

**NAZWA
OBIEKTU:** „ROZBUDOWĘ DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 676
W ZAKRESIE BUDOWY DROGI DLA ROWERÓW
NA ODCINKU SUPRAŚL – KRYNKI”

STADIUM: Koncepcja

ADRES: Droga Wojewódzka nr 676 odcinek Supraśl –
Krynki

**KATEGORIA
A OBIEKTU
BUDOWLANEGO** **IV** - elementy dróg publicznych i kolejowych
dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły,
wjazdy, zjazd, przejazdy, perony, rampy
XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe
XXVI - sieci, jak: elektroenergetyczne,
telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze,
wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi
przesyłowe

INWESTOR **Województwo Podlaskie**
:
ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 1,
15-888 Białystok
Reprezentowanym przez:
**Podlaski Zarząd Dróg
Wojewódzkich w Białymstoku**
ul. Elewatorska 6
15-620 Białystok



Opracował: mgr inż. Adam Kalinowski
PDL/0036/POOD/09
w spec. drogowej

Białystok sierpień.2023

Spis zawartości opracowania:

I. Część opisowa

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

II. Część rysunkowa

Plan Orientacyjny

Rys. nr 1 (28 arkuszy) - Projekt zagospodarowania terenu skala 1:1000.

Rys. nr 2 - Przekrój normalny Wariant I, II, III ; skala 1:50.

OPIS TECHNICZNY

do koncepcji „ROZBUDOWĘ DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 676 W ZAKRESIE BUDOWY DROGI DLA ROWERÓW NA ODCINKU SUPRAŚL – KRYNKI”

1. Podstawa opracowania

- umowa z Inwestorem,
- obowiązujące przepisy, normy i wytyczne,
- wizje lokalne w terenie.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest koncepcja ROZBUDOWA DW NR 676 W ZAKRESIE BUDOWY DROGI DLA ROWERÓW NA ODCINKU SUPRAŚL – KRYNKI

Koncepcja obejmuje rozbudowę DW 676 w zakres których wchodzi:

- początek opracowania: w m. Supraśl w km ok. 21+600 (istniejąca droga dla pieszych i rowerów po str. P),
- koniec opracowania: w m. Krynki w km ok. 50+680,

z opracowania należy wyłączyć odcinek przebudowywany w latach 2022 – 2023 w km drogi wojewódzkiej Nr 676 ok. 38+635 – 38+972,

łącznie długość odcinka wynosi ok. 29,36 km.

Zakres opracowania:

- budowę drogi dla rowerów (min. szerokość 2,50 m); nawierzchnia: 2 x w-wa bitumiczna;

- rozbudowę/ przebudowę/ budowę drogowych obiektów inżynierskich (jeżeli zajdzie taka potrzeba)

- rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (kanalizacja deszczowa, rowy otwarte, kryte) wraz z odprowadzeniem wody (jeżeli zajdzie taka potrzeba);

- przebudowę/ budowę miejsc dostępu do drogi publicznej, w oparciu o parametry właściwe dla funkcji zjazdu.

- przebudowę lub zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych (branż: elektroenergetycznych, teletechnicznych, sanitarnych) kolidujących z projektowaną drogą dla pieszych i rowerów;

- kanał technologiczny,

- uzupełnienie/przebudowę istniejącego lub budowę nowego oświetlenia (jeżeli zajdzie taka potrzeba), zaleca się stosowanie oświetlenia LED;

- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

- budowę miejsca obsługi rowerzystów (jeżeli zajdzie taka potrzeba).

Całokształt inwestycji został przedstawiony w projekcie zagospodarowania terenu.

3. Stan istniejący

Droga wojewódzka Nr 676 na odcinku SUPRAŚL - KRYNKI posiada klasę techniczną Z, szerokość 6,0m przekrój 1x2 z obustronnymi poboczami gruntowymi. Stan nawierzchni jezdni i innych elementów drogi można określić jako dobry/zadawalający, remont nawierzchni przeprowadzono w 2022r, droga posiada odwodnienie powierzchniowe na istniejące pobocza gruntowe i do rowów drogowych.

W pasie drogowym objętym opracowaniem znajduje się następujące uzbrojenie techniczne:

- kablowe linie energetyczne,
- kablowe linie teletechniczne,
- kanalizacja deszczowa i sanitarna,
- wodociąg.

4. Opis rozwiązań technicznych

4.1 droga w planie

- początek opracowania: w m. Supraśl w km ok. 21+600 (istniejąca droga dla pieszych i rowerów po str. P),
- koniec opracowania: w m. Krynki w km ok. 50+680,

z opracowania należy wyłączyć odcinek przebudowywany w latach 2022 - 2023 w km drogi wojewódzkiej Nr 676 ok. 38+635 - 38+972,

łącna długość odcinka wynosi ok. 29,36 km.

Z uwagi na przyjęte rozwiązania techniczne zakresy kilometrażowe mogą ulec zmianie.

4.2 Przekroje normalne.

W przekroju normalnym drogi dla rowerów, będzie miał szerokość min. 2,5 m; przekrój jednostronny ze spadkami 2% w kierunku jezdni. Lokalizacja zgodnie z PZT.

Wody opadowe z jezdni, zatoki, zjazdów, chodników oraz przyległego terenu zostaną odprowadzone powierzchniowo do istniejącej lub projektowanej rowów drogowych/kanalizacji deszczowej.

WARIANT I

W przekroju normalnym drogi dla rowerów, będzie miał szerokość 2,50m; przekrój jednostronny ze spadkami 2% w kierunku jezdni. Lokalizacja zgodnie z PZT.

Wody opadowe z jezdni, zatoki, zjazdów, chodników oraz przyległego terenu zostaną odprowadzone powierzchniowo do istniejącej lub projektowanej rowów drogowych/kanalizacji deszczowej.

WARIANT II

W przekroju normalnym drogi dla rowerów, będą miały szerokość 3,0m; przekrój jednostronny ze spadkami 2% w kierunku jezdni. Lokalizacja zgodnie z PZT.

Wody opadowe z jezdni, zatoki, zjazdów, chodników oraz przyległego terenu zostaną odprowadzone powierzchniowo do istniejącej lub projektowanej rowów drogowych/kanalizacji deszczowej.

4.3 Konstrukcja nawierzchni.

Proponuje się następującą konstrukcję nawierzchni (ostateczne konstrukcje zostaną dobrane po uzyskaniu warunków gruntowo wodnych):

Drogi dla rowerów HW I

- warstwa ściernalna z mieszanki AC 8 S 50/70, gr. 4 cm
 - warstwa wiążąca z AC 11 W 50/70, gr. 4 cm
 - podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5 stabilizowanego mechanicznie, gr. 15 cm
 - warstwa mrozoochronna i odcinająca z mieszanki kruszyw 0/31.5, gr. 15 cm *)
(G1/G2)
- *) - doprowadzenie podłoża do kategorii G1

4.5 Krawężniki i obrzeża.

Projektowana droga dla rowerów należy obramować obrzeżem betonowym 8x30cm. Jezdnie DW obramować krawężnikiem kamiennym ciężkim 20*30 cm z oporem.

Lokalizacja zgodnie z PZT

4.7 Odwodnienie.

Odwodnienie pasa drogowego nastąpi powierzchniowo do projektowanych wpustów drogowych i rowów drogowych, przepustów. Odprowadzenie wody deszczowej przewiduje się do projektowanych rowów drogowych. Istniejące przepusty pod DW zostanie oczyszczone, pod projektowaną drogą dla rowerów zostaną wykonane przepusty (w razie konieczności).

5. Projektowana infrastruktura

Przewiduje się przebudową kolidującego oświetlenia drogowego, kanał technologiczny - o ile zajdzie konieczność.

Dokładny zakres przebudowy infrastruktury technicznej będzie możliwe po zatwierdzeniu trasy i uzyskaniu warunków technicznych zabezpieczenia przez gestorów sieci.

Na istniejących rzekach/ciekach zostaną wykonane kładki/przepusty dla rowerów

6. Zieleń

Po wykonaniu jezdni drogi dla rowerów na skarpach oraz w pasie drogowym zostaną założone zieleńce. Drzewa i krzewy kolidujące z projektowaną jezdnią i infrastrukturą zostaną usunięte.

7. Wyłączenia, wycinka drzew, rozbiórki, ochrona zabytków.

Projektowana inwestycja usytuowana jest w istniejącym pasie drogowym, na działkach przeznaczonych pod pas drogowy. Proponowany podział działek zostaną ograniczone do niezbędnego minimum.

Drzewa i krzewy kolidujące z inwestycją przeznaczone do usunięcia.

Opracował