

OPIS TECHNICZNY

projekt zamienny do projektu budowlanego
(stanowiącego załącznik do pozwolenia na budowę Nr 267/2011 z dnia 04.10.2011r.)
na przebudowę drogi w miejscowości Zastocze, gm. Krypno.

1. DANE OGÓLNE

Projekt: drogowy
Obiekt: przebudowa drogi w miejscowości Zastocze, gm. Krypno
Adres: W km 0+371,75 ÷ 0+405,50
 Zastocze
 Gmina Krypno
 powiat moniecki
 województwo podlaskie
Inwestor: Gmina Krypno

Projektant: mgr inż. Jan Julian Połonowicz
Sprawdzający: mgr inż. Bogdan Kuczyński

2. DZIAŁKI POŁOŻONE W ZAKRESIE OPRACOWANIA

Części działki będącej pasem drogowym nr 324/3 położonej w m. Zastocze.

3. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt opracowano na podstawie:

- ✓ umowy zawartej pomiędzy Inwestorem a Wykonawcą,
- ✓ aktualna mapa do celów projektowych, obejmująca zakres zmian, w skali 1:500, przekazanych Wykonawcy przez Inwestora,
- ✓ rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dn. 14 maja 1999 r. poz. 430),
- ✓ założeń projektowych przekazanych Wykonawcy przez Inwestora,
- ✓ projektu budowlanego „Przebudowy drogi w m. Zastocze, gm. Krypno w km 0+000÷0+998 wraz z towarzyszącą infrastrukturą”,
- ✓ własnych pomiarów sytuacyjnych i wysokościowych w terenie.

4. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Zakres opracowania dotyczy zmiany projektu zagospodarowania terenu w km 0+379,25÷0+405,50 w zakresie zmiany dostępności z drogi do działek nr 106/6 i 107/3 poprzez wprowadzenie wyjazdu i wjazdu publicznego w km 0+380,25 i 0+400,2. Powyższą zmianę wprowadza się w celu zabezpieczenia dojazdu do zatoki autobusowej i budowanej świetlicy wiejskiej na działkach nr 106/6, 106/7 i 107/3.

5. ZMIANY W STOSUNKU DO PIERWOTNEGO PROJEKTU BUDOWLANEGO

5.1 Rozwiązanie sytuacyjne

Odstępuje się wykonania wjazdu indywidualnego w km 0+392,50 po stronie lewej o szerokości 4,00 m i długości 2,00 m ze skosami 1m:1m. W związku z planowanym wykonaniem zatoki

autobusowej na części działek nr 106/6 i 107/3 projektuje się wjazd w km 0+400,20 i wyjazd w km 0+380,25. Przekucie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wykłada się łukami kołowymi o promieniach 5,20 m i 6,00 m. Pomiędzy wjazdem i wyjazdem projektuje się uzupełnienie chodnika, jak również w km 0+371,75 ÷ 0+373,90.

5.2 Rozwiązanie wysokościowe

Nie wprowadza się zmian w stosunku do pierwotnie zaprojektowanej niwelety.

5.3 Konstrukcja nawierzchni

Zachowuje się zaprojektowaną konstrukcję wjazdu w postaci:

- | | |
|---------------------------------------|---------------|
| - betonowej kostki brukowej kolorowej | - grub. 8 cm |
| - podsypki cementowo-piaskowej 1:4 | - grub. 5 cm |
| - podbudowy z kruszywa naturalnego | - grub. 15 cm |
| - podsypki piaskowej | - grub. 10 cm |

oraz konstrukcję chodnika:

- | | |
|------------------------------------|--------------|
| - betonowa kostka brukowa szara | - grub. 6 cm |
| - podsypki cementowo-piaskowej 1:4 | - grub. 5 cm |

6. ODWODNIENIE

Wprowadzone zmiany nie wymagają potrzeby zmian w zaprojektowanym systemie odwodnienia.

7. ORGANIZACJA RUCHU

Nie wymaga wprowadzenia zmian.

8. LINIE ROZGRANICZAJĄCE DROGI

Projektowane w ramach zmiany wjazdu będą wykonane w istniejącym pasie drogowym.

9. UWAGI KOŃCOWE

Rozwiązania wysokościowe projektowanych wjazdów dowiązano do rzędnych projektowanej niwelety w układzie rzędnych państwowych. Istniejący hydrant w km 0+375 str. L należy przebudować na podziemny.