

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej ulica Bargłówek w km 0+000 ÷ 0+458; 0+000 ÷ 0+100 i ulica Długa w km 0+000 ÷ 0+295 oraz ulica Sadowa w km 0+000 ÷ 0+247; 0+000 ÷ 0+030 w miejscowości Radziłów

1. DANE OGÓLNE

- zamówienia Inwestora – Wójta Gminy w Radziłowie,
- wtórника mapy zasadniczej w skali 1:500,
- warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ,
- pomiarów własnych w terenie.

2. DANE TECHNICZNE DROGI

- | | | |
|------------------------------|---|----------------|
| ▪ kategoria drogi | - | gminna |
| ▪ obciążenie ruchem | - | KR-1 |
| ▪ prędkość projektowa | - | 40km |
| ▪ szerokość jezdni | - | 4,5 ÷ 6,0m |
| ▪ spadki poprzeczne jezdni | - | 2 / 2%; 1%; 2% |
| ▪ szerokość chodników | - | 1,0 ÷ 2,0m |
| ▪ spadek poprzeczny chodnika | - | 2% |

3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1. Stan istniejącej nawierzchni i przebieg w planie

Ulica Bargłówek

Początkiem projektowanej ulicy jest granica pasa drogowego ulicy Bargłówek w m. Radziłów z drogą powiatową nr 1812 B Szczuczyn – Wąsosz - Radziłów, a końcem jest skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 668 ul. Karwowska. Roboty budowlane będą prowadzone w granicach geodezyjnego pasa drogowego – obszar zajętego terenu pod przebudowę drogi zaznaczono kolorem zielonym na planie sytuacyjnym. Przebudowywany odcinek drogi w km 0+000÷0+458 posiada nawierzchnię bitumiczną z betonu asfaltowego w złym stanie technicznym o szerokości jezdni zasadniczo 5,0m-5,5m i pobocze gruntowe obustronne od 1,0m ÷ 1,5m. Szerokość pasa drogowego wynosi od 5,0m ÷ 16,0m. Punktami charakterystycznymi odcinka są: w km 0+013 po stronie lewej skrzyżowanie z ulicą Bargłówek łącznik (przy cmentarzu), w km 0+138 po stronie lewej skrzyżowanie z ulicą Długą oraz w km 0+295 po stronie lewej skrzyżowanie z ulicą Sadową. Przebudowywana ulica w planie posiada 7 załamań trasy. Profil podłużny jest właściwie ukształtowany i nie zachodzi konieczność wykonania większych wyrównań podłużnych. Profil poprzeczny drogi na większości długości odcinka posiada znaczne nierówności podłużne i poprzeczne. W km 0+028 ÷ 0+030 po stronie prawej znajduje się niewielkie zakręcenie ulicy. Od km 0+429 do km 0+ 0+457 po stronie prawej znajduje się parking dla samochodów osobowych o nawierzchni żwirowej w złym stanie technicznym.

Początkiem projektowanej ulicy łącznika(ulica przy cmentarzu) jest granica pasa drogowego ulicy głównej Bargłówek, a końcem ostatnie zabudowania przyległe do tej ulicy po stronie prawej. Roboty projektowane będą prowadzone w granicach pasa drogowego. Jest to odcinek ulicy o nawierzchni gruntowej lokalnie wzmocnionej żwirem o szerokości 4m z poboczami gruntowymi po obu stronach jezdni po 1,0 m szerokości. Jest to ulica, która służy jako dojazd do budynków mieszkalnych. Punktem charakterystycznym odcinka jest skrzyżowanie na początku odcinka z ulicą Bargłówek o nawierzchni bitumicznej.

Ulica Długa

Początkiem projektowanej ulicy jest granica pasa drogowego ulicy Bargłówek o nawierzchni bitumicznej, a końcem granica pasa drogowego z ulicą Sadową. W km 0+000 ÷ 0+100 jest to ulica o nawierzchni gruntowo-żwirowej o szerokości 4m, a na dalszej części odcinka ulica gruntowa lokalnie wzmocniona żwirem oraz z poboczami na całym odcinku po obu stronach jezdni o zmiennej szerokości: prawe od 2,0m ÷ 3,0m, a lewe od 1,0m ÷ 3,0m. Szerokość pasa drogowego wynosi od 12m do 15m. Od km 0+080 do końca odcinka należy zebrać humus, który porasta ulicę. Przebudowywana ulica w planie posiada 4 załamania trasy. Jest to ulica, która służy jako ulica dojazdowa do budynków oraz jest połączeniem z ulicą Sadową. Roboty projektowane będą prowadzone w granicach pasa drogowego.

Ulica Sadowa

Początkiem projektowanej ulicy jest granica pasa drogowego ulicy głównej Bargłówek o nawierzchni bitumicznej, a końcem ostatnie zabudowania przyległe do tej ulicy. W km 0+000 ÷ 0+100 ulica posiada nawierzchnię gruntowo-żwirową o szerokości 5,0 m, a na dalszej długości odcinka jest nawierzchnia gruntowa wzmocniona żwirem o zmiennej szerokości od 4m do 5m. Przebudowywana ulica w planie posiada 2 załamania trasy. Punktem charakterystycznym jest skrzyżowanie w km 0+055 w lewo z ul. Długą i w km 0+097 w prawo z odnogą ulicy o tej samej nazwie tj. ulica Sadowa o szerokości 4,0m o nawierzchni gruntowo-żwirowej, która służy jako dojazd do budynków mieszkalnych o długości 30m. Na całej długości odcinka ulicy Sadowej jak i na odnodze ulicy Sadowej należy zebrać humus, który porasta ulicę. W km 0+160 i 0+170 po stronie lewej rosną krzaki w pasie drogowym, które podczas przebudowy ulicy należy wyciąć i wykarczować.

3.2. Istniejące odwodnienie

Ze względu na ukształtowanie terenu, po którym przebiega ulica odwodnienie odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych i odprowadzenie poza pas drogowy. Ulica Bargłówek na odcinku między skrzyżowaniem z ulicami Długą i Sadową w okresie większych opadów atmosferycznych występują lokalne zastoiska wody na poboczach.

Na ulicy Długiej i Sadowej przy skrzyżowaniu z ul. Bargłówek w okresie większych opadów atmosferycznych występują także lokalne zastoiska wody.

4. OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ TECHNICZNYCH

4.1. Rozwiązania sytuacyjne

ulica Bargłówek i ulica Bargłówek – łącznik w lewo

Początek, koniec oraz wierzchołki łuków poziomych ulicy Bargłówek głównej i łącznika dowiązано do punktów stałych trasy. Odcinek ulicy jak i łącznik mieści się w granicach geodezyjnego pasa drogowego zaznaczonych kolorem zielonym na planie sytuacyjnym. Zaprojektowano nowe skrzyżowanie ulicy Bargłówek z ul. Karwowską (dr. woj. Nr 668) i uzgodniono z Podlaskim Zarządem Dróg wojewódzkich.

Zaprojektowano 7 łuków poziomych o następujących parametrach :

$W_1 = 0+020,7$	$\alpha = 32,6^\circ$	$R = 40m$
$W_2 = 0+057,2$	$\alpha = 7,6^\circ$	$R = 200m$
$W_3 = 0+094$	$\alpha = 27,4^\circ$	$R = 70m$
$W_4 = 0+144,3$	$\alpha = 12,6^\circ$	$R = 190m$
$W_5 = 0+210$	$\alpha = 19,3^\circ$	$R = 120m$
$W_6 = 0+314,4$	$\alpha = 22,8^\circ$	$R = 150m$
$W_7 = 0+453,1$	$\alpha = 49,7^\circ$	$R = 200m$

Odcinek łącznik tej ulicy jest w linii prostej.

ulica Długa

Początek, koniec oraz wierzchołki łuków poziomych ulicy dowiązано do punktów stałych trasy. Odcinek ulicy mieści się w granicach geodezyjnego pasa drogowego zaznaczonych kolorem zielonym na planie sytuacyjnym.

Zaprojektowano 4 łuki poziome o następujących parametrach:

$W_1 = 0+067,4$	$\alpha = 20,7^\circ$	$R = 120m$
$W_2 = 0+108,9$	$\alpha = 80,4^\circ$	$R = 25m$
$W_3 = 0+233,1$	$\alpha = 104,2^\circ$	$R = 6m$
$W_4 = 0+282,8$	$\alpha = 102,8^\circ$	$R = 6m$

ulica Sadowa

Początek, koniec oraz wierzchołki łuków poziomych ulicy dowiązано do punktów stałych trasy. Odcinek ulicy mieści się w granicach geodezyjnego pasa drogowego zaznaczonych kolorem zielonym na planie sytuacyjnym.

Zaprojektowano 2 łuki poziome na odcinku głównym o następujących parametrach:

$W_1 = 0+052,5$	$\alpha = 37,1^\circ$	$R = 45m$
$W_2 = 0+124,1$	$\alpha = 36,8^\circ$	$R = 45m$

Odcinek łącznik tej ulicy jest w linii prostej.

4.2. Niweleta drogi

ulica Bargłówek i ulica Bargłówek - łącznik w lewo

Zaprojektowana niweleta ulicy Bargłówek w km 0+000÷0+458 jest dostosowana wysokościowo do istniejących posesji, zjazdów gospodarczych, istniejących skrzyżowań z ulicami: Długą, Sadową oraz do przyległego terenu. Natomiast niweleta ulicy Bargłówek – łącznik w lewo jest dostosowana wysokościowo do ulicy głównej i do przyległego terenu.

Na ulicy Bargłówek założono spadki podłużne i na skrzyżowaniach z ulicą Bargłówek (łącznik w lewo), od 0,4% do 4,5% w celu lepszego powierzchniowego odwodnienia ulic.

Na odcinku głównym ulicy zachowano niweletę istniejącej nawierzchni bitumicznej zwiększając rzędne od 5cm÷16cm w celu dokonania wyrównania poprzecznego i nierówności podłużnych betonem asfaltowym oraz ułożenia warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego grubości 4cm.

Na ulicy Bargłówek (łącznik w lewo) zachowano także niweletę następującej nawierzchni zwiększając rzędne od 14cm do 20cm w celu wykonania wyrównania i ułożenia nawierzchni z polbruk.

Ulica Długa

Zwiększono spadki podłużne niwelety do 0,4% i 0,6% na całej długości odcinka w celu lepszego podłużnego odprowadzenia wód opadowych. Zaprojektowana niweleta ulicy jest dostosowana wysokościowo do istniejących posesji, zjazdów gospodarczych oraz do przyległego terenu.

Ulica Sadowa

Zaprojektowano spadki podłużne od 0,4% do 0,5% w celu prawidłowego odwodnienia ulicy. Zaprojektowana niweleta ulicy jest dostosowana wysokościowo do istniejących skrzyżowań z ul. Bargłówek i ul. Długą oraz do przyległego terenu.

4.3. Przekroje normalne

ulica Bargłówek

odcinek główny

a) szerokość jezdni

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 265,89 – 5,5m,
- w km 0 + 265,89 ÷ 0 + 285,89 – przejście z szer. 5,5m na 6m
- w km 0 + 285,89 ÷ 0 + 445,81 – 6,0m
- w km 0 + 445,81 ÷ 0 + 458 przejście z szer. 6m na 8m

b) spadki poprzeczne jezdni

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 030,71 – 1% w prawo
- w km 0 + 030,71 ÷ 0 + 044,79 – przejście z 1% na daszkowy 2/2%
- w km 0 + 044,79 ÷ 0 + 425,81 – przejście z daszkowego na 2% w prawo
- w km 0 + 425,81 ÷ 0 + 458 – 2% w prawo

c) szerokość projektowanych chodników od 1,2m do 2m

d) spadek poprzeczny chodników 2%

e) szerokość pobocza prawostronnego 0,75m

f) spadek poprzeczny poboczy 4%

ulica Bargłówek – łącznik w lewo

a) szerokość jezdni

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 004 – przejście z szer. 6,5m na 4,5m
- w km 0 + 004 ÷ 0 + 100 – 4,5m

b) spadek poprzeczny jezdni

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 015 przejście z jedn. 3,8% w lewo na 1% w lewo
- w km 0 + 015 ÷ 0 + 100 – 1% w lewo

ulica Długa

a) szerokość jezdni

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 006 przejście z szer. 10,5m na 5,5m
- w km 0 + 006 ÷ 0 + 221,37 – 5,5m
- w km 0 + 221,37 ÷ 0 + 231,19 przejście z szer. 5,5m na 4,5m
- w km 0 + 231,19 ÷ 0 + 290 – 4,5m
- w km 0 + 290 ÷ 0 + 295 przejście z szer. 4,5m na 7,5m

b) spadki poprzeczne jezdni

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 010 przejście ze spadku jedn. 0,4% w lewo na 1% w prawo
- w km 0 + 010 ÷ 0 + 248,21 – 1% w prawo
- w km 0 + 248,21 ÷ 0 + 268,21 przejście z 1% w prawo na 1% w lewo
- w km 0 + 268,21 ÷ 0 + 277,89 – 1% w lewo
- w km 0 + 277,89 ÷ 0 + 295 przejście z 1% w lewo na 0,4% w prawo

c) szerokość chodników – od 1m do 1,6m

d) spadek poprzeczny chodników 2%

e) szerokość pobocza 1m

ulica Sadowa

odcinek główny

a) szerokość jezdni

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 006 – przejście z szer. 10m na 6m
- w km 0 + 006 ÷ 0 + 247 – 6m

b) spadki poprzeczne jezdni

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 010 – przejście ze spadku 1,2% w prawo na 1% w prawo
- w km 0 + 010 ÷ 0 + 065,22 – 1% w prawo
- w km 0 + 065,22 ÷ 0 + 085,22 przejście z 1% na daszkowy 2%/2%
- w km 0 + 085,22 ÷ 0 + 247 daszkowy 2%/2%

c) szerokość chodnika 1,2÷1,6m

d) spadek chodnika 2%

e) szerokość pobocza 1m

Łącznik ul. Sadowej

a) szer. jezdni

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 008 – przejście z szer. 8,5m na 4,5m
- w km 0 + 008 ÷ 0 + 030 – 4,5m

b) spadek poprzeczny jezdni 1% w prawo

- w km 0 + 000 ÷ 0 + 010 – przejście ze spadku 0,4% w lewo na 1% w lewo
- w km 0 + 010 ÷ 0 + 030 – 1% w lewo

c) szerokość chodnika 1÷1,4m

d) spadek chodnika 2%

4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni.

ulica Bargłówek

odcinek główny w km 0+000 ÷ 0+434

- a) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości 4cm o uziarnieniu 0/12,8mm KR-1,
- b) warstwa wyrównawczo-wiążąca z betonu asfaltowego o grubości średnio 5cm o uziarnieniu 0/12,8mm KR-1,
- c) istniejąca nawierzchnia bitumiczna z betonu asfaltowego o grubości średnio 4cm na podbudowie z kruszywa naturalnego.

odcinek główny w km 0+000 ÷ 0+434 na poszerzeniu jezdni

- a) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości 4cm o uziarnieniu 0/12,8mm KR-1,
- b) warstwa wyrównawczo-wiążąca z betonu asfaltowego o grubości średnio 5cm o uziarnieniu 0/12,8mm KR-1,
- c) górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego grubości 10cm,
- d) istniejąca dolna warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego.

odcinek główny w km 0+434 ÷ 0+458 oraz na skrzyżowaniu z drogą woj. nr 668

- a) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości 5cm o uziarnieniu 0/16mm KR-2,
- b) warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości 6cm o uziarnieniu 0/16mm KR-2,
- c) podbudowa z kruszywa łamanego grubości 25cm.

na odcinku drogi woj. nr 668 przy skrzyżowaniu z ul. Bargłówek

- a) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości średnio 5cm o uziarnieniu 0/16mm KR-2,
- b) istniejąca warstwa jezdni z betonu asfaltowego o grubości 6cm,
- c) istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego grubości 25cm.

odcinek główny na skrzyżowaniach z ulicami Bargłówek łącznik, Długa i Sadową

- a) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości 4cm o uziarnieniu 0/12,8mm KR-1,
- b) warstwa wyrównawczo-wiążąca z betonu asfaltowego o grubości średnio 5cm o uziarnieniu 0/12,8mm KR-1,
- c) wyrównanie istniejącej podbudowy kruszywem naturalnym,
- d) istniejąca podbudowa z kruszywa naturalnego.

ulica Bargłówek – łącznik oraz zatoka postojowa przy banku

- a) warstwa jezdni z kostki brukowej betonowej gr. 8cm
- b) podsypka cementowo-piaskowa gr. 5cm
- c) wyrównanie istniejącej podbudowy kruszywem naturalnym
- d) istniejąca podbudowa z kruszywa naturalnego

ulica Długa

jezdni w km 0+006 ÷ 0+295

- a) warstwa jezdni z kostki brukowej betonowej gr. 8cm
- b) podsypka cementowo-piaskowa gr. 5cm
- c) dolna warstwa podbudowy z kruszywa z kruszywa naturalnego gr. średnio 12cm w km 0+085 ÷ 0+145; 0+165 ÷ 0+250
- d) górna warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego gr. średnio 10cm w km 0+006 ÷ 0+035; 0+045 ÷ 0+295
- e) wyrównanie istniejącej podbudowy kruszywem naturalnym w km 0+035 ÷ 0+045;
- f) istniejąca nawierzchnia gruntowo-żwirowa gr. średnio 12cm

na zatoce postojowej

- a) warstwa jezdni z kostki brukowej betonowej gr. 8cm
- b) podsypka cementowo-piaskowa gr. 5cm
- c) dolna warstwa podbudowy z kruszywa z kruszywa naturalnego gr. średnio 12cm
- d) górna warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego gr. średnio 10cm

ulica Sadowa

odcinek główny w km 0+006 ÷ 0+247

- a) warstwa jezdni z kostki brukowej betonowej gr. 8cm
- b) podsypka cementowo-piaskowa gr. 5cm
- c) dolna warstwa podbudowy z kruszywa z kruszywa naturalnego gr. średnio 12cm w km 0+085 ÷ 0+115; 0+195 ÷ 0+220
- d) górna warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego gr. średnio 10cm
- e) istniejąca nawierzchnia gruntowo-żwirowa gr. średnio 12cm

łącznik w km 0+000 ÷ 0+030 oraz na zatoce postojowej

- a) warstwa jezdni z kostki brukowej betonowej gr. 8cm
- b) podsypka cementowo-piaskowa gr. 5cm
- c) górna warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego gr. średnio 10cm
- d) istniejąca nawierzchnia gruntowo-żwirowa gr. średnio 12cm

4.5. Skrzyżowania, zjazdy bramowe, zatoki postojowe, trawniki.

Zaprojektowano przebudowę skrzyżowań ulicy Bargłówek z ulicami: Bargłówek – (łącznik w lewo) w km 0+013, ul. Długą w km 0+138, ul. Sadową w km 0+295 z betonu asfaltowego. Całkowicie zaprojektowano przebudowę skrzyżowanie ul. Bargłówek z ul. Karwowską zgodnie z uzgodnieniem z Podlaskim Zarządem Dróg Wojewódzkich Zał. nr. 4.

Przyjęto na zjazdach bramowych:

- warstwa jezdni z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego gr. 8cm
- podsypkę cementowo-piaskową gr. 4cm
- wyrównanie podbudowy kruszywem naturalnym

ulica Bargłówek

- a) zjazdy bramowe w km 0+021,5L; 0+033L; 0+048L; 0+069L; 0+076L; 0+088L; 0+101L; 0+114L; 0+134,5P; 0+146L; 0+149P; 0+165P; 0+186L; 0+191,5L; 0+215P; 0+229L; 0+247L; 0+255P; 0+281L; 0+297P; 0+315P; 0+333L; 0+339P; 0+355,5P; 0+367,5P; 0+373L; 0+408,5L; 0+448,5L;
- b) zjazd do banku na skrzyżowaniu z dr. woj. nr. 668

ulica Długa

zjazdy bramowe w km 0+061,5L; 0+066,5P; 0+094L; 0+100P; 0+129P; 0+148P; 0+168P; 0+179,5L; 0+200L; 0+207P; 0+274P.

ulica Sadowa

zjazdy bramowe w km 0+037L; 0+041P; 0+066P; 0+076P; 0+103L; 0+131P; 0+183L; 0+183P; 0+237P; 0+243L

Zaprojektowano następujące zatoki postojowe:

- a) zatoka postojowa na ul. Bargłówek przy banku w km 0 + 420,5 ÷ 0 + 443,5 po str. prawej
 - głębokość zatoki 4,7m,
 - ilość stanowisk postojowych dla samochodów osobowych - 8szt. o szer. 2,4m,
 - ilość stanowisk dla niepełnosprawnych - 1szt. lewe skrajne
- b) zatoka postojowa na ul. Długiej na łuku w km 0 + 225 ÷ 0 + 337 po str. lewej
 - głębokość zatoki 4,7m,
 - ilość stanowisk postojowych dla samochodów osobowych - 5szt. o szer. 2,4m,
 - ilość stanowisk dla niepełnosprawnych - 1szt. prawe skrajne
 - szerokość pasa włączenia zmienna do 2m
- c) zatoka postojowa na ul. Sadowej łącznik w km 0 + 017,5 ÷ 0 + 0+028,5 po str. lewej
 - głębokość zatoki 4,7m,
 - ilość stanowisk postojowych dla samochodów osobowych - 4szt. o szer. 2,4m

Na zatokach nawierzchnia z kostki brukowej gr. 8cm koloru szarego na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5cm obramowana od strony jezdni o nawierzchni bitumicznej krawężnikiem betonowym 15x30cm na ławie z betonu B-10. Obrys stanowisk postojowych należy wykonać z kostki brukowej czerwonej.

Zaprojektowano także trzy następujące trawniki na ul. Bargłówek :

- przy banku po stronie lewej
- przy zatoce po stronie prawej
- między zatoką a drogą woj. nr 668 ul. Karwowską.

4.6. Krawężniki i chodniki.

ulica Bargłówek

Założono na ulicy Bargłówek ustawienie nowego krawężnika betonowego o wym. 30x15cm po lewej stronie i po prawej stronie jezdni w km 0+126 ÷ 0+458 na ławie betonowej B-10 z oporem. Projektuje się chodniki z kostki betonowej brukowej koloru szarego z udziałem 20% koloru innego na wykonanie wzoru na podsypce cementowo-piaskowej. Od strony posesji chodnik będzie obramowany obrzeżem betonowym o wym. 20x6cm na podsypce piaskowej. Dodatkowo przyjęto wykonanie zjazdów bramowych z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego grubości 8cm na podsypce cementowo-piaskowej zgodnie z rys. nr. 3. Wjazdy bramowe od strony posesji będą obramowane krawężnikiem betonowym o wym. 25x12cm na podsypce cementowo-piaskowej. Na ulicy łącznik jezdni będzie obramowana krawężnikiem betonowym 25x12cm na podsypce piaskowej. Z uwagi na wąski pas drogowy chodnik nie będzie wykonywany.

ulica Długa

Projektuje się ustawienie krawężników betonowych na całej długości odcinka. Od strony jezdni chodnik będzie obramowany krawężnikiem betonowym o wym. 30x15cm na ławie betonowej B-10. Natomiast od strony pobocza krawężnikiem betonowym o wym. 25x12cm na podsypce cementowo-piaskowej. Projektuje się chodnik z kostki brukowej betonowej szarej gr. 6cm na podsypce cementowo-piaskowej po stronie prawej i po stronie lewej w km 0+000 ÷ 0+103.

ulica Sadowa

Na całej długości odcinka przyjęto ustawienie krawężnika betonowego o wym. 30x15cm na ławie żwirowej przy projektowanym chodniku. Od strony pobocza jezdni będzie obramowana krawężnikiem betonowym o wym. 25x12cm na podsypce cementowo-piaskowej. Projektuje się chodnik z polbruku szarego, gr. 6cm na podsypce cementowo-piaskowej.

4.7. Pobocza

Projektuje się pobocza żwirowe w następujących lokalizacjach:

- na ulicy Bargłówek w km 0+000÷0+126 po stronie prawej na szer. 0,75m
- na ulicy Długiej w km 0+012÷0+198 str. lewa i w km 0+232÷0+288 str. prawa na szer. 1m
- na ulicy Sadowej w km 0+105÷0+247 po stronie lewej na szer. 1m

4.8. Repery

Założono następujące repery robocze:

- ulica Bargłówek

Reper nr 1 , dziura na słupie elektrycznym w km 0+092 str. lewa rzędna 125,77

Reper nr. 2 , dziura na słupie elektrycznym w km 0+397 str. prawa rzędna 122,74

- ulica Długa

Reper nr 3 , wierzch hydranta str. prawa 0+106, rzędna 125,62

- ulica Sadowa

Reper nr 4, dziura na słupie elektrycznym 0+176 str. prawa rzędna 124,77

5. ODWODNIENIE

Cały odcinek posiada należyte odwodnienie powierzchniowe, w celu poprawienia odwodnienia dokonano wyrównań podłużnych w celu zwiększenia spadku podłużnego jezdni do 0,4%.

Dodatkowo zaprojektowano studzienki ściekowe na ul. Bargłówek, Długiej i Sadowej, z odprowadzeniem wody przykanalikiem do studni chłonnych. Studnie chłonne w ilości 6szt. będą z rur betonowych o średnicy 80cm i głębokości do 3m. Projektuje się studzienki ściekowe z osadnikiem z rur betonowych o średnicy 50cm w ilości 20sztuk. Połączenie studni chłonnych ze studzienkami ściekowymi oraz połączenie studzienek ściekowych należy wykonać przykanalikiem z rur PCV Ø20cm ze spadkiem podłużnym w granicach 1%. Lokalizację umiejscowienia oraz przekroje poprzeczne studni chłonnych jak i studzienek ściekowych pokazano na rys nr 3, 4, 8 i 9.

6. URZĄDZENIA OBCE

Na projektowanej drodze występują następujące urządzenia podziemne i naziemne:

- a) podziemny i naziemny kabel telefoniczny,
- b) wodociąg gminny w110 i W160 wraz z przyłączami,
- c) naziemna linia elektryczna, która jest usytuowana w geodezyjnym pasie drogowym.

W trakcie wykonywania robót związanych z wykonaniem koryta pod projektowany krawężnik betonowy oraz pod projektowane poszerzenie jezdni należy zwrócić szczególną uwagę na przebieg występujących urządzeń podziemnych zaznaczonych na projekcie zagospodarowania terenu rys. nr 3.

Na skrzyżowaniu ulic Długiej i Sadowej jeden słup elektryczny podwójny koliduje z projektowanym przebiegiem jezdni zgodnie z uzgodnieniem z Rejonem Energetycznym słup należy przestawić w projektowany chodnik.

7. BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA ZDROWIA

Przedsięwzięcie dotyczy przebudowy drogi w sposób zapewniający utrzymanie warunków przyrodniczych. Istniejąca szata roślinna składa się z pojedynczych drzew rosnących w pasie drogowym. Nie jest planowana wycinka drzew rosnących w istniejących pasach zieleni. Zachodzi dodatkowo konieczność usunięcia zakrzaczenia i odrostów znajdujących się w bezpośrednich granicach inwestycji w celu zachowania skrajni drogowej. Zachowano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych z jezdni do projektowanych studzienek ściekowych. Opracowanie opierać się będzie na sprawdzonych już technologii przebudów dróg, w związku z czym nie przewiduje się szczególnych trudności przy jego sporządzaniu. Zastosowane będą rozwiązania sprawdzone przy wielu tego typu robotach budowlanych. Wykonanie przebudowy drogi poprawi jej parametry eksploatacyjne oraz zabezpieczy przed dalszą degradacją. Wykonanie nowej nawierzchni zmniejszy poziom hałasu wynikający z ruchu pojazdów.

8. ORGANIZACJA ROBÓT

Roboty drogowe należy wykonać przy zamkniętej połowie jezdni przy zachowaniu dojazdu dla ruchu lokalnego. Tymczasowa organizacja ruchu powinna być wprowadzona zgodnie z „Instrukcją oznakowania robót w pasie drogowym” i zaakceptowana przez inspektora nadzoru.