

PROJEKT BUDOWLANY

OBIEKT : Przebudowa drogi powiatowej Nr 1205B na odcinku Frącki - Okólek

Kategoria obiektu XXV

ADRES : Droga powiatowa Nr 1205B na odcinku Frącki- Okólek

gmina Giby, powiat Sejneński

Obręb Głęboki Bród 808,

Obręb Dworzysko 1231,


STADIUM: Projekt zagospodarowania terenu

KOD CPV: 45110000-1; 45230000-8

INWESTOR: Starostwo Powiatowe w Sejnach

16-500 Sejny

Ul. 1 Maja 1

Zespół	Branża	Numer uprawnień	Imię i nazwisko	Podpis
Opracował	drogowa	PDL/0117/POOD/07	mgr.inż. Sebastian	 <i>mgr inż. Jarosław Grabiński</i> upr. bud. do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej PDL/0117/POOD/07
Projektant			mgr inż. Jarosław Grabiński	

DATA OPRACOWANIA

lipiec 2018r

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Przebudowa drogi powiatowej Nr 1205B na odcinku Frącki- Okólek

1. Podstawa opracowania

- umowa z Inwestorem
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1 : 1000
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U z 2006 r. Nr 156, poz.1118 z późn. zmianami)
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. r. w sprawie zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz.1133)
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2012 r. w sprawie zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. Nr 202, poz.2072)
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.430)

2. Inwestor: Starostwo Powiatowe w Sejnach

16-500 Sejny , ul. 1 Maja 1

3. Przedmiot inwestycji i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 1205B na **odcinku Frącki-Okólek . Przebudowa drogi obejmuje wykonanie :**

- jezdni z betonu asfaltowego,
- mijanek o nawierzchni z betonu asfaltowego na odcinku przez m. Okólek i z mieszanki kruszywa naturalnego z 50% zawartością kruszywa łamanego na pozostałym odcinku,
- poboczy z mieszanki kruszywa naturalnego z 50% zawartością kruszywa łamanego,
- przebudowę istniejącego przepustu drogowego pod koroną drogi z montażem bariery energochłonnej,
- przebudowę istniejących zjazdów,
- montaż bariery energochłonnej,
- oczyszczenie terenu z pni drzew i usunięcie krzewów .

4. Stan istniejący zagospodarowania terenu.

4.1. Istniejąca zabudowa terenu

Istniejący fragment drogi jest częścią drogi lokalnej / powiatowej 1205B między miejscowościami Frącki- Okólek przez tereny leśne i dojazdem do działek zabudowanych zabudową jednorodzinną i dojazdem do działek rolniczych. Nawierzchnia drogi gruntowa o szerokości ok. 5,5m. Na projektowanym odcinku drogi znajduje się przepust rurowy usytuowany w poprzek drogi i przebiegający pod jej jezdnią, który

wymaga przebudowy. Wymaga on odbudowy przy zachowaniu jego dotychczasowych parametrów technicznych. Jest to przepust rurowy $d=0.8$: zlokalizowany w km ok. 5+556

4.2. Istniejące uzbrojenie terenu.

droga posiada następujące uzbrojenie:

- kable telefoniczne – w czasie robót kable umieścić w rurach osłonowych
- napowietrzna linia energetyczna

5. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Obszar oddziaływania na środowisko zgodnie z Prawem Budowlanym art.20 ust.1, pkt.1c i art.34 ust.3 obejmuje działki zgodnie z wnioskami:

Obręb Głęboki Bród 808,
Obręb Dworzysko 1231,

BRANŻA DROGOWA

5.1. Opis ogólny opracowania.

Rozwiązanie projektowe obejmuje przebudowę drogi powiatowej z budową mijanek, przebudowę istniejącego przepustu oraz przebudową zjazdów.

5.2. Dane techniczne i użytkowe drogi

- klasa techniczna drogi	- L
- kategoria ruchu	- KR1
- prędkość projektowana	- 50 km/h
- szerokość jezdni asfaltowej	- 4,0 m
- szerokość pobocza gruntowego	- 2x 1.0m
- mijanki a nawierzchni z BA szer. jezdni tych miejscach	5.0m
- korona drogi	7,00m

W miejscach szczególnie niebezpiecznych należy zastosować bariery ochronne. Odległość lica prowadnicy stalowej bariery powinna wynieść nie mniej niż 0.75m od krawędzi jezdni.

5.3. Przekroje normalne i konstrukcyjne

Na przekrojach konstrukcyjnych załączonych do projektu pokazano szerokości i spadki poprzeczne jezdni. Jezdnia posiada spadek dwustronny – 2%, pobocza jednostronne 6% w kierunku rowów przydrożnych. Na szczegółach konstrukcyjnych załączonych do projektu przedstawiono konstrukcję jezdni.

Skrajnie nad jezdnią ustala się na 4,50 m. Na całej długości projektowanego odcinka nie występują nad drogą żadne obiekty lub inne urządzenia ograniczające skrajnię.

5.4. Rozwiązanie wysokościowe

Niweletę drogi poprowadzono po istniejącej nawierzchni dostosowując do istniejącej zabudowy (wjazdy na posesje), konfiguracji terenu z uwzględnieniem jej płynności i zachowaniem normatywnych spadków podłużnych umożliwiających prawidłowe funkcjonowanie estetyczno użytkowe.

5.5. Konstrukcja nawierzchni

5.5.1. Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Konstrukcja nawierzchni ulicy została zaprojektowana na obciążenie ruchem KR1-2, zgodnie z warunkami jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U.Nr 43, poz.430).

5.6.1. Konstrukcję nawierzchni drogi na obciążenie KR1-2 przyjęto:

Na odcinku przez miejscowość Okółek:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA) gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (BA) gr. 4 cm
- podbudowa z mieszanki kruszywowej o zawartości kruszywa łamanego 50 % gr. 10cm
- warstwa wyrównująca podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego gr. 15 cm

Na odcinku przez Frącki – Okółek:

- podbudowa z mieszanki kruszywowej o zawartości kruszywa łamanego 50 % gr. 10cm
- warstwa wyrównująca podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego gr. 15 cm

5.6.2. Konstrukcja zjazdów przez m. Okółek

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA) gr. 4 cm (tylko przez m. Okółek)
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (BA) gr. 4 cm (tylko przez m. Okółek)
- podbudowa zasadnicza gr 10 cm z kruszywa naturalnego z 50% zawartością kruszywa łamanego,
- podbudowa pomocnicza gr 15 cm z kruszywa naturalnego.

5.6.3. Konstrukcja zjazdów przez pozostały odcinek

- podbudowa zasadnicza gr 10 cm jako nawierzchnia z kruszywa naturalnego z 50% zawartością kruszywa łamanego,
- podbudowa pomocnicza gr 15 cm z kruszywa.

W celu zapewnienia swobodnego poruszania się pojazdów szer. jezdni z ba. < 4.0m należy zastosować mijanki. Odległość między mijankami zapewnia ich wzajemną widoczność. Długość mijanek nie mniejsza niż 25.0m bez skosów. Całkowita szerokość jezdni w miejscu mijanki nie mniejsza niż 5.0 m i konstrukcja jak dla drogi głównej.

6. Dane o wpisie do rejestru zabytków

Teren objęty inwestycją nie jest objęty ochroną konserwatorską. Na obszarze objętym inwestycją nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków. W przypadku natrafienia w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych na przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, należy:

- wstrzymać wszelkie prace mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia i niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego konserwatora zabytków, wójta gminy lub policję.

Przedmiotowa inwestycja nie ma znaczenia ze względu na bezpieczeństwo i potrzeby obronności państwa.

7. Ustalenia dotyczące granic i sposobów zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów.

Teren objęty granicami opracowania planu nie jest położony na terenach podlegających ochronie, ustalonych na podstawie odrębnych przepisów.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

8. Wpływ na środowisko.

1. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 i 14 wyżej cyt. ustawy:

Kolejność wykonywanych robót w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniami.

- roboty przygotowawcze,
- założenie przepustów dwudzielnych na kablu telefonicznym
- roboty ziemne związane z kształtowaniem korpusu i renowacja rowów,
- roboty związane z przebudową przepustu pod jezdnią zjazdami.
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni, zjazdów gospodarczych i poboczy,
- roboty wykończeniowe.

2. Materiały budowlane muszą posiadać wymagane prawem atesty i certyfikaty.

3. Przy realizacji niniejszego przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska. Wykorzystane i wbudowane materiały to:

- kruszywo naturalne – ok. 2500 m³,
- kruszywo naturalne doziarnione łamanym 50% na podbudowę – ok. 2750m³,
- beton asfaltowy – ok. 4000 t,
- woda – ok. 250 m³.

Są to materiały ogólnodostępne, dopuszczone do stosowania w tego typu pracach, zgodne z Polską Normą i deklaracjami producentów. Całość materiałów zostanie dowieziona środkami transportu kołowego.

3. Rozwiązania projektowe uwzględniają ochronę uzasadnionych interesów osób trzecich, w szczególności: nie ograniczają dostępu do dróg publicznych, możliwości korzystania z wód powierzchniowych i podziemnych, a także istniejących sieci energetycznych wodnych i łączności.
4. Stosowne urządzenia i technologie bezpieczne ekologicznie oraz materiały posiadające wymagane świadectwa i certyfikaty, w obrębie systemu korzeniowego wykopy należy prowadzić ręcznie,
5. Teren w obrębie wykonywanych prac, po ich zakończeniu powinien być przywrócony przez inwestora do stanu nie gorszego niż zastany.

Do realizacji inwestycji zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu: koparki, spycharki, samochody samowyladowcze, ubijaki spalinowe, walce drogowe, itp. który będzie zużywał paliwo w ilościach typowych dla danego sprzętu.

Energia elektryczna w procesie budowy nie będzie wykorzystywana.

Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo

ochrony środowiska:

Projektowane przedsięwzięcie nie spełnia kryteriów kwalifikujących do potencjalnego sprawcy poważnych awarii, za które uważa się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, u których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi czy środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

Dla planowanego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

9. Inne dane wynikające ze specyfikacji i charakteru inwestycji.

9.1. Lokalizacja terenu

Teren objęty opracowaniem jest obszarem istniejących i projektowanych budynków mieszkalnych jednorodzinnych i dojazdem do gruntów rolnych.

9.2. Ukształtowanie terenu.

Teren posiada naturalnie ukształtowaną różnicę wysokościową, która nie ulegnie zmianie. Deniwelacja terenu wynosi do 3.0%. Planowana inwestycja nie zmieni aktualnie istniejących stosunków wodnych w tym rejonie. Roboty ziemne będą prowadzone powyżej poziomu wód gruntowych.

10. Wymagania ogólne

Roboty budowlane należy prowadzić zgodnie z wytycznymi realizacji zawartymi opracowanymi specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zawartej w informacji „bioz”.

mgr inż. Janusz Grabiński
upr. bud. do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
PDL/0117/POOD/07