

# **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](mailto:szosa.sucha@interia.pl)

---

**OBIEKT:** Remont nawierzchni bitumicznej oraz elementów odwodnienia na międzynarodowym drogowym przejściu granicznym w **Bobrownikach** (Etap IV).

---

**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

---

Białystok, 02.2019 r.

# **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 (2 ark.). Skala 1:500.
3. Plan sytuacyjny – SOR (2 ark.). Skala 1:500.

**OPIS TECHNICZNY**  
**do projektu wykonawczego**  
**BRANŻA DROGOWA**

„Remont nawierzchni bitumicznej oraz elementów odwodnienia na międzynarodowym drogowym przejściu granicznym w Bobrownikach (Etap IV).”

**1. Istniejący stan zagospodarowania.**

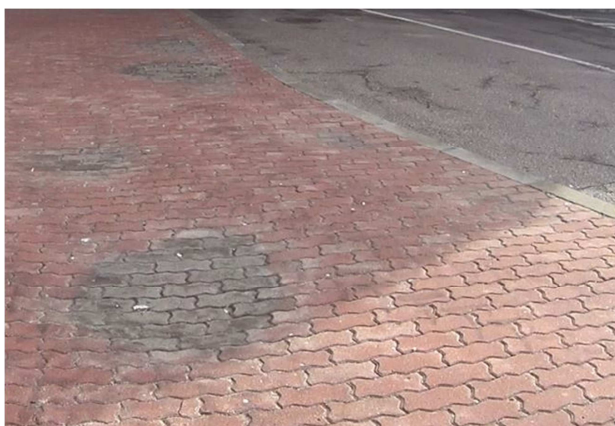
Na działkach, na których planowany jest remont, zlokalizowany jest układ komunikacyjny międzynarodowego przejścia granicznego w m. Bobrowniki, wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

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*

Po obu stronach dróg manewrowych występują chodniki dla pieszych z betonowej kostki brukowej zmiennej szerokości. Kostka brukowa jest częściowo skruszona i wymaga przełożenia (fot. 2).



*Fot. 2. Chodniki dla pieszych*

W nawierzchni jezdni występują liczne urządzenia takie jak:

- elementy bezpieczeństwa ruchu: progi zwalniające, 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 włączów.

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:

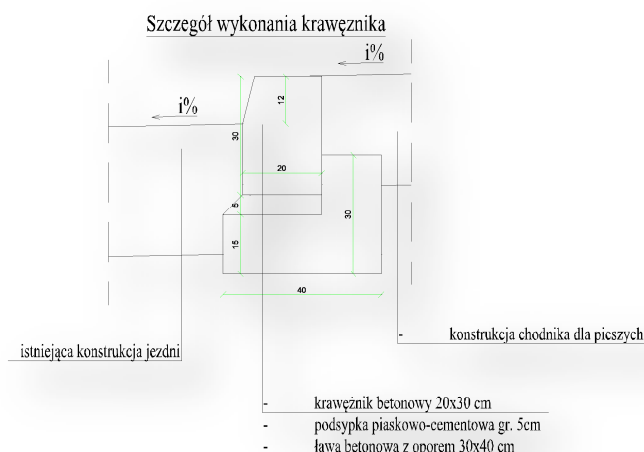
- remont nawierzchni bitumicznej – warstwy ścieralnej- frezowanie i odbudowa warstwy ścieralnej grub. 5cm,
- wymiana krawężników betonowych 20x30cm na ławie betonowej z oporem (*fot. 3*); wg szczegółów konstrukcyjnych (*rys 1*),
- wymiana / przełożenie nawierzchni z kostki betonowej chodników dla pieszych,
- skrócenie wyspy dzielącej w rejonie zatoki do kontroli autobusów – zachowaniem 0,5m skrajni dla pojazdów oraz wyniesienie o  $h=5\text{cm}$  nawierzchni bitumicznej w stosunku do zasadniczej rzędnej nawierzchni (*wyspa przejezdna w obramowaniu opornikiem betonowym wg rys. 2*),
- ponowne wykonanie oznakowania poziomego – zasadniczo grubowarstwowego,
- demontaż i ponowny montaż ogrodzeń panelowych (*fot. 4*), progów zwalniających,
- regulacja wysokościowa/wymiana wpustów kanalizacji deszczowej,
- regulacja wysokościowa /wymiana włączów kanalizacji sanitarnej (KD; KS).



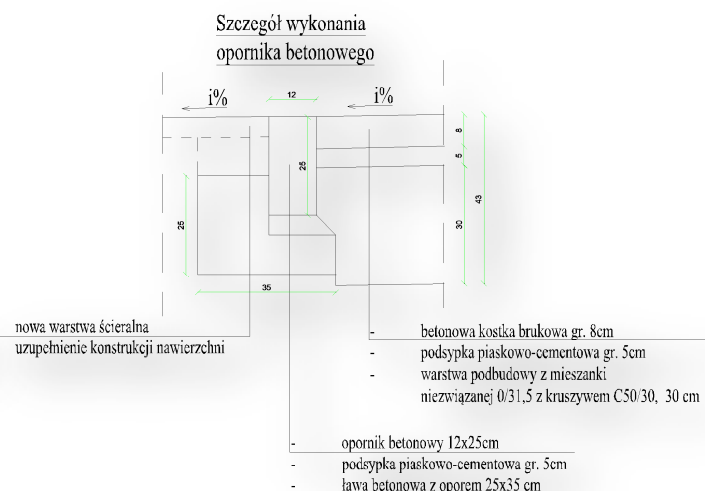
*Fot. 3. Krawężnik betonowy.*



*Fot. 4. Ogrodzenie panelowe.*



rys.1. Szczegół wykonania krawężnika



rys.2. Szczegół wykonania opornika betonowego

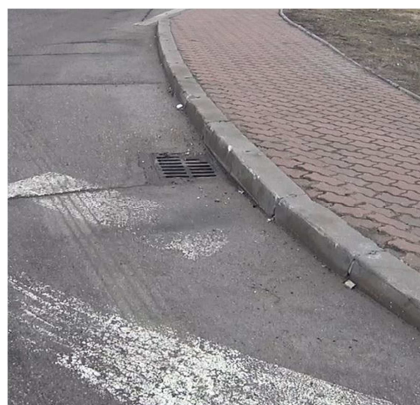
#### 4. Rozwiązania wysokościowe i odwodnienie nawierzchni.

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.5 i fot 6).

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



Fot. 5. Odwodnienie liniowe.



Fot. 6. 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 linie przerywane krótkie P-1e oraz 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.