dróg. Koniec zakresu opracowania przyjęto za skrzyżowaniem z ulicą Szkolną i oznaczono pikietażem roboczym 0+343,70. Projektowane elementy i zakres robót nie powodują zmiany sposobu zagospodarowania terenu.

4.2. Niweleta jezdni

Niweletę jezdni zaprojektowano w aspekcie

- dostosowania do istniejącej nawierzchni, a w miejscach występowania odkształceń z uwzględnieniem grubości warstwy wzmacniającej i wyrównawczej
- nadania jej spadków podłużnych i poprzecznych gwarantujących prawidłowe odwodnienie metodą powierzchniowego spływu wód opadowych.
- dostosowania do rzędnych wjazdów i nawierzchni na drogach istniejących.

a/. nr 103973B (ulica Ogrodowa) długości 0,0605 km w km. 0+000-0+060,5 i nr 103985B (ulica Zygmunta III Wazy) długości 0,35188 km w km. 0+000-0+261,61 i km 0+000-0+090,27

Projektowane spadki podłużne niwelety od 0,307% do 6,444%, załamania wyokrąglono łukami o promieniach 300 - 1500m.

b/. nr 103982B (ulica Pogodna) długości 0,36971 km w km. 0+000-0+297,67 i km 0+000-0+072,14

Projektowane spadki podłużne niwelety kształtują się w zakresie od 0,793% do 5,870%.

Łańczenie wyokrąglono łukiem pionowym o promieniu 500-1500m.

Projektowana niweleta podłużna nie wpłynie ujemnie na ukształtowanie otaczającego terenu.

c/. nr 103981B (ulica Witosa) długości 0,34370 km w km. 0+000-0+343,70

Projektowane spadki podłużne niwelety kształtują się w zakresie od 0,775% do 6,528%, łańczenia wyokrąglono łukami pionowymi o promieniach 300-1000m.

4.3. Przekrój normalny

Podstawowe parametry techniczne odcinka drogi objętego opracowaniem

- klasa techniczna L o prędkości projektowej – 40 km/h.
- kategoria ruchu – KR 1

Nr 1. Ul.Zygmunta III Wazy odc.I w km 0+000-0+261,61

Ul.Pogodna odc.II w km 0+000-0+072,14

Ul.Witosa w km 0+000-0+030,89; km 0+092,38-0+220; km 0+326-0+343,70

szerokość jezdni — 6,00 m

obustronnie chodnik z płyt bet. szer.1,40m - 2x0,75 m

Spadki poprzeczne jezdni — daszkowy 2%

Spadki poprzeczne chodnika — 2 % do jezdni

Obustronnie krawężnik 15x30cm na ławie betonowej z oporem

Nr 2. Ul.Oгородowa w km 0+000-0+025,00

szerokość jezdni — 6,00 m (2,50, 3,50)

obustronnie chodnik z płyt bet. szer.1,40m

Spadki poprzeczne jezdni — daszkowy 2%

Spadki poprzeczne chodnika — 2 % do jezdni

Obustronnie krawężnik 15x30cm na ławie betonowej z oporem

Nr 3. Ul.Oгородowa w km 0+040-0+060,50

szerokość jezdni — 5,00 m

chodnik z płyt bet. szer.1,40m — strona lewa

Spadki poprzeczne jezdni — daszkowy 2%

Spadki poprzeczne chodnika — 2 % do jezdni

Obustronnie krawężnik 15x30cm na ławie betonowej z oporem

Nr 4. Ul.Zygmunta III Wazy odc.II w km 0+000-0+090,27

szerokość jezdni — 6,00 m

chodnik z płyt bet. szer.1,40m — strona prawa

pobocze gruntowe szer.1,00m — str.lewa

Spadki poprzeczne jezdni — daszkowy 2%

Spadki poprzeczne chodnika — 2 % do jezdni

Spadki poprzeczne pobocza gruntowego — 6,0% od jezdni

Obustronnie krawężnik 15x30cm na ławie betonowej z oporem

Nr 5. Ul.Pogodna odc.I w km 0+000-0+040,95

Ul.Pogodna odc.I w km 0+104,49- 0+297,67

szerokość jezdni — 6,00 m

chodnik z płyt bet. szer.1,40m – strona prawa

pobocze gruntowe szer.1,00m – str.lewa

Spadki poprzeczne jezdni — daszkowy 2%

Spadki poprzeczne chodnika — 2 % do jezdni

Spadki poprzeczne pobocza gruntowego – 6,0% od jezdni

Obustronnie krawężnik 15x30cm na ławie betonowej z oporem

Obustronnie rowy przydrożne

Nr 6. Ul.Pogodna odc.I w km 0+060,95-0+084,49

Ul.Witosa w km 0+050,89-0+072,38

szerokość jezdni — 7,00 m

obustronnie chodnik z płyt bet. szer.1,40m

Spadki poprzeczne jezdni — daszkowy 2%

Spadki poprzeczne chodnika — 2 % do jezdni

Obustronnie krawężnik 15x30cm na ławie betonowej z oporem

Nr 7. Ul.Witosa w km 0+220-0+240,00

szerokość jezdni — 6,00 m

chodnik z płyt bet. szer.1,40m – strona prawa

pobocze gruntowe szer.1,00m – str.lewa

Spadki poprzeczne jezdni — daszkowy 2%

Spadki poprzeczne chodnika — 2 % do jezdni

Spadki poprzeczne pobocza gruntowego – 6,0% od jezdni

Obustronnie krawężnik 15x30cm na ławie betonowej z oporem

Nr 8. Ul.Witosa w km 0+240,00-0+326,00

szerokość jezdni — 5,00 m

obustronnie chodnik z płyt bet. szer.1,40m(str.lewa), 0,70m(str.prawa)

Spadki poprzeczne jezdni — daszkowy 2%

Spadki poprzeczne chodnika — 2 % do jezdni

Obustronnie krawężnik 15x30cm na ławie betonowej z oporem

4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni jezdni

Konstrukcję i technologię nawierzchni jezdni opracowano na podstawie:

- założeń programowych inwestora
 - analizy nośności istniejącej nawierzchni
 - wyników badań grubości warstw konstrukcyjnych nawierzchni i podbudowy
 - wyliczeń kategorii obciążenia ruchem sporządzonych przez inwestora
- przyjęto kategorię ruchu KR1 z obciążeniem 12 osi obl.100kN/ pas/dobę .

Pod warstwą konstrukcyjną podbudowy z tłucznia stwierdzono występowanie gruntów

nasypowych postaci piasków średnioziarnistych i pospółek , których grubość jest bardzo zróżnicowana i wynosi 10÷40 cm.

Przekroje konstrukcyjne podbudowy i nawierzchni przedstawiają się następująco:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 grubości - **4cm (100 kg/m²)**
- Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/12,8 grub. - **4 cm (100kg/m²)**
- podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie
grubości **10 cm**
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie
grubości **20 cm**
- podsypka piaskowa grubości **15cm**.

Przekroje konstrukcyjne podbudowy i nawierzchni na zjazdach przedstawiają się następująco:

- Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej grubości - **8cm**
- podsypka piaskowa grub. - **5 cm**
- podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie
grubości **15 cm**

4.5. Warunki geotechniczne. Roboty ziemne

Na podstawie wyników badań geotechnicznych znajdujących się w archiwum inwestora, stwierdzono występowanie w podłożu korpusu drogowego gruntów niewysadzinowych w postaci pospółek i piasków średnioziarnistych. Zalegają one na głębokości 15-60 cm poniżej niwelety istniejącej nawierzchni w stanie zwartym. Nie stwierdzono do głębokości 2,50m występowania wody gruntowej. Na odcinku projektowanych robót podłoże zaliczono do grupy nośności G₁.

Roboty ziemne zasadnicze polegać będą na transporcie gruntu uzyskanego z wykopów i uzupełnieniu korpusu drogowego (nasypów) gruntem przepuszczalnym.

a/. nr 103973B (ulica Ogrodowa) długości 0,0605 km w km. 0+000-0+060,5 i nr 103985B (ulica Zygmunta III Wazy) długości 0,35188 km w km. 0+000-0+261,61 i km 0+000-0+090,27

Bilans robót ziemnych:

wykopy – 1766,0 m³
nasypy – 253,02m³

b/. nr 103982B (ulica Pogodna) długości 0,36971 km w km. 0+000-0+297,67 i km 0+000-0+072,14

Bilans robót ziemnych :

Wykop – 1642,33 m³
Nasyp – 12,43 m³

c/. nr 103981B (ulica Witosa) długości 0,34370 km w km. 0+000-0+343,70

Bilans robót ziemnych:

wykopy — 1487,58 m³

nasypy — 118,63 m³

4.6. Odwodnienie.

a/. nr 103973B(ulica Ogrodowa) długości 0,0605 km w km. 0+000-0+060,5 i nr 103985B (ulica Zygmunta III Wazy) długości 0,35188 km w km. 0+000-0+261,61 i km 0+000-0+090,27

Przewiduje się wykonanie n/w robót związanych z odwodnieniem korpusu drogowego.

– w km 0+087,00 na ul.Zygmunta III Wazy odc.2 wykonanie przepustu z rur z polietylenu Ø50cm L=13.Om z obrukowaniem wlotów

rz. wlotu 136,93, rz. wylotu 136,80

- wykonanie przepustów ø40 pod zjazdami na odc.2 ulicy Zygmunta III Wazy

Zachodzi konieczność renowacji fragmentów rowów, oraz wykonania nowych.

b/. nr 103982B (ulica Pogodna) długości 0,36971 km w km.0+000-0+297,67 i km 0+000-0+072,14

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi odbywać się będzie metodą powierzchniowego spływu wód opadowych do projektowanych rowów i dalej do istniejących przepustów drogowych w pasie drogowym drogi wojewódzkiej i ulicy Witosa. Projektowane elementy robót nie zmieniają stosunków wodnych w obrębie przyległych do drogi terenów i nie naruszają tym samym interesów stron.

c/. nr 103981B (ulica Witosa) długości 0,34370 km w km. 0+000-0+343,70

Przewiduje się wykonanie n/w robót związanych z odwodnieniem korpusu drogowego.

– w km 0+239,0 do przebudowy na przepust z rur z polietylenu Ø 50 cm L=13.0 m
rzędna wlotu 136,31, rzędna wylotu 136,18

Zachodzi konieczność renowacji fragmentów rowów, oraz wykonanie nowych.

4.7. Skrzyżowania i zjazdy.

Na projektowanych odcinkach dróg gminnych występują jedynie skrzyżowania z drogami kategorii gminnymi.

Niweletę jezdni zaprojektowano w aspekcie dostosowania do istniejącej nawierzchni. W miejscach występowania odkształceń skorygowano z uwzględnieniem grubości warstwy wyrównawczej. Nadano spadki podłużne i poprzeczne gwarantujące prawidłowe odwodnienie metodą powierzchniowego spływu wód opadowych.

W związku ze zmianą niwelety jezdni zachodzi konieczność przebudowy zjazdów do pól i zabudowań. Szczegółową lokalizację wjazdów pokazano w załączniku „wykaz zjazdów”.

a/. nr 103973B(ulica Ogrodowa) długości 0,0605 km w km. 0+000-0+060,5 i nr 103985B (ulica Zygmunta III Wazy) długości 0,35188 km w km. 0+000-0+261,61 i km 0+000-0+090,27

Skrzyżowanie z drogą wojewódzką na końcu opracowania II odcinka ujęte zostało w opracowaniu dotyczącym przebudowy chodnika na drodze wojewódzkiej. Natomiast skrzyżowanie ulicy Ogrodowej z ulicą Zygmunta III Wazy zaprojektowano jako jednopoziomowe zwykłe, wyokrąglając krawędzie jezdni promieniami 3 i 7 m. Lokalizację i sposób wyokrąglenia krawędzi jezdni w obrębie skrzyżowań pokazano na mapie sytuacyjno-wysokościowej.

b/. nr 103982B (ulica Pogodna) długości 0,36971 km w km.0+000-0+297,67 i km 0+000-0+072,14

Skrzyżowanie z drogą wojewódzką na początku opracowania I odcinka i końcu opracowania II odcinka ujęte zostało w opracowaniu dotyczącym przebudowy chodnika na drodze wojewódzkiej. Natomiast skrzyżowanie ulicy Pogodnej z ulicą Witosa zaprojektowano jako jednopoziomowe zwykłe, wyokrąglając krawędzie jezdni promieniami 8 m. Lokalizację i sposób wyokrąglenia krawędzi jezdni w obrębie skrzyżowań pokazano na mapie sytuacyjno-wysokościowej.

c/. nr 103981B (ulica Witosa) długości 0,34370 km w km. 0+000-0+343,70

Skrzyżowanie z drogą wojewódzką na początku opracowania ulicy Witosa ujęte zostało w opracowaniu dotyczącym przebudowy chodnika na drodze wojewódzkiej nr 671.

4.8. Dane techniczne charakteryzujące wpływ na środowisko i zdrowie ludzi

Do podstawowych czynników mających wpływ na środowisko należy zaliczyć ilość i jakość odprowadzanych ścieków, rodzaj i zasięg emisji zanieczyszczeń gazowych i wytwarzanych odpadów, oraz emisję hałasu i wibracji. Należy stwierdzić, iż projektowana przebudowa w znacznej mierze ograniczy wpływ każdego tych czynników. Zwiększając szerokość pasów ruchu oraz poprawiając równość podłużną i poprzeczną nawierzchni, umożliwimy szybszy przejazd pojazdów a tym samym zmniejszymy ilość wydalanych spalin. Zredukujemy również poziom hałasu i wibracji.

Nie przewiduje się, aby projektowana przebudowa przyczyniła się do wytworzenia ścieków. Przebudowa nie spowoduje zmiany stosunków wodnych. Powierzchniowe odwodnienie zapewni sprawny spływ wód opadowych.

Plac budowy przy przebudowie przedmiotowych odcinków dróg gminnych zorganizowany będzie w obrębie istniejących pasów drogowych bez zajmowania przyległych terenów. Zaplecze placu budowy zorganizowane będzie na terenach nierolniczych z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni.

Roboty drogowe prowadzone będą odcinkami przy częściowym zajęciu jezdni dróg gminnych z prowadzeniem ruchu wahadłowego na zwężonych odcinkach dróg gminnych. Przez cały okres wykonywania robót zapewniony będzie dojazd umożliwiający korzystanie z terenów przyległych do pasów drogowych przebudowywanych dróg gminnych. Roboty prowadzone będą na podstawie

opracowanego i zatwierdzonego przez organ zarządzający ruchem projektu zmian organizacji ruchu na czas prowadzenia robót w pasie drogowym.

Roboty ziemne prowadzone będą w granicach istniejących pasów drogowych w ilościach zgodnych z tabelami robót ziemnych i przekrojami poprzecznymi bez ingerowania w tereny przyległe. Masy ziemne z wykopów wbudowane będą na miejscu, natomiast materiał na nasypy i warstwy konstrukcyjne nawierzchni dowożone będą z koncesjonowanych żwirowni. Roboty ziemne wykonywane będą etapami, gwarantującymi utrzymanie przejezdności na przebudowywanych odcinkach dróg gminnych.

4.9. Obiekty inżynierskie.

Na projektowanym odcinku drogi gminnej nie występują obiekty inżynierskie.

4.10. Kolidujące uzbrojenie.

Istniejące napowietrzne linie energetyczne nie kolidują z projektowanymi elementami robót. Projektowane w pasach drogowych linie kanalizacyjne i wodociągowe wykonane zostaną przed realizacją projektu drogowego i zlokalizowane zostaną pod jezdnią i chodnikami.

4.11. Informacja o terenach zamkniętych.

Nie występują.

4.12. Informacja o terenach górniczych.

Nie występują.

4.13. Informacja o włączeniu do dróg krajowych.

Nie występują.

4.14. Informacja o terenach objętych ochroną konserwatorską

Nie występują.

4.15. Informacja o terenach objętych ochroną przyrody.

Na trasie przebiegu przebudowywanego odcinka drogi nie występują rezerваты, parki narodowe, ani obszary objęte ochroną na podstawie prawa międzynarodowego.

S P I S T R E Ś C I

L.p.	Wyszczególnienie	Strona
Część opisowa		
1.	Opis techniczny	2-12
2.	Orientacja w skali 1:25 000	13
3.	Tabela objętości robót ziemnych	14-19
4.	Wykaz zjazdów i zakres robót na zjazdach	20-23
5.	Odpis uprawnień projektowych	24
6.	Potwierdzenie przynależności do POIiTB	25
7.		
8.		
Część kosztorysowa		
9.	Przedmiar robót (szt.3)	26-36
10.	Podstawa wyceny	37
11.	Kosztorys inwestorski (szt.3)	38-44
12.	Tabela elementów scalonych (szt.3)	45-47
13.	Kosztorys ofertowy (szt.3)	48-53
Część rysunkowa		
14.	Projekt zagospodarowania terenu skala 1:500(szt.2)	Zał. nr 1/2
15.	Przekrój podłużny (szt.6)	Zał. nr 2/6
16.	Przekroje poprzeczne (szt.6)	Zał. nr 3/6
17.	Przekroje normalne (szt.8)	Zał. nr 4/8
18.	Przekroje konstrukcyjne	Zał. nr 5
19.	Zjazd przez chodnik	Zał. nr 6
20.	Prefabrykowany ściek pochodnikowy korytkowy	Zał. nr 7
21.	Przepust rurowy (szt.2)	Zał. nr 8/2
22.	Krawężnik najazdowy	Zał. nr 9
23.		

