



BIURO PROJEKTÓW i USŁUG BUDOWLANYCH
17-200 Hajnówka, ul. Skarpowa 3

PROJEKT WYKONAWCZY

Remont ulicy Szkolnej w Siemianówce

Inwestycja zlokalizowana na działkach o numerach geodezyjnych: 182 i 884

Inwestor:

Gmina Narewka
ul. Białowieska 1
17-220 Narewka

Projektant:

mgr inż. Mirosław Iwaniuk
upr. bud. PDL/0039/PWOD/07

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

- | | |
|--------------------------------|------------------|
| 1. Opis techniczny | |
| 2. Tabela robót ziemnych | - załącznik Nr 1 |
| 3. Tabela wyrównań podbudowy | - załącznik Nr 2 |
| 4. Wykaz zjazdów gospodarczych | - załącznik Nr 3 |

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|--|------------------|
| Rys. Nr 1 - Plan orientacyjny | - skala 1:20.000 |
| Rys. Nr 2 - Plan sytuacyjny | - skala 1:500 |
| Rys. Nr 3.1 - Profil podłużny | - skala 1:50:500 |
| Rys. Nr 3.2 - Profil podłużny | - skala 1:50:500 |
| Rys. Nr 4 - Przekroje normalne | - skala 1:50 |
| Rys. Nr 5 - Przekroje poprzeczne | - skala 1:50:100 |
| Rys. Nr 6 - Zjazdy gospodarcze | - skala 1:50 |
| Rys. Nr 7 - Szczegóły konstrukcyjne | - skala 1:10 |

OPIS TECHNICZNY

do projektu remontu ulicy Szkolnej w Siemianówce

1. Podstawa opracowania

- podkład geodezyjny w skali 1:500 aktualny na dzień 31-01-2011 r.;
- pomiary wysokościowe geodezyjne i pomiary uzupełniające;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 8 lipca 2004 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego;
- PN- S-02204 - Odwodnienie dróg.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt na rozbudowę drogi gminnej Nr 107127B – ulica Cicha w Siemianówce o długości **141,30 m**

Remont polegać będzie na:

- wykonaniu nawierzchni jezdni
- budowie chodnika
- przebudowa istniejących zjazdów bramowych;

3. Stan istniejący

3.1. Nawierzchnia

Ulica posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości o szerokości jezdni 5,0 m. Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi 10,0 ÷ 10,0 m. Po obu stronach jezdni występują niezagospodarowane pobocza gruntowe.

3.2. Obiekty mostowe

Na ulicy nie występują obiekty mostowe

3.3. Uzbrojenia podziemne i nadziemne:

- napowietrzna linia telekomunikacyjna;
- napowietrzna linia NN z oświetleniem drogi;
- wodociąg;
- kanalizacja sanitarna;

- drenaż.

Uzbrojenie istniejące zostało opisane i pokolorowane na planie sytuacyjnym.

4. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

4.1. Parametry techniczne

- droga klasy - D
- kategoria ruchu - KR-1
- prędkość projektowa - 40 km/h
- szerokość jezdni - 5,0 m
- szerokość chodnika - 1,5 m
- spadek poprzeczny jezdni - 2 %
- spadek poprzeczny chodnika - 2 %

4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Początek projektowanej do remontu ulicy przyjęto przed skrzyżowaniem z ulicą Lipową, natomiast koniec za skrzyżowaniem z ulicą Cichą.

Projektowany przebieg ulicy wynika z zagospodarowania przyległego terenu. Oś drogi została wyznaczona w terenie. Początek i koniec trasy zastabilizowano w terenie z dowiązaniem do trwałych punktów terenowych

Wykaz łuków poziomych i załamań trasy:

W	Kilometraż	Kąt zwrotu [°]	Promień łuku R [m]	Poszerzenie [m]	Spadek poprzeczny	
					i [%]	spadek
W ₁	0+018,00	1,67	załamanie	-	2,0	daszkowy

Przekroje normalne:

Zaprojektowano dwa przekroje normalne - Rys. Nr 4

4.3. Niweleta drogi

Niweletę ulicy zaprojektowano i dowiązano wysokościowo do istniejących nawierzchni bitumicznych ulic: Lipowej i Szkolnej oraz dopasowano wysokościowo do istniejących wjazdów oraz bram wjazdowych na poszczególne nieruchomości.

Niweletę opracowano w państwowym układzie wysokościowym

Spadki i łuki pionowe:

- spadki podłużne niwelety wynoszą do 0,300 % do 0,545 %.
- łuków pionowych nie projektowano

4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Konstrukcję jezdni zaprojektowano dla ruchu lekkiego (KR-1).

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni:

od km 0+000,00 do km 0+030,00

- *warstwa odsączająca z gruntu przepuszczalnego /piasku/ grubości 20 cm;*
- *podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 25 cm;*
- *warstwa wiążąca z betonu asfaltowego do nawierzchni dróg o kategorii ruchu KR1 grubości 4 cm;*
- *warstwa ścieralna z betonu asfaltowego do nawierzchni dróg o kategorii ruchu KR1 grubości 4 cm;*

od km 0+030,00 do km 0+141,30

- *warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego do nawierzchni dróg o kategorii ruchu KR1 o zmiennej grubości;*
- *warstwa ścieralna z betonu asfaltowego do nawierzchni dróg o kategorii ruchu KR1 grubości 5 cm;*

Zjazdy bramowe:

- *nawierzchnia z brukowej kostki betonowej typu POLBRUK grubości 8 cm na podsypce cementowo - piaskowej grubości 3 cm;*
- *podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm.*

Chodniki i azyle dla pieszych:

- *nawierzchnia z brukowej kostki betonowej typu POLBRUK grubości 6 cm na podsypce piaskowej grubości 3 cm;*
- *podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm.*

4.5. Odwodnienie

W związku z remontem ulicy Szkolnej przewidziano odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do rowu A przy zbiorniku wodnym Siemianówka poprzez projektowaną kanalizację deszczową. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie.

5. Uzbrojenia projektowane

Istniejące studzienki kanalizacyjne będą wymagały regulacji pod względem wysokościowym. Regulacje te należy przeprowadzić pod nadzorem pracownika nadzorującego sieć

Istniejące zawory i zasuwy wodociągowe będą wymagały regulacji pod względem wysokościowym. Regulację tę należy przeprowadzić pod nadzorem pracownika nadzorującego sieć.

6. Wyburzenia, wywłaszczenia, wycinka drzew

Projektowana droga mieści się w istniejących liniach rozgraniczających, a zatem nie zachodzi konieczność zajęcia dodatkowego terenu.

Inwestycja nie wymaga wyburzeń ani wycinki istniejącego drzewostanu.

7. Wpływ inwestycji na środowisko.

Na etapie realizacji inwestycji negatywne oddziaływania na środowisko będzie eliminowane poprzez właściwe prowadzenie prac i stosowne technologie budowlane. Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki istniejącego drzewostanu. Nadmiary gruntu i materiały z rozbiórki zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach. Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych.

Remont drogi pozytywnie wpłynie na środowisko, ponieważ zmniejszy poziom zapyłania powietrza i hałas. Zdecydowanie poprawi się komfort jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ponieważ przedsięwzięcie to nie należy do mogących znacząco oddziaływać na środowisko – §3 ust. 79 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko /Dz.U. z 2010r. Nr 213 poz. 1397/.

8. Organizacja ruchu

Stała organizacja ruchu stanowi odrębne opracowanie.

9. Uwagi końcowe

- istniejące punkty osnowy geodezyjnej zlokalizowane w projektowanej drodze należy chronić i odpowiednio zabezpieczać. W przypadku zniszczenia punktu osnowy geodezyjnej, należy go odtworzyć przez uprawnionego geodetę;*
- należy zwrócić szczególną uwagę na zagęszczenie robót ziemnych i podbudowy z kruszywa naturalnego;*
- wszelakie roboty w obrębach sieci niezwiązanych z funkcjonowaniem drogi należy wykonywać ręcznie.*

Opracował: