

PROJEKT WYKONAWCZY

**przebudowy drogi powiatowej Nr 2569W Goworowo – Kamianka
Pomian od km 17+620 do km 18+520 oraz drogi powiatowej
Nr 2588W Dzbenin – Tobolice od km 0+000 do km 0+075**

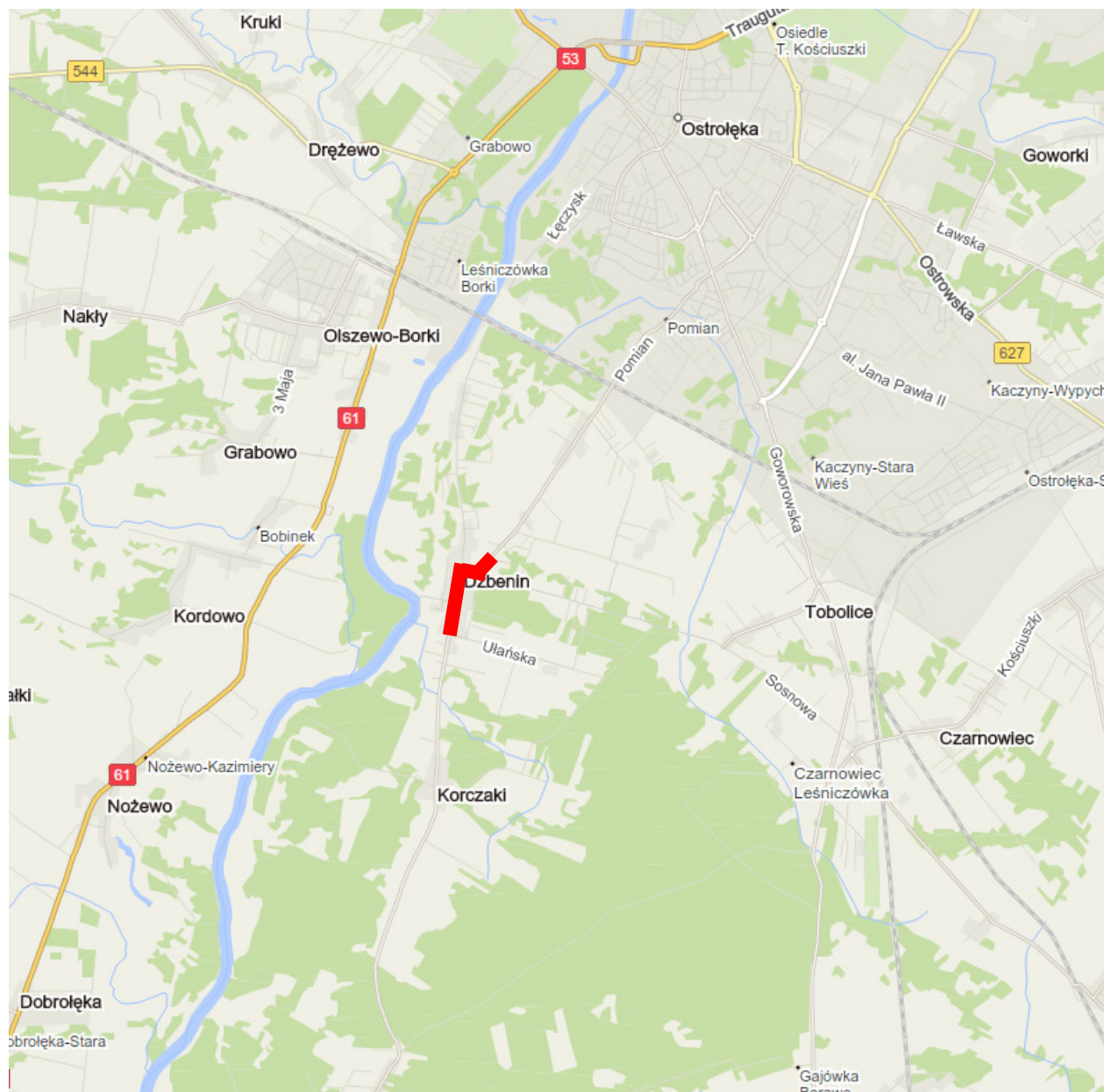
<i>Nazwa Projektu</i>	PROJEKT przebudowy drogi powiatowej Nr 2569W Goworowo – Kamianka – Pomian od km 17+620 do km 18+520 oraz drogi powiatowej Nr 2588W Dzbenin – Tobolice od km 0+000 do km 0+075	
<i>Inwestor</i>	Zarząd Powiatu w Ostrołęce	
<i>Wykonawca</i>	AS Projekt Warszawa	
<i>Rodzaj projektu</i>	Projekt wykonawczy	
<i>Projektant</i>	mgr inż. Krystyna Suwara upr. nr Wa-793/94 do projektowania w specjalności konstrukcyjno- inżynierskiej w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych	
<i>Sprawdzający branży drogowej</i>	mgr inż. Agnieszka Kowalczyk-Suwara upr. nr MAZ/0403/POOD/10 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	

Warszawa, maj 2020

Spis treści

1. Plan orientacyjny
2. Opis techniczny
3. Plan sytuacyjny
4. Przekroje normalne
5. Profil podłużny
6. Przekroje poprzeczne

PLAN ORIENTACYJNY



OPIS TECHNICZNY

**do projektu przebudowy drogi powiatowej Nr 2569W Goworowo – Kamianka – Pomian
od km 17+620 do km 18+520 oraz drogi powiatowej Nr 2588W Dzbenin – Tobolice
od km 0+000 do km 0+075**

1. DANE OGÓLNE

1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa dróg powiatowych o długości 975 m.

1.2 Projektowana inwestycja realizowana jest na terenie gminy Rzekuń w powiecie ostrołęckim w województwie mazowieckim.

1.3 Inwestorem jest Zarząd Powiatu w Ostrołęce.

2. CHARAKTERYSTYKA ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Istniejące drogi na rozpatrywanych odcinkach przebiegają przez zabudowaną miejscowość Dzbenin.

Na istniejącej drodze Nr 2569W można wyodrębnić cztery charakterystyczne odcinki:

- 1) Od km 17+620 do km 18+035. Jezdnia asfaltowa o szerokości 6,0 m z chodnikiem po lewej stronie o szerokości 1,8 m i poboczem ziemnym po prawej stronie.
- 2) Od km 18+035 do km 18+160. Jezdnia asfaltowa o szerokości 6,0 m. Po obu stronach chodniki o szerokości 1,25-1,8 m.
- 3) Od km 18+160 do km 18+279. Jezdnia asfaltowa o szerokości 5,5 m z poboczami ziemnymi.
- 4) Od km 18+279 do km 18+520. Jezdnia asfaltowa o szerokości 6,0 m. z pasem rowerowym po lewej stronie o szerokości 2,0 m i poboczem ziemnym po prawej stronie.

Na drodze Nr 2588W od km 0+000 do km 0+055 jezdnia asfaltowa o szerokości 6,0 m z pasem rowerowym o szerokości 2,0 m z lewej strony i poboczem ziemnym z prawej strony, na dalszym odcinku jezdnia asfaltowa o szerokości 6,0 m z utwardzonymi poboczami o szerokości 1,0 m z obu stron.

3. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA INWESTYCJI

3.1. Cel i zakres przebudowy drogi

Celem przebudowy drogi jest jej dostosowanie do należytych standardów i skuteczne odwodnienie.

Zakres przebudowy drogi jest następujący:

- wybudowanie kanalizacji deszczowej,

- wzmocnienie istniejącej nawierzchni,
- przebudowanie istniejących chodników i wybudowanie nowych,
- dobudowanie utwardzonych poboczy, tam, gdzie nie ma chodnika.

3.2. Zmiany na odcinkach charakterystycznych:

- 1) Od km 17+620 do km 18+035. Budowa kanalizacji deszczowej, wzmocnienie jezdni, przebudowa chodnika po lewej stronie, dobudowa utwardzonego pobocza o szerokości 1,25 m po prawej stronie.
- 2) Od km 18+004 do km 18+160. Budowa kanalizacji deszczowej, wzmocnienie jezdni, przebudowa chodników po obu stronach
- 3) Od km 18+160 do km 18+263. Budowa kanalizacji deszczowej, poszerzenie i wzmocnienie jezdni, dobudowa utwardzonego pobocza po lewej stronie o szer. 1,5 m, budowa chodnika po prawej stronie o szer. 2,00 m.
- 4) Od km 18+263 do km 18+299. Wzmocnienie jezdni, budowa chodników po obu stronach o szer. 2,00 m.
- 5) Od km 18+299 do km 15+550. Wzmocnienie jezdni, zamiana ścieżki rowerowej po lewej stronie na utwardzone pobocze o szer. 1,50 m, dobudowa utwardzonego pobocza po prawej stronie

Na drodze Nr 2588W, Wzmocnienie jezdni, dobudowanie utwardzonego pobocza po prawej stronie o szer. 1,0 m.

3.3. Podstawowe parametry techniczne

- klasa techniczna Z,
- prędkość projektowa – 50 km/h,
- jezdnia o szer. 6,00 m
- pobocza utwardzone o szer. 1,50 m,
- pobocza ziemne o szer. 0,75 m,
- chodniki o szerokości 2,0 m (lokalnie 2,0-1,25,
- kategoria ruchu KR-2

3.4. Geotechniczne warunki posadowienia obiektów

Warstwy podłoża na odcinku do skrzyżowania z drogą Dzbenin – Tobolice:

- nasyp niekontrolowany, humusowy piasek drobny lub humusowa glina piaszczysta o miąższości 0,8-1,2 m,
- piasek drobny o miąższości 0,6 m,
- pospółka ze żwirem i kamieniami o miąższości 0,3 m,
- glina piaszczysta ze żwirem i kamieniami poniżej.

Warstwy podłoża na pozostałym odcinku:

- nasyp niekontrolowany, humusowy piasek drobny lub humusowa glina piaszczysta o miąższości 0,8 m,
- glina piaszczysta ze żwirem o miąższości 1,5 m,
- glina piaszczysta ze żwirem i kamieniami poniżej.

Grunty podłoża są nośne, do głębokości 2,5 m nie stwierdzono wody gruntowej.

Warunki gruntowo-wodne są korzystne:

- 1) Podłoże gruntowe terenu charakteryzują **proste warunki gruntowo-wodne**.
- 2) Projektowana inwestycję zaliczyć można do **I kategorii geotechnicznej**.

Wykopy pod urz. adzenia kanalizacji deszczowej należy zabezpieczyć przed dopływem wód opadowych i możliwością wtórnego ich uplastycznienia w dnie.

3.5. Konstrukcja podbudowy i nawierzchni

Wzmocnienie istniejącej nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grub. 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego o grub. min. 2 cm,

Konstrukcja na poszerzeniach i utwardzonych poboczach:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grub. 5 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grub. 7 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o grub. 20 cm,
- podsypka piaskowa o grub. 10 cm.

Nawierzchnia na zjazdach

- kostka brukowa betonowa kolorowa o grub. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa o grub. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o grub. 15 cm.

Nawierzchnia na chodnikach

- kostka brukowa betonowa koloru czerwonego o grub. 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa o grub. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o grub. 12 cm.

3.6. Skrzyżowania

Na skrzyżowanych zwykłych wprowadzono niewielkie korekty w granicach istniejących pasów drogowych.

3.7. Zjazdy

Do wszystkich posesji projektuje się zjazdy, w zdecydowanej większości o szer. 5,0 m i długości dostosowanej do granicy pasa drogowego. Zjazdy będą wykonane z betonowej kostki brukowej.

4. ODWODNIENIE

Na odcinkach o przekroju ulicznym i półulcznym zaprojektowano kanalizację deszczową o długości kanału 647 m. Początek kanału (wylot) podłączono do istniejącego kanału. Kanał zlokalizowano w środku lewego a następnie prawego pasa ruchu w dostosowaniu do budowanej kanalizacji sanitarnej. Zaprojektowano 22 studnia kanalizacyjne i 33 studzienki ściekowe (głównie podkrawężnikowe a w miejscach kolizji przy krawężniku).

Parametry techniczne:

- kanał PCV d315 mm
- studnie kanalizacyjne betonowe d1000 mm,
- studzienki ściekowe betonowe d500 mm,

– przykanaliki PCV d200 mm.

5. URZĄDZENIA UZBROJENIA TERENU

W pasie drogowym zlokalizowane są sieci uzbrojenia terenu takie jak: napowietrzna linia energetyczna z latarniami oświetleniowymi, przewody wodociągowe, kanalizacja sanitarna oraz fragmenty kabli energetycznych i telekomunikacyjnych. Urządzenia te nie wymagają przebudowy, z wyjątkiem usunięcia kolizji słupa energetycznego ze skrzyżowania. Przewidziano natomiast ponowa regulacje pokryw zaworów wodociągowych i pokryw studni kanalizacyjnych.

Słup energetyczny niskiego napięcia zlokalizowany na skrzyżowaniu dróg Nr 2569W i 258W będzie zastąpiony trzema słupami nie kolidującymi z projektowanymi elementami drogi.

6. OSNOWA GEODEZYJNA

Wykonawca robót będzie zobowiązany do utrzymania istniejącej osnowy geodezyjnej w stanie nienaruszonym oraz do przeniesienia i zabezpieczenia punktów osnowy.