

SZOSA SUCHA
RAFAŁ LUMA

ul. Transportowa 2b/207, 15-399 Białystok
tel. 793 790 334,
NIP 758-218-39-81, REGON 369052287
e-mail: szosa.sucha@interia.pl

OBIEKT: Remont nawierzchni bitumicznej na międzynarodowym drogowym przejściu granicznym **Bobrowniki - Bierestowica (Etap V).**

INWESTOR: Skarb Państwa – Wojewoda Podlaski
ul. Mickiewicza 3
15-213 Białystok

STADIUM: **PROJEKT WYKONAWCZY**

ZESPÓŁ AUTORSKI:

OPRACOWAŁ : **BRANŻA DROGOWA:**
mgr inż. Rafał Luma
PDL/0042/POOD/15

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA.

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

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

1. Plan orientacyjny. Skala 1:10 000.
2. Plan sytuacyjny. Skala 1:500.
3. Plan sytuacyjny – SOR. Skala 1:500.

OPIS TECHNICZNY
do projektu wykonawczego branży drogowej

*„Remont nawierzchni bitumicznej na międzynarodowym drogowym przejściu granicznym
Bobrowniki - Bierestowica (Etap V).”*

1. Istniejący stan zagospodarowania.

Na działkach, na których planowany jest remont, zlokalizowany jest układ komunikacyjny międzynarodowego przejścia granicznego w m. Bobrowniki, wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Nawierzchnia istniejących ciągów komunikacyjnych oraz miejsc postojowych posiada nawierzchnię bitumiczną. Część nawierzchni, będąca przedmiotem opracowania jest w złym stanie technicznym wymagającym sfrezowania warstwy ścieralnej i jej odbudowy (*fot. 1.*).



Fot. 1. Warstwa ścieralna jezdni manewrowej

Nawierzchnia jezdni i miejsc parkingowych obramowana jest krawężnikiem betonowym. Wokół remontowanych nawierzchni zlokalizowany jest chodnik dla pieszych/opaska z betonowej kostki brukowej. Chodniki/opaski wymagają remontu.

W nawierzchni jezdni i chodników występują liczne urządzenia takie jak:

- szlabany parkingowe,
- kanały,
- elementy odwodnienia: wpusty deszczowe, odwodnienie liniowe,
- infrastruktura podziemna: kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sieć C.O, kable energetyczne, kable/urządzenia telekomunikacyjne.

Zarówno wpusty kanalizacji deszczowej jak i sanitarnej wymagają regulacji wysokościowej lub wymiany włazów.

Parking przeznaczony dla pojazdów ciężarowych typu TIR ogrodzony jest ogrodzeniem panelowym przeznaczonym do demontażu i ponownego montażu.

a. Organizacja ruchu

W rejonie inwestycji występuje oznakowanie pionowe oraz poziome.

2. Podstawa opracowania.

- Umowa Nr WI-II.2510.5.2019 ze Skarbem Państwa – Wojewodą Podlaskim,
- Mapa zasadnicza w skali 1:500,
- Wizja lokalna w terenie.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu.

W ramach inwestycji nie przewiduje się zmian w zagospodarowaniu terenu. Wszelkie roboty zakwalifikowano jako:

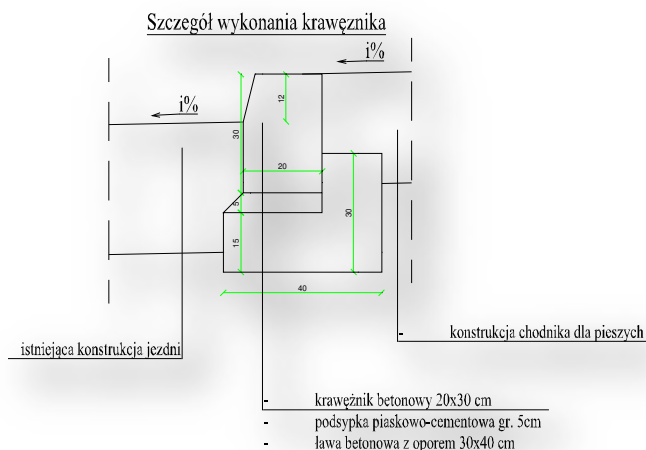
- remont nawierzchni bitumicznej – warstwy ścieralnej- frezowanie i odbudowa warstwy ścieralnej grub. 5cm,
- wymiana krawężników betonowych 20x30cm na ławie betonowej z oporem (fot. 2); wg szczegółów konstrukcyjnych (rys 1),
- wymiana / przełożenie nawierzchni z kostki betonowej chodników dla pieszych,
- ponowne wykonanie oznakowania poziomego – zasadniczo grubowarstwowego,
- demontaż i ponowny montaż ogrodzeń panelowych (fot. 3),
- regulacja wysokościowa/wymiana wpustów kanalizacji deszczowej,
- regulacja wysokościowa /wymiana włączów kanalizacji sanitarnej (KD; KS).



Fot. 2. Krawężnik betonowy.



Fot. 3. Ogrodzenie panelowe.



rys.1. Szczegół wykonania krawężnika betonowego

4. Rozwiązania wysokościowe i odwodnienie nawierzchni.

Z uwagi na charakter inwestycji (wymiana warstwy ścieralnej nawierzchni bitumicznych), nie przewiduje się zmian w ukształtowaniu istniejących nawierzchni. **Należy zachować istniejące spadki podłużne i poprzeczne, umożliwiające prawidłowy spływ wód opadowych do urządzeń odwadniających** – wpustów deszczowych oraz odwodnienia liniowego (fot.4 i fot 5).

Zarówno wymieniane krawężniki jaki i nawierzchnie chodników należy dowiązać do istniejących rzędnych i spadków.



Fot. 4. Odwodnienie liniowe.



Fot. 5. Wpust deszczowy.

5. Wpływ inwestycji na środowisko

Na etapie realizacji inwestycji negatywne oddziaływanie na środowisko należy eliminować poprzez właściwe prowadzenie prac i stosowanie nowoczesnych technologii budowlanych. W trakcie prowadzonych prac mogą wystąpić awarie sprzętu budowlanego, a w związku z tym ryzyko wycieków paliw i olejów. Ewentualne oddziaływanie negatywne będzie miało charakter krótkotrwały i ustąpi po wykonaniu inwestycji.

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystane zostaną surowce typowe do budowy dróg; kruszywo, prefabrykaty betonowe, beton do wykonania ławy pod krawężnikiem, woda (do wykonania mieszanki betonowej).

Ewentualny nadmiar materiału z rozbiórki zagospodarowane zostaną zgodnie z ustawą o odpadach. Budowa nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko, ani na zmianę stosunków wodnych.

6. Organizacja ruchu

W trakcie prowadzenia robót należy zapewnić całkowite bezpieczeństwo pracownikom zatrudnionym na budowie jak i użytkownikom obiektu.

W rejonie inwestycji funkcjonuje wprowadzona na stałe organizacja ruchu. Inwestycja obejmuje odtworzenie oznakowania poziomego jako grubowarstwowego - chemoutwardzalnego oraz wprowadzenie drobnych zmian w organizacji ruchu. Zachodzi konieczność wprowadzenia oznakowania poziomego jako cienkowarstwowe - lądowisko w rejonie parkingu dla pojazdów ciężarowych. Szczegółowe rozwiązania przedstawiono wg rys. 3 Plan sytuacyjny – SOR.

7. **Uwagi końcowe**

- Roboty należy prowadzić pod nadzorem osób posiadających uprawnienia do kierowania danym zakresem robót.
- Roboty należy prowadzić zgodnie z niniejszą dokumentacją, zasadami wiedzy technicznej oraz normami i normatywami stosowanymi w budownictwie drogowym.