



db projekt
Konrad Gądek
ul. Jana Pawła II 3/28
28-200 STASZÓW

Egz. 4

DOKUMENTACJA TECHNICZNA DO ZGŁOSZENIA ROBÓT NIEWYMAGAJĄCYCH POZWOLENIA NA BUDOWĘ

**„Przebudowa odcinaków dróg gminnych na Zamłynie i na Podeczcie
położonych: na działkach nr 501, 865 od km 0+000 do km 0+300 oraz
na działkach 501, 878 od km 0+000 do km 0+400”**

Gmina: OLEŚNICA

Powiat: STASZOWSKI

Województwo: ŚWIĘTOKRZYSKIE

Lokalizacja: działki ewidencyjne 501, 865 i 878 – obręb 0010 Strzelce

Inwestor: GMINA OLEŚNICA

ul. Nadstawie 1

28-220 Oleśnica

Branża: DROGOWA

Projektant:

mgr inż. Konrad Gądek

uprawnienia SWK/0069/PBD/17

Data opracowania – 2020r

SPIS TREŚCI:

1. PRZEDMIOT PROJEKTU.....	3
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
2. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.....	4
3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	5
4. DOCELOWE PARAMETRY TECHNICZNE.....	5
5. UKSZTAŁTOWANIE SYTUACYJNE.....	5
5.1. OPIS TRASY.....	6
5.2. SKRZYŻOWANIA.....	6
5.3. ZJAZDY INDYWIDUALNE DO POSESJI.....	6
5.4. RUCH PIESZY.....	6
5.5. MOST.....	6
5.6. KANAŁ TECHNOLOGICZNY.....	7
6. UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE.....	7
7. PRZEKROJE TYPOWE.....	7
8. ODWODNIENIE.....	7
9. ROBOTY ROZBIÓRKOWE.....	8
10. ROBOTY ZIEMNE.....	8
11. UZBROJENIE TERENU.....	8
12. ZIELEŃ.....	8
13. OCHRONA ŚRODOWISKA.....	8
14. NAWIERZCHNIE DROGOWE.....	10
14.1. KATEGORIA OBCIĄŻENIA RUCHEM.....	10
14.2. GRUPA NOŚNOŚCI PODŁOŻA.....	10
14.3. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE.....	10
15. ZAŁĄCZNIK 1: Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.....	12

1. PRZEDMIOT PROJEKTU

Przedmiotem opracowania jest przebudowa:

- odcinka drogi gminnej na działkach ewid. 501 i 865 od km 0+000 do km 0+300,
- odcinka drogi gminnej na działkach ewid. 501 i 878 od km 0+000 do km 0+400.

Przedmiotowe drogi położone są na Zamłynie i Podeczcie.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa zawarta między Gminą Oleśnica z siedzibą w Oleśnicy przy ulicy Nadstawie 1, a firmą db projekt Konrad Gądek z siedzibą w Staszowie przy ul. Jana Pawła II 3/28.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, DU Nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku, poz. 430.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego, Dz.U. Nr 202, poz.2072.
- Wytoczne projektowania skrzyżowań drogowych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Warszawa 2001, Część I.
- Podkład sytuacyjno-wysokościowy pozyskany z powiatowych zasobów geodezyjnych zaktualizowany w listopadzie 2018r. – „mapa do celów projektowych”.
- Ustalenia z Inwestorem.
- Wizje lokalne w terenie (pomiaru uzupełniające).

3. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest, sporządzenie projektu przebudowy odcinków dróg gminnych na Zamłynie i na Podeczcie, położonych na działkach nr 501, 865 i 878.

Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie ewid. Strzelce, gm. Oleśnica, powiat staszowski, województwo świętokrzyskie na działkach oznaczonych w ewidencji gruntów numerem 501, 865 i 878.

Celem inwestycji jest wykonanie nowej konstrukcji jezdni, urządzeń odwadniających oraz wszystkich elementów drogi zapewniających jej prawidłowe funkcjonowanie.

Zakres opracowania dla przedmiotowego odcinka drogi obejmuje:

- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie odwodnienia poprzez nadanie spadków,
- wykonanie wzmocnienia podłoża,
- wykonanie podbudowy z materiałów kamiennych,
- wykonanie warstwy wiążącej z BA KR I-II,
- wykonanie warstwy ścieralnej z BA KR I-II,
- wykonanie poboczy z materiału kamiennego,
- wykonanie kanału technologicznego,
- wykonanie drenażu,
- wykonanie rowów przydrożnych,
- wykonanie korytek odprowadzających wody opadowe,
- remont mostu drewnianego.

UWAGA! Wszelkie prace przebiegające w pobliżu istniejącego uzbrojenia terenu (kable teletechniczne, gazociągów, wodociągów) należy prowadzić ręcznie.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

W stanie istniejącym, droga na działkach 501, 865 posiada nawierzchnię asfaltową na odcinku km 0+000 do km 0+077, od km 0+000 do km 0+300 droga posiada nawierzchnię tłuczniową. Odcinek drogi na działkach 501, 878 w całości posiada nawierzchnię asfaltową.

Nawierzchnia asfaltowa uszkodzona jest na odcinku 400,00 mb, nawierzchnia tłuczniowa uszkodzona jest na odcinku 300,00 mb. Obustronne pobocza rozmyte są na całym przebudowywanym odcinku 700,00 mb.

Na działce ewid. 501, na kilometrażu 0+300 droga przechodzi przez most drewniany, którego konstrukcja oraz pomost są uszkodzone.

5. DOCELOWE PARAMETRY TECHNICZNE

- *Droga gminna w m-ci Strzelce.*

- Klasa drogi:	D 1/2
- Droga:	jednojezdniowa, dwukierunkowa
- Prędkość projektowa:	V _p =30km/h
- Przekrój:	drogowy – szer. jezdni 3,00m
- Nawierzchnia:	asfaltowa, gruntowa
- Pobocza:	o szerokości 0,5m,
- Kategoria obciążenia ruchem:	KR1

6. UKSZTAŁTOWANIE SYTUACYJNE

Oś przedmiotowego odcinka drogi dowiązано do stanu istniejącego przejmując kilometraż począwszy km 0+000. Początek przedmiotowej drogi stanowi skrzyżowanie z drogą wojewódzką 757, łączącej miejscowości Pieczonogi-Strzelce-Młynczyńska, koniec drogi na działce 865, w km 0+300,00 stanowi skrzyżowanie z drogą gruntową.

6.1. OPIS TRASY

W ramach zadania planuje się wykonanie nowej konstrukcji jezdni. Przebieg drogi uzależniony jest od warunków terenowych jak również od położenia i ukształtowania działek, na których ma być ona zlokalizowana. Na odcinku asfaltowym, projektowane jest wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej. Na drodze gruntowej wykonana zostanie podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz nawierzchnia bitumiczna. Projektuje się wykonanie poboczy szerokości 0,5m.

6.2. SKRZYŻOWANIA

Położenie sytuacyjne skrzyżowań występujących w ciągu przedmiotowej drogi lokalizacyjnie pozostaje bez zmian. W ramach niniejszej przebudowy projektowana jest głównie korekta łuków wyokrąglających, szerokości wlotów oraz ich regulacja wysokościowa (zgodnie z planem sytuacyjnym).

6.3. ZJAZDY INDYWIDUALNE DO POSESJI

Zjazdy indywidualne do posesji na przedmiotowym odcinku nie podlegają przebudowie, zostaną jedynie wyrównane kruszywem do wysokości nawierzchni na szerokości poboczy.

6.4. RUCH PIESZY

Ruch pieszy wzdłuż całego przedmiotowego odcinka drogi odbywać się będzie poboczami utwardzonymi materiałem kamiennym.

6.5. MOST

Wykonany zostanie remont konstrukcji mostu na rzece Struga Strzelecka, polegający na odtworzeniu jej elementów bez zmiany dotychczasowych parametrów. Odtworzony będzie pomost na wzór istniejącego.

6.6. KANAŁ TECHNOLOGICZNY

Wzdłuż remontowanego odcinka drogi, wykonany zostanie kanał technologiczny.

Kanał technologiczny składa się z modułu czterech rur osłonowych HDPE 40/3,7mm. Kanał należy wykonywać z rur o dużej gęstości (HDPE) i ułożyć na podsypce piaskowej gr. 10cm.

Parametry kanału technologicznego zgodne z obowiązującymi przepisami.

7. UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE

Przebieg wysokościowy drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego stanu. Zastosowano łuki pionowe o promieniach większych od min. dopuszczalnych.

Ponadto, do przedmiotowego odcinka drogi, należy wysokościowo dowiązać istniejące zjazdy i skrzyżowania.

8. PRZEKROJE TYPOWE

Na całym odcinku spadek jednostronny o pochyleniu 2%. Pochylenie poprzeczne poboczy wynosi 6%. Pochylenia poprzeczne wlotów należy dowiązać do stanu istniejącego.

9. ODWODNIENIE

Odwodnienie na całym odcinku zostało zaprojektowane, jako powierzchniowe, dzięki zastosowaniu odpowiednich pochyłeń podłużnych i poprzecznych.

Na dnie rowów ułożone zostaną korytka betonowe na podsypce cementowo-piaskowej grubości 10cm o wymiarach 50x50x15cm, na skarpach płyty ażurowe 60x40cm.

Wykonany zostanie drenaż z rur średnicy 100mm na podsypce piaskowej, rura zostanie zasypana materiałem przepuszczalnym.

Lokalizacja korytek i drenażu wg rysunku „Plan sytuacyjny”.

10. ROBOTY ROZBIÓRKOWE

Przewiduje się frezowanie nawierzchni w celu powiązania wysokościowego istniejących i projektowanych elementów drogi. Materiał pochodzący z rozbiórki należy wywieźć na odkład (utyliczacja w gestii wykonawcy).

11. ROBOTY ZIEMNE

Na terenie opracowania występują grunty klasy G1. Przewiduje się wykonywanie robót ziemnych związanych ze zdjęciem humusu, wyprofilowaniem rowów przydrożnych.

12. UZBROJENIE TERENU

W bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi zlokalizowane jest uzbrojenie w postaci sieci elektrycznej, teletechnicznej, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych. Wszelkie prace w pobliżu istniejącego uzbrojenia terenu należy prowadzić ręcznie.

13. ZIELEŃ

W ramach przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się wycięcia żadnych drzew ani krzewów.

14. OCHRONA ŚRODOWISKA

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do inwestycji liniowych, których realizacja spowodować może oddziaływanie na środowisko w różnych jego komponentach. Zwykle oddziaływanie to ogranicza się do najbliższego otoczenia inwestycji, a jego charakter jest chwilowy, nieciągły, o niewielkim natężeniu, skoncentrowany wyłącznie wzdłuż trasy inwestycji.

Planowana inwestycja będzie cechowała się dwiema fazami: fazą budowy i fazą eksploatacji. Faza budowy będzie charakteryzowała się niewielkim w skali roku oddziaływaniem na powietrze oraz na klimat akustyczny i powierzchnię terenu. Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na terenie istniejących dróg gminnych. Oddziaływanie na powietrze powodowane będzie emisją zanieczyszczeń pochodzących ze spalania oleju napędowego w silnikach maszyn, które używane będą do realizacji budowy. Praca maszyn będzie wiązała się również z powstawaniem hałasu mogącego powodować występowanie ponadnormatywnego poziomu hałasu. W fazie budowy wykonawca powinien dołożyć wszelkich starań, aby w trakcie prowadzonych prac uniknąć przedostania się do gruntu i dalej do wód gruntowych substancji, które mogłyby wpłynąć na stan czystości wód gruntowych (olej napędowy, smary, farby itp.). Oddziaływanie to skończy się jednak z chwilą zakończenia robót budowlanych. Faza eksploatacji nie będzie posiadała określonego czasu trwania. Będzie cechowała się oddziaływaniem na środowisko projektowanego przedsięwzięcia na poziomie nie powodującym przekroczenia dopuszczalnych poziomów ustalonych przepisami prawa we wszystkich komponentach środowiskowych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze podlegającym ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) – Solecko-Pacanowski Obszar Chronionego Krajobrazu. Pobliskie tereny objęte Naturą 2000 to Ostoja Szaniecko-Solecka w odległości ok. 8,3 km oraz Kras Staszowski w odległości ok. 11,1 km. Realizacja zadania nie wpłynie negatywnie na najbliższe ujęcia wody podziemnej.

Podczas realizacji inwestycji należy:

- właściwie gospodarować odpadami wytworzonymi podczas przebudowy w tym minimalizować ich ilość oraz prowadzić selektywną zbiórkę w szczególnych pojemnikach w warunkach zabezpieczających przed dostępem osób postronnych.
- zastosować środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń,
- roboty zorganizować w sposób minimalizujący ich wpływ na stan powietrza atmosferycznego i uciążliwość hałasową,

- organizować plac budowy i jego zaplecze uwzględniając ochronę powierzchni ziemi w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu,
- wykorzystywać sprzęt sprawny technicznie,
- grunt zanieczyszczony unieszkodliwić zgodnie z ustawą o odpadach,
- nadmiar mas ziemnych wykorzystać do niwelacji terenu,
- teren inwestycji oznakować i zabezpieczyć przed osobami niepożądanymi,
- zastosować urządzenia i technologie przyjazne środowisku,
- po zakończeniu prac teren przyległy przywrócić do stanu pierwotnego.

15. NAWIERZCHNIE DROGOWE

15.1. Kategoria obciążenia ruchem

Kategorię obciążenia ruchem przyjęto, jako KR1.

15.2. Grupa nośności podłoża

W obrębie opracowania występują grunty klasy G1.

15.3. Rozwiązanie projektowe

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni

1) na działce 501 od km 0+000 do km 0+077:

- istniejąca podbudowa – kruszywo – grubość 25cm,
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna – grubość 6cm,
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy KR I-II 0/12,8mm – 4cm,
- warstwa ścieralna – beton asfaltowy KR I-II 0/12,8mm – 4cm.

2) na działce 501, 865 od km 0+077 do km 0+300:

- istniejąca podbudowa – kruszywo – grubość 15cm,
- projektowana podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – grubość 25cm,

- warstwa wiążąca – beton asfaltowy KR I-II 0/12,8mm – 4cm,
- warstwa ścieralna – beton asfaltowy KR I-II 0/12,8mm – 4cm.

3) na działkach 501 i 878 od km 0+000 do km 0+400:

- istniejąca podbudowa – kruszywo – grubość 25cm,
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna – grubość 6cm,
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy KR I-II 0/12,8mm – 4cm,
- warstwa ścieralna – beton asfaltowy KR I-II 0/12,8mm – 4cm.

16. ZAŁĄCZNIK 1: Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Strona tytułowa projektu wykonawczego zawiera informacje wymienione w §2.2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego podany jest w opisie technicznym. Kolejność realizacji poszczególnych obiektów zostanie określona przez Wykonawcę robót. Generalnie w pierwszej kolejności należy wykonać roboty ziemne a następnie przystąpić do wykonania konstrukcji jezdni.

Wykaz istniejących obiektów budowlanych

Istniejące obiekty budowlane to: droga, zjazdy i skrzyżowania, most, uzbrojenie terenu (sieć teletechniczna, elektryczna).

Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Elementem zagospodarowania działki lub terenu, który może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi jest ruch drogowy odbywający się po drodze.

Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych, określające ich skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia

Podczas realizacji robót budowlanych będą występowały typowe dla wielobranżowych inwestycji drogowych rodzaje zagrożeń wynikające m. in. z wykonywania robót ziemnych, z wykonywania robót bitumicznych, z użyciem sprzętu zmechanizowanego. Skala zagrożeń jest ograniczona do placu budowy (zagrożenie lokalne).

Miejsce i czas wystąpienia zagrożeń: każdorazowo podczas wykonywania robót budowlanych w obszarze i w czasie wykonywania.

Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych należy przeprowadzić instruktaż pracowników w sposób zgodny z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlanych. Instruktaż powinien określać: zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia, konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczającej przed skutkami zagrożeń, zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby.

Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Nie przewiduje się wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie.

Analiza

Usytuowania drogi w pasie terenu wyznaczonym liniami rozgraniczającymi.

„Przebudowa odcinaków dróg gminnych na Zamłynie i na Podeczcie położonych: na działce nr 501 od km 0+000 do km 0+300 oraz na działkach 501, 878 od km 0+000 do km 0+400”

Na podstawie § 7 ust.2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 roku, poz. 124)

1. Wzajemne rozmieszczenie elementów drogi oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych.

Elementy przedmiotowej drogi oraz urządzenia infrastruktury technicznej mieszczą się w pasie drogowym. Jego minimalna szerokość wynosi 6,00m, szerokość jezdni 3,00m . W najmniejszym przekroju pasa drogowego 6,00m szerokość drogi wraz z poboczami i urządzeniami odwadniającymi wynosi 4,00m.

2. Sposób etapowego i docelowego odwodnienia.

Odwodnienie drogi odbywa się dzięki zastosowaniu odpowiednich pochyłeń podłużnych (zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi) oraz poprzecznych. Droga na odcinkach prostych posiada przekrój poprzeczny o zasadniczym pochyleniu 2%.

3. Sposób wysokościowego rozwiązania.

W ramach projektowanej przebudowy drogi przewiduje się wykonanie nowych warstw bitumicznych grubości 8cm. Wysokość niwelety zostanie podniesiona o 8cm.

4. Wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia.

Przy przedmiotowej drodze gminnej nie występują gatunki drzew objęte ochroną przez prawo polskie, kolidujące z przebiegiem projektowanej ulicy.

5. Podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych.

W obrębie opracowania występują grunty klasy G1. Obszar objęty opracowaniem nie znajduje się w terenie zalewowym.

6. Podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza.

Przebudowa wskazanej w zgłoszeniu nawierzchni drogi gminnej w zakresie wpływu na środowisko i zdrowie ludzi nie tylko nie pogorszy istniejących już warunków i nie wpłynie negatywnie na komponenty środowiska, lecz w dłuższej perspektywie czasowej znacząco poprawi stan lokalnego środowiska naturalnego poprzez zdecydowaną redukcję liczby awarii pojazdów na tej drodze, lokalnych wycieków olejów, płynów samochodowych oraz substancji chemicznych z uszkodzonych opryskiwaczy. Dodatkowo przebudowa nawierzchni drogi wpłynie na obniżenie spalania paliw oraz zmniejszenie hałasu i drgań spowodowane najeżdżaniem przez pojazdy na nierówności. Nie zmieniają się parametry i właściwości materiałów mogących mieć wpływ na środowisko, użytych do wykonania drogi w stanie istniejącym i projektowanym.

LOKALIZACJA



Rys. 1