

PROJEKT BUDOWLANY

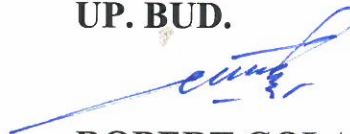
**PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ
MARKOWO – GLINNIK
KM 0 + 000 – 3 + 228
USYTUOWANEJ NA DZIAŁKACH
NR EWIDENCYJNY
87/1 – GRUNTY WSI MARKOWO
139 – GRUNTY WSI GLINNIK**

INWESTOR:

**URZĄD GMINY BRAŃSK
UL. RYNEK 8**

PROJEKTANT:

**ALEKSANDER GOŁĄBIECKI
UP. BUD.**



Upr. bud. z § 3 ust. 2 pkt 2 i 3
Zarz. nr 195 Min. Kom.
Nr WZDP-8-445/310, 311/66

POMOC PROJ.

ROBERT GOŁĄBIECKI



SPRAWDZAJĄCY:

PAWEŁ CZERWACKI

mgr inż. Paweł Czerwacki
opr. z § 3 ust. 2 pkt 23
Zarządz. Nr 195 Min. Kom.
Nr ewid. WZDP 59/69 W-wa

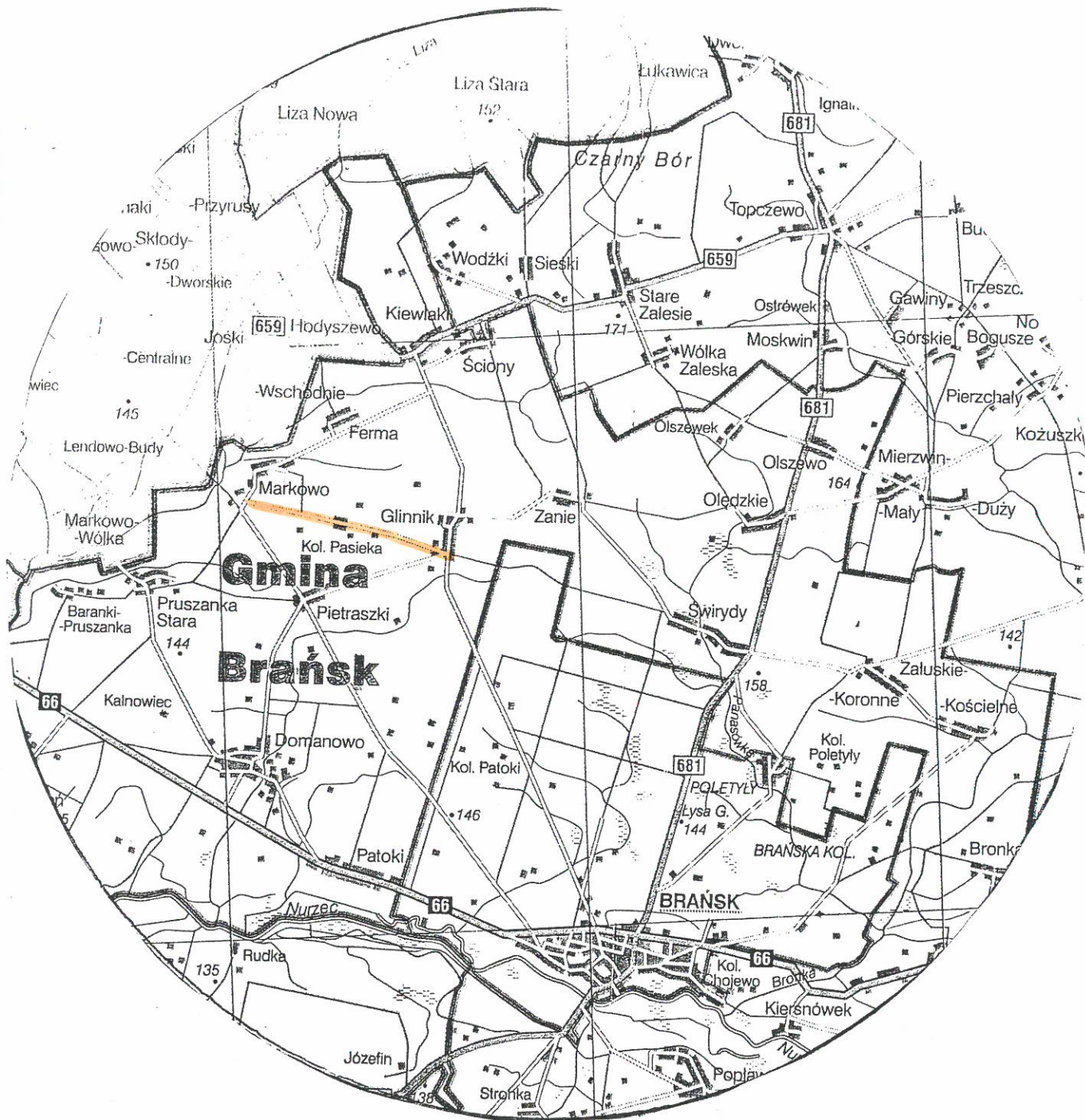
STAROSTWO POWIATOWE
w Bielsku Podlaskim
ul. Mickiewicza 46
17-100 Bielsk Podlaski
tel/fax 085/833-26-65

STAROSTWO POWIATOWE
w Bielsku Podlaskim
ul. Mickiewicza 46
17-100 Bielsk Podlaski
tel/fax 085/833-26-65

BIELSKO PODLASKI, GRUDZIEN 2010 r.

Załącznik Nr. 1
do decyzji Nr. 196/2011
z dnia 15.06.2011
Nr sprawy AS.6760.430.2011

SZKIC ORIENTACYJNY



Aleksander Gołabiecki
Aleksander Gołabiecki

Upr. bud. z 5 3 ust. 2 pkt 2 1 3
Zarz. nr 195 Min. Kom.
Nr WZDP-8-445/310, 311/66

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej Markowo – Glinnik km 0 + 000 – 3 + 228 = 3,228 usytuowanej na działkach nr ewidencyjny 87/1 – grunty wsi Markowo 139 – grunty wsi Glinnik

1. DANE OGÓLNE

Dokumentacja techniczna opracowana została na podstawie:

- zlecenia Wójta Gminy Brańsk
- pomiarów sytuacyjno-wysokościowych w terenie
- mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:1000
- wytycznych projektowania dróg (Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999 r. Dz. U. Nr 43 z dn. 14.05.1999 r.)
- katalogu powtarzalnych elementów drogowych – Transprojekt Warszawa

2. DANE TECHNICZNO – PROJEKTOWE

- | | |
|--------------------------|---------------|
| - prędkość projektowa | - 40 km/godz. |
| - klasa techniczna drogi | - L |
| - kategoria terenu | - płaski |
| - szerokość jezdni | - 5,0 m |
| - szerokość poboczy | - 1,0 – 1,5 m |
| - szerokość korony | - 7,0 – 8,0 m |
| - kategoria ruchu | - KR-1 |

3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Omawiany odcinek drogi posiada nawierzchnię żwirową grubości 19-35 cm, szerokość 5,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi i przebiega przez grunty orne, lasy oraz wieś Kolonia Pasieka. Stan nawierzchni dostateczny, wymaga podłużnego i poprzecznego wyrównania oraz wzmocnienia. Istniejąca niweleta drogi oraz nawierzchnia nie mają normatywnych spadków. Odwodnienie korony drogi oraz przyległego terenu odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód do istniejących rowów przydrożnych porośniętych krzakami i przepustów znajdujących się pod koroną drogi.

Na omawianym odcinku znajdują się dwa przepusty:

Km 1 + 363,5 - ϕ 60 cm L – 9,0 m, bez murków wymaga oczyszczenia, stan dobry;

Km 2 + 670 - ϕ 60 cm, L – 8,0 m, bez murków, stan dobry.

Modernizowany odcinek nawierzchni posiada łuk o promieniu:

Km 2 + 354,35 R = 1000 m.

Badania grubości nawierzchni żwirowej wykazały:

Km 0 + 100 – 26 cm str. prawa

Km 0 + 300 – 35 cm str. lewa

Km 0 + 600 – 30 cm str. prawa

Km 1 + 000 – 28 cm str. lewa

Km 1 + 400 – 29 cm str. prawa

Km 2 + 000 – 31 cm str. prawa

Km 2 + 250 – 30 cm str. lewa
Km 2 + 450 – 30 cm str. lewa
Km 2 + 600 – 19 cm str. prawa

4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Początek trasy przyjęto koniec zjazdu o nawierzchni bitumicznej z drogi Brańsk – Markowo, a koniec zjazd nawierzchni bitumicznej w miejscowości Glinnik. Przebieg modernizowanej drogi zaprojektowano w granicach istniejącej korony drogi. Niweletę trasy w miarę możliwości dostosowano do stanu istniejącego tak aby wykorzystać istniejącą konstrukcję jezdni jako podbudowę. Niweleta została podniesiona w celu niezbędnego wyrównania podłużnego i poprzecznego oraz wzmocnienia projektowanej nawierzchni. Spadki niwelety zostały zaprojektowane tak aby odprowadzić wodę z jezdni i korony drogi.

4.1. PRZEKROJE NORMALNE

Zaprojektowano dwa przekroje normalne o następujących parametrach:

1) km 0 + 000 – 2 + 900

- szerokość jezdni	- 5,0 m
- szerokość korony	- 8,0 m
- szerokość poboczy	- 2 x 1,5 m
- spadek poprzeczny jezdni	- 2,0 %
- spadek poprzeczny poboczy	- 6,0 %

2) km 2 + 900 – 3 + 288

- szerokość jezdni	- 5,0 m
- szerokość korony	- 7,0 m
- szerokość poboczy	- 2 x 1,0 m
- spadek poprzeczny jezdni	- 2,0 %
- spadek poprzeczny poboczy	- 6,0 %

4.2. KONSTRUKCJA I TECHNOLOGIA NAWIERZCHNI

Konstrukcję i technologię nawierzchni przyjęto na podstawie:

- Rozporządzenia MTiGM z dnia 02.03.1999 r. Dz. U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r.
- Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni z 1997 r.
- Przyjętej kategorii ruchu lekkiego KR-1
- Uzgodnień z inwestorem odnośnie materiałów

Biorąc powyższe pod uwagę przyjęto docelową konstrukcję nawierzchni typ C:

- Warstwa jezdni z masy mineralno-bitumicznej gr. 4,0 cm dla ruchu KR-1
- Warstwa wiążąca z masy mineralno-bitumicznej gr. 5,0 cm dla ruchu KR-1
- Wyrównanie i wzmocnienie istniejącej podbudowy kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie.

4.3. ODWODNIENIE

Odprowadzenie wód opadowych z przyległego terenu i nawierzchni zaprojektowano powierzchniowo poprzez istniejące rowy do istniejących cieków. Istniejące rowy, należy oczyścić przepusty pod zjazdami przebudować, a pod koroną drogi wykonać murki oporowe.

4.4. SKRZYŻOWANIA I ZJAZDY

Skrzyżowania i zjazdy pokazano na planie sytuacyjnym, podbudowa i nawierzchnia na skrzyżowaniach jest taka sama jak na głównym szlaku. Na planie sytuacyjnym pokazano zjazdy gospodarcze. Nawierzchnię na zjazdach zaprojektowano żwirową grubości 15 cm.

4.5. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne wynikają ze zmiany niwelety istniejącej nawierzchni, oczyszczenia rowów przydrożnych oraz ukształtowania poboczy i skarp.

Szczegółowe wyliczenia zawierają tabele objętości robót ziemnych oraz tabela powierzchni plantowania skarp.

Podłoże gruntowe oraz nasypy powinny być właściwie wyprofilowane i zagęszczone zgodnie z wymogami podanymi w normie PN-S-02205 – Roboty ziemne.

4.6. URZĄDZENIA OBCE

Na omawianym odcinku w pasie komunikacyjnym występują następujące urządzenia obce:

- napowietrzna linia energetyczna
- kabel telekomunikacyjny
- wodociąg

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy dokładnie zlokalizować urządzenia obce przez służbę geodezyjną pod nadzorem użytkownika. W miejscach zbliżenia do urządzeń obcych, roboty ziemne należy wykonać ręcznie z zachowaniem wszelkich środków ostrożności, aby nie uszkodzić urządzeń obcych.

4.7. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Modernizowany odcinek drogi nie będzie miał ujemnego wpływu na środowisko. Rozwiązanie sytuacyjne, zwiększenie równości nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej zmniejszy hałas, zapylenia, a zmiana niwelety poprawi komfort jazdy oraz bezpieczeństwo samochodów poruszających się po niej. Ponadto zapewni swobodny dojazd do przyległych posesji i pól.

4.8. ORGANIZACJA ROBÓT

W czasie prowadzenia robót należy bezwzględnie przestrzegać obowiązujących zgodnie z „Instrukcją o znakach i sygnałach drogowych” zasad oznakowania i zapewnienia całkowitego bezpieczeństwa pracownikom zatrudnionym na budowie jak i użytkownikom drogi. W czasie robót należy zapewnić dojazd do poszczególnych posesji.

5. UWAGI

Projektowane punkty główne osi dowiązано do stałych punktów w terenie. Wysokościowo trasę dowiązано do państwowego układu wysokościowego. Repery są opisane i oznaczone na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym.

Opracował:


Aleksander Gołabiecki

Upr. bud. z § 3 ust. 2 pkt 2 i 3
Zarz. nr 195 Min. Kom.
Nr WZDP-8-445/310, 311/66

M-

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Nazwa i adres

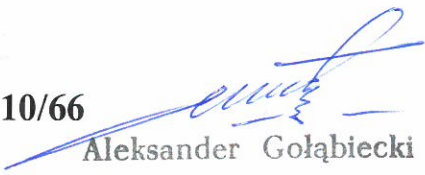
Obiektu budowlanego: **Przebudowa drogi gminnej Markowo – Glinnik
km 0 + 000 – 3 + 228**

Inwestor:

Urząd Gminy w Brańsku

Projektant:

**Aleksander Gołabiecki
Upr. nr WZDP-8-445/310/66**


Aleksander Gołabiecki

Upr. bud. z § 3 ust. 2 pkt 2 i 3
Zarz. nr 195 Min. Kom.
Nr WZDP-8-445/310, 311/66

Białystok, grudzień 2010 r.

1. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

1.1. Zakres robót

Podczas przebudowy drogi gminnej Markowo – Glinnik km 0 + 000 – 3 + 228 planowany jest następujący zakres robót:

- wykonanie wyrównań istniejącej nawierzchni żwirowej,
- wykonanie nawierzchni jezdni z mas bitumicznych,
- wykonanie wjazdów na działki i drogi zbiorcze,
- oczyszczenie istniejących przepustów i dobudowanie brakujących ścianek czołowych.

1.2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

W miejscu prowadzenia robót związanych z przebudową drogi Markowo – Glinnik występują następujące obiekty budowlane:

- wodociąg,
- kable telekomunikacyjne,
- słupy energetyczne (napowietrzna linia energetyczna).

1.3. Elementy zagospodarowania terenu stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

W miejscu prowadzenia robót związanych z przebudową drogi Markowo – Glinnik następujące elementy zagospodarowania terenu stwarzają zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- słupy z napowietrzną linią energetyczną,
- prowadzenie robót drogowych pod ruchem oraz poruszanie się pieszych jezdnią.

1.4. Przewidywane zagrożenia, które wystąpią podczas realizacji robót

W miejscu prowadzenia robót związanych z przebudową drogi Markowo – Glinnik przewiduje się następujące zagrożenia, które wystąpią podczas realizacji robót:

- prowadzenie robót w pasie drogowym przy równoczesnym występującym ruchu drogowym,
- prowadzenie robót maszynami z wysięgnikami w pobliżu słupów energetycznych,

13/

- układanie mas bitumicznych.

Zagrożenie może wystąpić przy pracach z użyciem sprzętu mechanicznego (walca, koparki, układarki mas bitumicznych, piły mechanicznej do cięcia elementów betonowych i karczowania drzew).

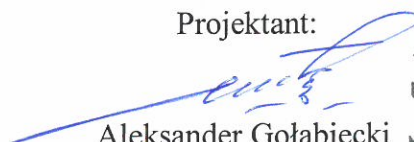
1.5. Sposób prowadzenia instruktażu

Przed przystąpieniem wykonywania robót zagrażających bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi należy przeprowadzić instruktaż pracowników wykonujących te roboty. W instruktażu należy zwrócić szczególną uwagę na momenty najbardziej niebezpieczne występujące w trakcie wykonywania tego typu robót. Instruktaż należy przeprowadzić bezpośrednio przed przystąpieniem do wykonywania tych robót.

1.6. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom

Przed przystąpieniem do wykonywania robót zagrażających bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi należy zaopatrzyć ich w środki ochrony osobistej stosowane przy wykonywaniu tego typu robót. Wszelkie kable energetyczne traktować należy jako czynne i będące pod napięciem. Roboty ziemne w pobliżu istniejącego uzbrojenia wykonywać należy bezwzględnie ręcznie. Roboty wykonywane w pasie drogowym winny być oznakowane zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu na czas budowy. Na prowadzenie robót w pasie drogi należy uzyskać zgodę zarządcy drogi.

Projektant:


Aleksander Gołabiecki

Aleksander Gołabiecki

Upr. bud. z § 3 ust. 2 pkt 2 i 3

Zarz. nr 195 Min. Kom.

Nr WZDP-8-445/310, 311/66