

ZAKŁAD USŁUGOWO - HANDLOWY „RR”

mgr inż. Ryszard Jóźwik

Ul. Teatralna 2 a

55-100 Trzebnica

Regon 931191491

NIP 915-110-70-60

Tel. 693 126 804

rysardjozwik583@gmail.com

Egz.

PROJEKT .

Nazwa i adres inwestycji:

**Remont drogi gminnej w Miłonowicach
wraz z korektą organizacji ruchu
docelowego.**

Działki budowlane:

70; 71; 97; 49; 46; 38 ; AM-1 obręb Miłonowice

Gmina Zawonia .

Inwestor:

GMINA ZAWONIA

Ul. Trzebnicka 11

55-106 Zawonia

		Imię i nazwisko	Uprawnienia / specjalność	Podpis	Data
BRANŻA DROGOWA					
Projektant	mgr inż. Ryszard Jóźwik		Nr upr. 255/91/UW		08.2021

Trzebnica, sierpień 2021

Zawartość opracowania .

- 1/ opis techniczny technologii remontu**
- 2/ opis techniczny organizacji ruchu docelowego**
- 3/ ocena stanu istniejącego**
- 4/ zdjęcia stan istniejący**
- 5/ informacja BLOZ**
- 6/ uzgodnienia**
 - uzgodnienie organizacji ruchu docelowego**
 - zatwierdzenie organizacji ruchu docelowego**
 - uzgodnienie WUOZ we Wrocławiu**

Część rysunkowa :

- 1/ orientacja**
- 2/ Projekt zagospodarowania terenu**
- 3/ Przekroje konstrukcyjne**

1/ Opis technologii remontu .

I. Remont drogi gminnej w m. Miłonowice .

1. Stan istniejący .

Odcinek drogi przewidzianej do remontu zlokalizowany jest w m. Miłonowice - od strony m. Cielętnik wjazd do miejscowości do skrzyżowania z drogą gminną na końcu miejscowości w kierunku m. Kopiec .

Planowany do remontu odcinek drogi na ciągu głównym długości – 973 m i łączników długości 39,3m i 20,8m (łącznie długości 1033,1m) zlokalizowany jest w obszarze zabudowanym miejscowości Miłonowice. Odcinek drogi leży w ciągu drogi gminnej i stanowi połączenie komunikacyjne pomiędzy drogami powiatowymi nr 1371 D w m. Tarnowiec z drogą powiatową nr 1453 D przebiegającą przez m. Kopiec .

Istniejąca droga posiada szerokość jezdni zmienną od 3,5 na odcinku od hm do 0,00 do hm 2+70,00. Na wskazanym odcinku jezdnia zlokalizowana jest częściowo poza granicami pasa drogowego. Na pozostałym odcinku szerokości istniejącej jezdni wynosi 3,7 do 4,0. Nawierzchnia mieści się w pasie drogowym.

Na całym odcinku istniejąca nawierzchnia jezdni jest bitumiczna . Nawierzchnia jezdni posiada znacznie wykruszenia i dużo powierzchni po wykonanych remontach cząstkowych.

Wzdłuż jezdni występują pobocza nieutwardzone poza odcinkiem w hm 7+46 do hm 8 +32 strona lewa i hm 7+77 do hm 8+70 strona prawa gdzie zostały zamontowane korytka betonowe ściekowe.

Jezdnia posiada spadek poprzeczny zmienny jednostronny w obrębie łuków poziomych oraz spadek poprzeczny dwustronny na odcinkach prostych .

W obrębie pasa drogowego występują zajazdy indywidualne do posesji o nawierzchniach gruntowych, z kostki betonowej, bitumiczne i utwardzone kruszywem łamanym.

Na planowanym do remontu odcinku drogi zlokalizowane są również skrzyżowania z drogami kategorii gminnej. Obecnie skrzyżowania z drogami gminnymi są częściowo utwardzone kruszywem łamanym . Brak jest skrzyżowań z drogami wyższej kategorii.

Istniejące łuki poziome na ciągu głównym drogi gminnej posiadają minimalne promienie $R=12-15$ m przy kątach zwrotu trasy bliskich 90° Jezdnia nie posiada poszerzeń w obrębie istniejących łuków poziomych o minimalnych promieniach.

Brak jest również poszerzeń na łukach poziomych o promieniach mniejszych od 200m .

W obrębie miejscowości brak jest kanalizacji deszczowej. Nawierzchnia jezdni i pas drogowy odwaniane są na przyległy teren zgodnie z jego naturalną konfiguracją. W hm 3+56 do 5+24 po prawej stronie jezdni zlokalizowany jest rów przydrożny. Stan techniczny rowu jest niezadawalający i wymaga renowacji. Na odcinkach gdzie wody opadowe powodowały rozmycie pobocza gruntowego lub spływały na przyległe działki wykonane zostały odcinkowo korytka z prefabrykatów betonowych w celu utrzymania kierunku spływu wody deszczowej w obrębie istniejących działek drogowych.

Na remontowanym odcinka występują przepusty rurowe pod konstrukcją jezdni w :

Hm 0+19,6 ϕ 80

Hm 5+29,0 ϕ 70

Hm 9+33,0 ϕ 80

Stan techniczny części przelotowej przepustów jest dostateczny . na przepuscie w hm 0+19,6 brak jest ścianek czołowych . Przepust jest zamulony w 50% światła .

Umocnienie wlotu na przepuscie w hm 5+29,0 stanowi częściowo narzut kamienny częściowo elementy betonowe wielkogabarytowe . Umocnienie ma charakter prowizoryczny i nie spełnia swojej funkcji gdyż występuje rozmycie skarp. Wylot z przepustu jest częściowo obrokowany i zabetonowany w stanie dosiecznym .

Stan przepustu w hm 9+33 jest zadawalający , przepust posiada umocnienie wlotu i wylotu ściankami betonowymi . Rów przed i za przepustem jest drożny i oczyszczony . Część przelotowa przepustu nie jest zamulona .

W obszarze miejscowości występuje lokalnie oświetlenie drogowe .

2. Ocena stanu istniejącego.

W celu określenie technologii i zakresu remontu dokonano wizualnej oceny technicznej. Na podstawie wizji w terenie stwierdzono stan techniczny istniejącej nawierzchni bitumicznej jako zły. Nawierzchnia posiada liczne spękania i wykruszenia oraz znaczne powierzchnie po remontach cząstkowych wykonywanych w technologii napraw mieszankami bitumicznymi na gorąco lub remontami grysami i emulsją asfaltową .

Występujące uszkodzenia nawierzchni świadczą o utracie o częściowej właściwości lepiszcza mieszanki bitumicznej . Istniejące spękana mają

charakter bardziej wynikający z utraty właściwości mieszanki bitumicznej niż z utraty nośności konstrukcji jezdni na skutek obciążenia ruchem.

Występujące uszkodzenia krawędzi jezdni wynikają z zawilgocenia podłoża wzdłuż krawędzi spowodowanego erozyjnym działaniem wody opadowej i zawilgoceniem podłoża ze względu na zastoiska wody przy krawędzi jezdni powstające szczególnie w okresie wiosennym – jesiennym .

Istniejące pobocza gruntowe częściowo są zawyżone lub skoleinowanie na skutek najeżdżania .

Prefabrykowane korytka betonowe nie są dostosowane do krawędzi jezdni . posiadają również uszkodzenia mechaniczne spowodowane najeżdżaniem przez koła pojazdów rolniczych .

Istniejący odcinek rowu wzdłuż drogi został zdegradowany przez sprzęt rolniczy w trakcie uprawy przyległego pola częściowo zamulony przez nasienny grunt przez wody opadowe spływające z przyległych pól uprawnych stanowiących obszar zlewani.

Z informacji uzyskanych od inwestora powyższy odcinek rowu jest mocno obciążony napływającą wodą ze względu na duży obszar zlewni i jej znaczne spadki.

Na istniejącym przepuście w hm 0+19,6 brak jest umocnienia wlotu i wylotu przepustu. Część przelotowa przepustu jest zamulona w 50% podobnie jak i rów na odpływie . Zamulony rów na odpływie utrudnia wody i powoduje zamulanie części przelotowej przepustu .

3. Projektowana technologia remontu .

Celem projektowanych prac jest odtworzenie parametrów technicznych istniejącej drogi , korekta przebiegu trasy na początkowym odcinku w hm0+00 do hm 2+70 w celu zlokalizowania jezdni w działkach tworzących pas drogowy oraz wykonaniu poszerzenia nawierzchni jezdni na łukach poziomach.

Na pozostałym odcinku projektowany zakres prac mieści się w istniejącym pasie drogowym i nie przewiduje wykonywania korekt przebiegu jezdni drogi w planie.

Dla odcinka drogi w hm 2+70 do 9+73 prace remontowe mają na celu przywrócić pierwotne parametry konstrukcji jezdni przy zachowaniu istniejącego ukształtowania w planie , co do pierwotnych parametrów geometrycznych jak promienie łuków poziomych , szerokość jezdni .

Do wykonania przebudowy na odcinku 0+00 do 2+70 zaprojektowano następującą technologię prac :

1/ wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni w celu zamiany geometrii przebiegu trasy z wykorzystaniem istniejącej konstrukcji drogi.

W tym celu należy wykonać :

- rozbiórkę istniejącej konstrukcji wychodzącej poza istniejącą granicę pasa drogowego
- wykonanie koryta - wykonanie wykopu grubości - 45 do 55 cm
- wykonanie wzmocnienia istniejącego podłoża przez ułożenie warstwy stabilizacji dowiezionej z węzła $R_{m28}=2,5$ MPa gr. 20 cm
- wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego łamanego 0/63 mm grubość po zagęszczeniu 20 cm.
- wykonanie warstwy wiążącej AC16W grubości 6 cm na odcinkach odtwarzanej konstrukcji .
- na odcinkach otworzenia istniejącej konstrukcji jezdni do szerokości 4,0m zaprojektowano wykonie poszerzenia min 0,6m w zakresie jak dla nowej konstrukcji jezdni .

Dla skrzyżowań z bocznymi drogami gminnymi zaprojektowano analogiczną konstrukcję jak na dla odtwarzanej konstrukcji jezdni wzdłuż krawędzi .

- wykonanie koryta - wykonanie wykopu grubości - 45 do 55 cm
- wykonanie wzmocnienia istniejącego podłoża przez ułożenie warstwy stabilizacji dowiezionej z węzła $R_{m28}=2,5$ MPa gr. 20 cm
- wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego łamanego 0/63 mm grubość po zagęszczeniu 20 cm.
- wykonanie warstwy wiążącej AC16W grubości 6 cm na całej powierzchni skrzyżowań .

W obrębie istniejącej nawierzchni bitumicznej w celu przygotowania jej do odnowienia warstwy ścieralnej przewidziano również wykonanie miejscowych napraw cząstkowych - napraw w technologii mieszanek mineralno-bitumicznych na gorąco oraz remont cząstkowy drobnych ubytków i wykruszeń grysami przy użyciu Patchera.

Na odcinkach odtwarzanych konstrukcji jezdni dodatkowo technologicznie należy wzdłuż krawędzi na połączeniu starej i nowej konstrukcji ułożyć siatkę przeciwspekaniową z włókien węglowych o wytrzymałości na rozciąganie 100x100 kN/m w celu redukcji propagacji spękań .

Na tak przygotowanym , oczyszczonym i skropionym emulsją podłożu zakłada się wykonanie warstwy wiążąco –profilującej przy średnim zużyciu 75kg /m² . Wyremontowana i naprawiana istniejącą nawierzchnię po oczyszczeniu przed układaniem warstwy wiążąco – profilującej należy wykonać skropienie w ilości ok. 0,5 km/m² szybko rozpadową 65% emulsją asfaltową

Następnie należy wykonać :

- oczyszczenie i ponowne skropienie emulsją asfaltową 65% szybko rozpadową warstwy wiążąco profilującej w ilości 0,35kg/m² .
- ułożenie warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego AC11S grubość po zagęszczeniu 4 cm

Przed przystąpieniem do robót bitumicznych Wykonawca ma obowiązek uzyskać akceptację recept na masy bitumiczne od Inżyniera Kontraktu .

Recepty na mieszanki bitumiczne należy dostosować do ruchu KR1 i wykonać je przy zastosowaniu asfaltu D50/70.

II. Roboty towarzyszące .

a/ W ramach remontu drogi przewiduje się również remont istniejących wjazdów na posesje . Istniejące wjazdy należy dostosować do krawędzi warstwy ścieralnej jezdni.

W tym celu należy wykonać :

- rozbiórkę istniejących nawierzchni w zakresie koniecznym do spasowania z nową warstwą ścieralną uzupełniać istniejącą podbudowę przy regulacji istniejących nawierzchni w górę .

Przy dostosowaniu zjazdu do obniżonej krawędzi jezdni lub realizacji wjazdów w miejscach istniejących zjazdów gruntowych należy wykonać koryto w celu ułożenia warstw konstrukcyjnych.

- wykonaniu warstwy odsączającej grubości 20 cm
 - wykonaniu podbudowy z mieszanki kamiennej frakcji 0/63 - gr. 20 cm
 - wykonaniu warstwy ścieralnej AC11S - gr. 6 cm
- Lub warstw z materiału pochodzącego z rozbiórki istniejących nawierzchni.

Dodatkowo przy wykonywaniu warstwy ścieralnej należy wyregulować istniejące obudowy infrastruktury technicznej .

b/ W ramach realizowanego remontu należy wykonać również :
uzupełnienie poboczy z kruszywem łamanym 0/31,5 gr 10 cm do 15 cm

c/renowację rowów przydrożnych we wskazanych odcinkach .

Renowacja obejmuje odtworzenie rowu . Przy renowacji rowu na odcinkach projektowanego zjazdu należy również wykonać przepust rurowy z rur PEHD o średnicy fi 60 układany na ławie z pospółki grubości 20 cm. Dopuszcza się również realizację przepustu z rur PCV SN 8 lub rur Wipro betonowych .

Na wylocie przepustu wykonać prefabrykowaną ściankę czołową.
Zakłada się połączenie wylotu przepustu pod zjazdem z wlotem do istniejącego przepustu pod drogą w hm 5+23 przez studnię rewizyjną betonową Ø1500 rys nr 2.4. Właz rewizyjny studnie D400.
Dno i skarpy odtwarzanego rowy należy umocnić przez ułożenie geowłókniny separacyjnej o wytrzymałości na rozciąganie nie mniejszej niż 50kN/m . Na geowłókninie przymocowanej do gruntu szpilkami należy ułożyć frakcję kamienia łamanego grubości 40/80 grubości 12-15 cm w celu zabezpieczenia przed rozmyciem przy nawalnych opadach.

d/ zakłada się również odtworzenie prefabrykowanych korytek betonowych na istniejących odcinkach wzdłuż krawędzi jezdni z dostosowaniem do wysokości nowej krawędzi nawierzchni jezdni . Zakłada się wykonanie korytek z nowych prefabrykatów układanych na lawie betonowej gr 15 cm z betonu (B15) C12/15. Korytka należy zamontować przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Krawędzie styku korytek z warstwą ścieralną należy zastosować taśmę bitumiczną w celu uzyskania szczelnego połączenia.

e/ przy wykonaniu remontu nawierzchni należy również skorygować i uzupełnić oznakowanie pionowe . Oznakowanie pionowe uwzględnia projekt organizacji ruchu docelowego . Projekt organizacji ruchu docelowego posiada ważne zatwierdzenie.

f/ projekt zakłada wycinkę jednego drzewa ze względu na zagrożenie dla użytkowników drogi powodowane jego złym stanem fitosanitarnym .

III. Uwagi dodatkowe

Wbudowane materiały muszą odpowiadać Polskim Normom lub wymagom określonym w art.10 ust.2 ustawy Prawo Budowlane z dnia 07.07.1994 r.(Dz. U. z 1994r. Nr 89, poz.414 z późniejszymi zmianami).

Szczegółowy zakres poszczególnych robót podają przedmiary oraz szczegółowa specyfikacja techniczna - stanowiące załączniki do SIWZ.

Roboty budowlane zostaną wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wykonawca we własnym zakresie i w cenie oferty sporządzi i zatwierdzi tymczasowy projekt organizacji ruchu , wyniesie go w teren oraz utrzyma w czytelności i kompletności przez cały czas trwania robót .

Urobek i gruz powstały podczas prowadzenia robót (oprócz frezowiny użytej do utwardzania poboczy) Wykonawca zagospodarowuje we własnym zakresie zgodnie z ustawą o odpadach.

Zakres prac , technologię wykonania robót przedstawiono w kosztorysie ofertowym , specyfikacjach technicznych . Zakres projektowanego remontu pokazano na projekcie zagospodarowania terenu dołączonym do dokumentacji przetargowej .

Okres gwarancji na wykonane roboty , termin realizacji zadania wg SIWZ.

2/ Opis techniczny organizacji ruchu docelowego .

KARTA UZGODNIENÍ.

Temat : Organizacja ruchu docelowego na drodze gminnej w m. Miłonowice .

Data	Treść uzgodnienia .	Podpis.

1. Podstawa opracowania .

Podstawę opracowania projektu stanowi :

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.09.2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem .Dz.U Nr 177, poz. 1729
- Załącznik do Dz.U. nr 220 poz. 2181 z dn.23.12.2003 - Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach umieszczania ich na drogach.
- Wizja w terenie.
- Zlecenie inwestora
- projekt remontu nawierzchni istniejącej drogi

2. Cel opracowania .

Celem projektu jest :

uzupełnienie oznakowania w związku z remontem nawierzchni na drodze gminnej .

3. Zakres opracowania .

Opracowanie swym zakresem obejmuje organizację ruchu docelowego na drodze gminnej w obszarze zabudowanym wsi Miłonowice .

4. Charakterystyka drogi ruchu w układzie istniejącym.

Remontowany odcinek drogi gminnej zlokalizowany jest w obszarze zabudowanym wsi Miłonowice. Droga gminna po remoncie będzie posiadała nawierzchnię bitumiczną szerokości 3,5-4,5 z poboczymi gruntowymi 0,75m. Droga pełni funkcję drogi dojazdowej do zabudowań gospodarczych i zagrodowych oraz do gruntów rolnych. Stanowi również połączenie wsi Miłonowice ze wsią Kopiec i Cielętnik .

Na drodze występuje ruch lokalny o małym natężeniu. Droga nie obsługuje komunikacji autobusowej i nie prowadzi ruchu tranzytowego .

5. Uzasadnienie wprowadzanych zmian w organizacji ruchu.

Zmiana organizacji ruchu docelowego wprowadzana jest ze względu na wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na drodze gminnej w ramach planowanego remontu. Remont nawierzchni przyczyni się do poprawy warunków ruchu na drodze co spowoduje wzrost prędkości pojazdów . Konieczne jest uporządkowanie ruchu na drodze gminnej przez wprowadzenie pełnego i kompletnego oznakowania. Istniejące oznakowanie sprawdza się do oznakowania obszaru miejscowości i wprowadzeniem obszaru zabudowanego . Dodatkowo przy placu zabaw został wyznaczony przystanek autobusowy przy wiacie przez ustawienie znaku D-15 . Na istniejącym skrzyżowaniu o nawierzchni ulepszonej z droga gminną w hm 8+00 nie zostało wyznaczone pierwszeństwo przejazdu skrzyżowanie funkcjonuje obecnie jako skrzyżowanie równorzędne .

6. Organizacja ruchu docelowego .

W celu dostosowania oznakowania pionowego zaprojektowano ciąg remontowanego odcinka jako ciąg główny a skrzyżowania z drogami gminnymi bocznymi spełniające wymagania do wprowadzenia oznakowania jako podporządkowane przez zaprojektowanie znaków A-7+T-6 .

Ze względu na zmianę kierunku głównego na ciągu głównym zaprojektowano znaki D-1 +T-6 drogi . Powyższe dotyczy odcinka drogi w hm 0+25 i 0+53 , hm 7+96 oraz w hm 9+45.

Dodatkowo na dojazdach do łuków poziomych ze względu na duże kąty zwrotu i małe promienie zaprojektowano ograniczenie prędkości do 30km/h . W miejscu występowania drzewa na poboczu pod znakiem ograniczanie prędkości umieszczono znak ograniczonej skrajni U-9 od strony najazdu.

Skrzyżowań gdzie utwardzenie nawierzchni jest krótsze od 20m nie oznakowywano jako podporządkowanie ze względu na podporządkowanie ich wg przepisów ogólnych tj. występowanie na dojazdach do ciągu głównego nawierzchni nieulepszonej gruntowej . Na wlotach nawierzchni bitumicznej do ciągu głównego wprowadzono oznakowanie poziome linie podporządkowania P-13 , linię krawędziową P-7a w celu wyznaczenia krawędzi jezdni drogi głównej , oraz linie P-4 na skrzyżowaniach w hm 7+96 i hm 9+45 . Projektowane znaki pokazano na rys 2 dołączonym do projektu .

7. Planowany termin wykonania prac.

Oznakowanie planowane jest do realizacji w IV kw. 2021 r.

8. Uwagi ogólne .

Przy lokalizowaniu i ustawianiu znaków należy przestrzegać postanowień szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów na drogach aktualnie obowiązujących .

Szczególne uwagi należy zwrócić aby dolne tarcze znaków aby były na wysokości min. 2,2m od powierzchni poboczy i nie wchodziły w skrajnię poziomą jezdni .

Użyte oznakowanie powinno odpowiadać formą i treścią wymaganiom przepisów

Organizację ruchu należy wprowadzić zgodnie z warunkami podanymi w zatwierdzeniu .

Opracował :

Zestawienie znaków .

1/ Znaki do demontażu

– brak

2/ Znaki projektowane :

Wg raportu

3/ oznakowanie poziome

wg raportu

3/ Informacja w sprawie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia wg rozporządzenia Ministra Infrastruktury DZ.U.03.120.1126 z dn. 23.06.03.
--

Remont drogi gminnej w m. Miłosławice .

1. Zakres robót i kolejność realizacji.

Planowany do wykonania zakres robót przy remoncie mieści się na długości 973 m ciągu podstawowego całkowitej powierzchni jezdni - 3982 m² .

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych w pasie drogi.

- sieć wodna w obrębie zabudowań wiejskich
- sieć telekomunikacyjna
- sieć elektryczna napowietrzna
- obiekt mostowy na rowie melioracyjnym

Wskazanie elementów zagospodarowania terenu mogących stwarzać zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi .

W zagospodarowaniu terenu generalnie nie występują elementy stanowiące szczególne zagrożenie dla zdrowia bądź życia ludzi.

3. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót.

Podczas realizacji robót mogą wystąpić zagrożenia dla użytkowników drogi jak i zatrudnionych pracowników związane z wykonywaniem robót.

Istotne zagrożenia powstaną przy prowadzeniu następujących robót :

- prace związane z wykonaniem włączenia do drogi powiatowej
- przy rozładunku materiałów budowlanych dostarczanych na plac budowy.
- Dla pracowników pracujących w pobliżu maszyn budowlanych , koparki , walce itd.

Dodatkowo pracownicy wykonujący roboty są narażeni na hałas od pracującego sprzętu budowlanego używanego do zagęszczania wykopów.

4. Wskazanie dotyczące sposobu instruktażu pracowników przed przystąpieniem do robót szczególnie niebezpiecznych.

Niektóre z planowanych do wykonania robót mają charakter szczególnie niebezpiecznych, w nawiązaniu do art. 21 a ust. 2 ustawy z dn. 07.07.1994 r. Prawo budowlane. W związku z powyższym pracownicy przy wykonaniu tych prac muszą posiadać świadectwa dopuszczenia do pracy na swoich stanowiskach wydane przez lekarza medycyny pracy. Muszą również posiadać

aktualne świadectwa ukończonych szkoleń podstawowych BHP oraz przechodzić instruktaż na stanowisku pracy przed wykonaniem poszczególnych zakresów robót z przedstawieniem zagrożeń mogących wystąpić w trakcie robót. Dodatkowo operatorzy sprzętu budowlanego powinni posiadać odpowiednie świadectwa kwalifikacji i uprawnienia do obsługi sprzętu, na którym pracują.

5. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych zapobiegającym niebezpieczeństwom.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa dla użytkowników drogi i pracowników wykonujących roboty należy zapewnić :

- oznakowanie miejsca – odcinka robót przez ustawienie i właściwe utrzymanie oznakowania pionowego wg zatwierdzonego projektu organizacji ruchu zastępczego do wykonania robót,
- stosowanie odzieży roboczej przez pracowników,
- stosowanie odzieży ostrzegawczej,
- stosowanie środków ochrony osobistej przez pracowników w trakcie wykonywania robót wymagających ich używania,
- prowadzący roboty powinien posiadać urządzenia łączności do komunikowania się np. telefon komórkowy,
- wykopy powinny być wygradzone i zabezpieczone przed dostępem niepożądanych osób.

Trzebnica, sierpień 2021.

Opracował:

Uzgodnienia .

**WOJEWÓDZKI URZĄD
OCHRONY ZABYTEKÓW**
we Wrocławiu
50-243 Wrocław, ul. Władysława Łokietka 11
tel. 71 343-65-01, 344-38-92, fax 344-14-49
WZA.5183.6061.2021.MP
rkp-38043-2021



Wrocław, 22.09.2021 r.

Zakład Usługowo-Handlowy „RR”
mgr inż. Ryszard Jóźwik
ul. Teatralna 2 a
55-100 Trzebnica

Dot.: opinii w zakresie ochrony zabytków dla inwestycji polegającej na remoncie odcinka drogi gminnej w miejscowości Miłonowice, gm. Zawonia.

W odpowiedzi na Pana pismo z dnia 18.08.2021 r., wpl. dnia 23.08.2021 r., w sprawie jak wyżej informuję, że opiniuję pozytywnie ze stanowiska konserwatorskiego przedmiotową inwestycję z następującym zastrzeżeniem:

- w razie odkrycia podczas robót ziemnych obiektów nieruchomych bądź ruchomych zabytków archeologicznych (bądź przedmiotów, co do których istnieje przypuszczenie, że są zabytkami) Inwestor zobowiązany jest przerwać prace mogące uszkodzić ten przedmiot, zabezpieczyć go przy pomocy dostępnych środków oraz niezwłocznie powiadomić Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W tym przypadku zostaną podjęte ratownicze badania wykopaliskowe, prowadzone przez uprawnionego archeologa, za pozwoleniem Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W trakcie ewentualnych ratowniczych badań archeologicznych wszelkie odkryte przedmioty zabytkowe oraz obiekty nieruchome, nawarstwienia kulturowe podlegają ochronie w myśl przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tj: Dz. U. 2021, poz. 710);

Niniejszą opinię należy włączyć do dokumentacji projektowej.

astępca Dolnośląskie
wojewódzkiego Konserwatora Zabytków
we Wrocławiu
mgr Daniel Gibski

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a t-ka Miłonowice, gm. Zawonia



Starosta Trzebnicki

liPF.7120.274.2021

Trzebnica, dnia 08.09.2021 r.

Zakład Usługowo-Handlowy "RR"
mgr inż. Ryszard Jóźwik
ul. Teatralna 2a
55-100 TRZEBNICA

ZATWIERDZENIE Nr 274/2021

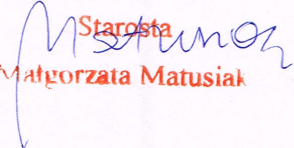
Na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym /t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 450/ oraz na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem / tekst jednolity - Dz. U. z 2017 r., poz. 784 /

► ZATWIERDZAM ◀

projekt organizacji ruchu docelowego na drodze gminnej w m. Miłonowice z uwagą: „Zmienić tabliczki T-6 pod znakami D-1 na skrzyżowaniach od strony m. Kopiec tak by odzwierciedlały przebieg rzeczywisty dróg na skrzyżowaniu, np. tak jak tabliczka T-6 C „skrzyżowanie pod kątem prostym”.

Wyznacza się termin wprowadzenia organizacji ruchu do dnia 08.09.2022 r.

Zgodnie z § 12 ust. 1 w/w rozporządzenia jednostka realizująca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi, oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem rozpoczęcia prac. W przypadku braku powiadomienia, o którym mowa wyżej zatwierdzona organizacja ruchu traci ważność.


Starosta
Małgorzata Matusiak

Starostwo Powiatowe w Trzebnicy
ul. Ks. Dz. W. Bochenka 6
55 – 100 Trzebnica

tel. 71 387 95 01
e-mail: powiat@powiat.trzebnica.pl
www.powiat.trzebnica.pl

Dokumentacja fotograficzna stanu istniejącego .



Fot. Nr 1 początek projektowanego remontu od strony Cielętnika



**Fot. Nr 2 zamulona część przelotowa przepustu w
hm 0+19,6**



Fot. Nr 3 istniejący łącznik w hm 0+53 widok w kierunku drogi głównej



Fot. Nr 4 widok na łącznik w hm 0+25 i 0+53 w kierunku drogi głównej .



Fot nr 5 ubytki w istniejącej nawierzchni – odsłonięty widok na starą nawierzchnię brukową. Zawyżone pobocze gruntowe .



Fot nr 6

Zawyżone i rozjechane pobocze ze względu na brak poszerzenia jezdni na łuku poziomym .



Fot nr 7 odcinek do planowanego odtworzenia rowu .



Fot nr 8 umocnienie wlotu do przepustu w hm 5+33 płytą betonową



Fot nr 9 umocnienie wjazdów do posesji płytami ażurowymi i krawędzi jezdni obrzeżem .



Fot nr 10 widoczne korytka przy krawędzi jezdni , spękania i wykruszenia oraz miejsca po naprawach cząstkowych .



Fot nr 11 część przelotowa przepustu w hm 9+33 bez uwag



Fot nr 12 koniec remontowanego odcinka , skrzyżowanie z drogą gminną
wyjazd w kierunku do m. Kopiec.