

Jednostka projektowa:
Grzegorz Kowalewski
 zam. Łomazy ul. Kozłowska 72
 21-532 Łomazy

DOKUMENTACJA UPROSZCZONA

**Przebudowa drogi powiatowej Nr 1051L
 Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tucznna – Sławatycze
 od km 9+180 do km 11+725 odc. długości 2,545km**

Działka nr ewid. 304, 728, 996, 1021 obręb Piszczac Osada
Działka nr ewid. 505/2 obręb Piszczac Kolonia
Działka nr ewid. 267 obręb Dąbrowica Mała

Inwestor:	Powiat Bialski – Zarząd Dróg Powiatowych ul. Sidorska 90a, 21-500 Biała Podlaska			
Data listopad 2016	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Autor opracowania	mgr Grzegorz Kowalewski	x	x	
Sprawdził	mgr inż. Paweł Kołodziejcki	drogi	LUB/0038/ POOD/05	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Część opisowa

1. Strona tytułowa	str.1
2. Zawartość opracowania	str.2
3. Opis techniczny	str.3-6
4. Tabela wycinki drzew i frezowania pni zał. Nr 1.....	str.7
5. Wykaz robót rozbiórkowych strona lewa zał. Nr 2.....	str.8
6. Wykaz robót rozbiórkowych strona prawa... zał. Nr 3.....	str.9
7. Tabela robót ziemnych zał. Nr 4.....	str.10-13
8. Tabela plantowania powierzchni zał. Nr 5.....	str.14-18
9. Rzędne wyrównania nawierzchni. zał. Nr 6.....	str.19-22
10. Tabela wyrównania i frezowania nawierzchni zał. Nr 7.....	str.23-26
11. Wykaz robót na chodniku i zjazdach strona lewa zał. Nr 8.....	str.27-29
12. Wykaz robót na chodniku i zjazdach strona prawa zał. Nr 9.....	str.30
13. Przedmiar robót	str.31-38

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny skala 1:25 000	rys. nr 1
2. Plan sytuacyjny skala 1: 1000	rys. nr 2.1-2.2
3. Profil podłużny skala 1:100/1000	rys. nr 3.1-3.2
4. Przekroje normalne skala 1:50	rys. nr 4
5. Przekroje poprzeczne skala 1:100	rys. nr 5.1 – 5.10
6. Rysunek zjazdu indywidualnego I skala 1:50	rys. nr 6
7. Rysunek zjazdu indywidualnego II skala 1:50	rys. nr 7
8. Rysunek zjazdu z betonu asfaltowego skala 1:50	rys. nr 8

OPIS TECHNICZNY

Do dokumentacji uproszczonej na przebudowę drogi powiatowej
Nr 1051L Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tucznna – Sławatycze
od km 9+180 do km 11+725 o długości 2,545 km

1. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2016r. poz.290 ze zm.).
- Umowa z Zarządem Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej.
- Rozporządzenie 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. 2016r. poz. 124).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. z 2012r. poz. 1137 ze zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z 2003 r.).
- Pomiary sytuacyjno- wysokościowe .

2 . Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentacji uproszczonej na przebudowę drogi powiatowej Nr1051L Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tucznna – Sławatycze od km 9+180 – 11+725 o łącznej długości 2,545 km .

Przebudowa powyższego odcinka drogi swoim zakresem obejmuje :

- wzmocnienie istniejącej konstrukcji nawierzchni drogi w technologii mas bitumicznych .
- budowę chodnika dla pieszych po lewej stronie drogi
- utwardzenie istniejących indywidualnych i publicznych zjazdów w granicach pasa drogowego .
- korektę profilu podłużnego w celu odwodnienia jezdni .

3 . Stan istniejący

Droga powiatowa Nr 1051L przebiega po terenie równinnym , częściowo o charakterze mieszkalnym i gospodarczym . Na całym odcinku obowiązuje przekrój szlakowy z jezdnią o szerokości od 6,10 m do 6,50 m z lewostronnym chodnikiem od km 9+180 do km 9+306 o szerokości od 1,20 m z kostki brukowej betonowej w złym stanie technicznym.

Geometria trasy drogowej w stanie istniejącym składa się z odcinków prostoliniowych łuku kołowego. Niewielka grubość warstwy ścieralnej z mieszanek mineralno asfaltowych i stosunkowo długi okres eksploatacji drogi bez gruntowego remontu nawierzchni

spowodował iż jezdnia drogi obecnie znajduje się w złym stanie technicznym .Istniejąca nawierzchnia charakteryzuje się dużą ilością uszkodzeń obejmujących spękania (podłużne i poprzeczne) oraz wykruszenia i ubytki materiału warstwy ścieralnej zwłaszcza w obszarze krawędzi jezdni. Przy krawędziach jezdni występują koleiny. Na nawierzchni widoczne są liczne ślady remontów cząstkowych polegających na likwidacji nierówności i uszczelnieniu drogi .

4 . Elementy rozwiązań projektowych

4 .1 Dane wyjściowe

- założona lokalizacja
- pomiary sytuacyjno- wysokościowe
- prędkość projektowa 40 km/h
- szerokość jezdni 6,00 m
- zjazdy indywidualne z kostki brukowej na podbudowie z GSC o Rm 2,5-5,0MPa
- zjazdy na drogi gminne z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łam. 0-31,5mm
- szerokość istniejącego chodnika 1,20 m (do przełożenia)
- szerokość projektowanego chodnika 1,50 m oddzielony pasem zieleni, 2,00m zlokalizowany przy krawędzi jezdni
- szerokość poboczy gruntowych 1,50 m
- przedłużenie istniejących przepustów

4 .2 Przebieg drogi w planie sytuacyjnym

Początek zakresu robót drogowych wyznaczono w km 9+180 w osi istniejącej drogi powiatowej Nr 1051L. Oś trasy drogi zaprojektowano w planie sytuacyjnym zasadniczo w nieziennej geometrii wykorzystując istniejącą jezdnię jako podbudowę , na której zaprojektowano wyrównanie betonem asfaltowym .

4 .3 Przekroje konstrukcyjne

Projektuje się przekrój uliczny

- | | |
|--|---------------------------|
| - szerokość jezdni | - 6,30 – 6,50 m |
| - szerokość chodnika | - 1,20 m (do przełożenia) |
| - szerokość chodnika | - 1,50 - 2,0 m |
| - szerokość pobocza | - 1,50 m |
| - spadek poprzeczny nawierzchni | - 2% |
| - spadek poprzeczny poboczy | - 6% |
| - warstwa ścieralna nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej grubości 4 cm | |
| - warstwa wyrównawcza istniejącej nawierzchni bitumicznej średnio 3,135 cm | |

4 .4 Profil podłużny

Do projektowania niwelety drogi przyjęto parametry jak przy prędkości projektowej 40 km/h Niweletę ciągu drogi powiatowej Nr 1051L na przedmiotowym odcinku zaprojektowano zasadniczo bez większych zmian w stosunku do istniejącego profilu drogi , lecz żeby poprawić płynność jej przebiegu konieczne było lokalne wyrównanie istniejącej nawierzchni , co wynikało głównie z potrzeby skorygowania istniejących pochyłości .

Profil podłużny sporządzono w skali 1:100/1000

5 . Odwodnienie

Odwodnienie nawierzchni jezdni drogi powiatowej odbywać się będzie powierzchniowo , woda odprowadzana będzie poprzez wpusty uliczne do rowów przydrożnych .

6 . Ochrona środowiska

Podczas realizacji inwestycji planowane jest wykorzystanie kruszyw naturalnych , wody , mas betonu asfaltowego i betonu cementowego . Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych , typowych technologii występujących w budownictwie drogowym .Zastosowane materiały i technologie nie będą miały istotnego znaczenia z punktu widzenia ochrony środowiska . Planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane technologicznie z innymi przedsięwzięciami zatem ,nie przywidyuje wystąpienia niebezpieczeństwa kumulacji .Głównymi oddziaływaniami związanymi z realizacją inwestycji będą uciążliwości związane z hałasem , emisją spalin , pyłów i wibracji pochodzących z maszyn i urządzeń wykorzystanych przy realizacji inwestycji drogowej ,lecz normy będą przekroczone tylko czasie jej wykonywania i ustąpią niezwłocznie po jej zakończeniu . Wielkość hałasu od pracującego sprzętu budowlanego należy dostosować do funkcji przyległych terenów . Przekroczenia mogą wystąpić tylko w porze dziennej (6:00-22:00) . Czas pracy należy skrócić do minimum w pobliżu terenów mieszkalnych . Na etapie eksploatacji inwestycji nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu , a nawet nastąpi jego redukcja w porównaniu ze stanem obecnym . Do inwestycji należy wykorzystać sprzęt sprawny , poddany stałym kontrolom technicznym . Wyklucza się możliwości i naprawy maszyn w miejscu inwestycji.

Przy stosowanych materiałach i technologii nie przywidyuje się wystąpienia poważnej awarii . W przypadku wycieku substancji ropopochodnych przeszkoleni pracownicy stosują środki neutralizujące .Wszystkie powstające w wyniku realizacji inwestycji odpady należy zbierać selektywnie i magazynować na terenie do czasu odbioru przez firmy specjalistyczne . Powstające w trakcie budowy drogi odpady nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych , a ścieki technologiczne nie będą wytwarzane . odpady będą maksymalnie wykorzystane gospodarczo , a ich ilość zminimalizowana .

Ścieki z przenośnych kabin sanitarnych będą odbierane przez firmę świadczącą usługi w tym zakresie .Ilość ścieków będzie ograniczona , ze względu na krótki czas trwania inwestycji . Regulacja poboczy poprzez rozścielenie warstwy ziemi urodzajnej , posianie mieszanki traw . Wody opadowe z remontowanej drogi odprowadzane będą do istniejącego rowu drogowego . Skuteczność zastosowania rozwiązań zarówno sytuacji normalnego funkcjonowania drogi oraz w sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód gruntowych i powierzchniowych . Projektowane odwodnienie powierzchniowe ze względu na niską kategorię i małe natężenie ruchu drogowego nie pogorszy stanu wód podziemnych .Wielkość i rodzaje wprowadzonych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego będą dotyczyć głównie spalin z maszyn budowlanych wyposażonych w katalizatory . Według prognozy oddziaływania na warunki aerosanitarnie otoczenia remontowanej drogi należy stwierdzić , że funkcjonowanie drogi będzie spełniało normy w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza w perspektywie prognozowanych natężeń ruchu .Poza obrębem pasa drogowego nie występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych norm emisji zanieczyszczeń powietrza . Krótkotrwałe ww. przekroczenia wystąpią jedynie w fazie realizacji inwestycji i wyłącznie w jej bezpośrednim otoczeniu .

Przy remoncie drogi zgodnie z przyjętą technologią nie będą przenikały do środowiska substancje i energie mogące pogorszyć istniejący stan środowiska naturalnego .Utrudnienia

będą polegać na spowolnieniu szybkości pojazdu ze względu na konieczność wymijania pracujących osób oraz objazdy po istniejących drogach. Istniejąca infrastruktura techniczna nie zostanie istotnie obciążona z powodu wykonywania przedsięwzięcia.

Podsumowując inwestycja polegająca na przebudowie nawierzchni drogi powiatowej Nr 1051L Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tucznia – Sławatycze od km 9+180 – 11+725 wpłynie na podniesienie warunków technicznych i eksploatacyjnych drogi, a budowa chodnika dla pieszych na bezpieczeństwo. Ponadto w ramach remontu planuje się wzmocnienie nawierzchni, utwardzenie istniejących zjazdów i usprawnienie systemu odwodnienia powierzchniowego. Powyższe zmiany w stosunku do stanu istniejącego wraz z czytelnym oznakowaniem wpłyną pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa ruchu. Sprawny system odwodnienia powierzchniowego drogi ograniczający negatywny wpływ na stan czystości wód i ograniczenia emisji szkodliwych związków chemicznych wpłynie korzystnie na środowisko naturalne.

7. Obszar oddziaływania obiektu budowlanego

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w granicach działek stanowiących pas drogowy. Roboty związane z przebudową drogi ograniczają się do wykonania konstrukcji nawierzchni drogowych oraz do wykonania chodnika dla pieszych. Projektowana inwestycja oraz jej użytkowanie nie wpłynie na pogorszenie istniejącego stanu działek sąsiednich oraz nie narusza interesów osób trzecich.

Przedmiotowa inwestycja nie wpłynie na obszar wpisany do rejestru zabytków oraz gminnej ewidencji zabytków.

