

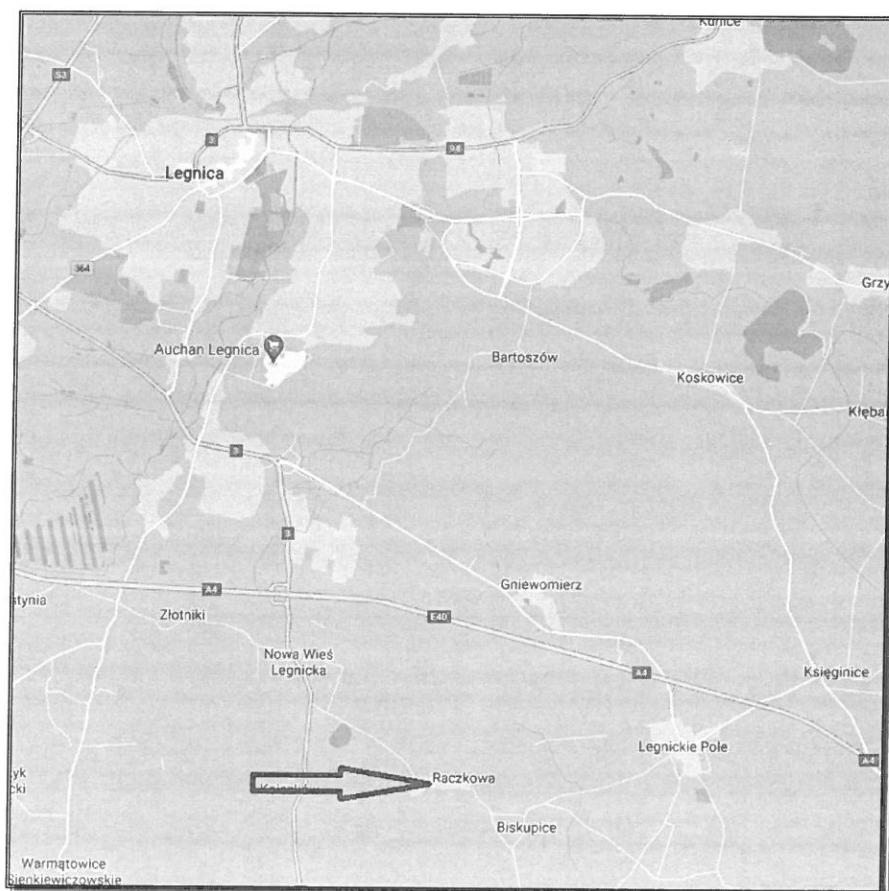
Jednostka projektowa:

SLENDER Daniel Janikowski
ul. Abramowskiego 42, 51-663 Wrocław
email: nadzory.slender@gmail.com

STADIUM: **Dokumentacja techniczna**

INWESTOR:	Gmina Legnickie Pole ul. Kiliana Ignacego Dientzenhofera 1, 59-241 Legnickie Pole
TEMAT:	„Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych, dz. Nr 247 w miejscowości Raczkowa”
BRANŻA:	DROGI
LOKALIZACJA:	DZ. NR 247, obręb Raczkowa, Gmina Legnickie Pole
KATEGORIA OBIEKTU:	XXV

FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO	BRANŻA	UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. Daniel Janikowski	drogi	51/DOŚ/08 w spec. inżynieryjnej drogowej do projektowania bez ograniczeń	



Wrocław, wrzesień 2020

I: Opis techniczny:

Spis treści

1.	Temat	3
2.	Podstawa opracowania.....	3
3.	Normy i przepisy	3
4.	Cel i zakres opracowania.....	4
5.	Materiały wyjściowe	4
6.	Stan istniejący	4
7.	Kategoria geotechniczna podłoża.....	4
8.	Opis przyjętych rozwiązań projektowych	4
9.	Przekroje konstrukcyjne.....	5
10.	Odwodnienie.....	5
11.	Roboty ziemne	6
12.	Organizacja ruchu	6
13.	Uwagi ogólne	6
14.	Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.....	7

II: Uprawnienia i izba projektanta

III: Część rysunkowa:

Rys. nr 1.0	Plan orientacyjny	skala 1:10 000
Rys. nr 2.1	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys. nr 3.1	Przekrój normalny	skala 1:50/25

OPIS TECHNICZNY

1. Temat

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa dla zadania: **„Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych, dz. Nr 247 w miejscowości Raczkowa”**

Przebudowa dotyczy istniejącego odcinka jezdni od km 0 + 000 – 0 + 759,70 zgodnie z założonym kilometrażem roboczym.

2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania dokumentacji technicznej jest:

- umowa zawarta pomiędzy Gminą Legnickie Pole, ul. Kiliana Ignacego Dientzenhofera nr 1 59-241 Legnickie Pole, a jednostką projektową firmą SLENDER, ul. Abramowskiego 42, 51-663 WROCŁAW.

3. Normy i przepisy

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Dz. U. Nr 89 poz. 414 Prawo budowlane wraz późniejszymi zmianami – tekst ujednolicony Dz. U. 2017 r. poz. 1332, 1529;
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r o drogach publicznych Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 wraz z późniejszymi zmianami – Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, 1920, 1948, 2255, z 2017 r. poz. 191, 1089;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r Dz. U. Nr 43 poz. 430 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wraz późniejszymi zmianami – Dz. U. z 2016 r. poz. 124;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. Dz. U. Nr 177 poz. 1728, 1729 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem wraz z późniejszymi zmianami - Dz. U. z 2017 r. poz. 784;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. Dz. U. Nr 220 poz. 2182 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz późniejszymi zmianami – Dz. U. 2008 Nr 67 poz. 413, Dz. U. 2008 Nr 126 poz. 813, Dz. U. 2008 nr 235 poz. 1596, Dz. U. 2010 Nr 65 poz. 411, Dz. U. Nr 89 poz. 508, Dz. U. 2011 Nr 124 poz. 702, Dz. U. 2011 Nr 133 poz. 772, Dz. U. 2013 poz. 891, Dz. U. 2013 poz. 1326, Dz. U. 2014 poz. 1567, Dz. U. 2015 poz. 1314, Dz. U. 2016 poz. 647, Dz. U. 2017 poz. 1062;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 r. poz. 462 w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego wraz z późniejszymi zmianami – Dz. U. z 2013 r. poz. 762, Dz. U. z 2015 poz. 1554 ;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. Dz. U. 2000 r. nr 63 poz. 735 w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie wraz późniejszymi zmianami – Dz. U. 2010 nr 65 poz. 408, Dz. U. 2012 poz. 608, Dz. U. 2013 poz. 528, Dz. U. 2014 poz. 858, Dz. U. 2015 poz. 331;

- Normy budowlane oraz katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.

4. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wykonanie przebudowy następujących elementów:

- wykonanie rozbiórki starej nawierzchni jezdni i zjazdów
- wykonanie nowej nawierzchni jezdni i zjazdów
- wykonaniem brakujących zjazdów indywidualnych w ciągu projektowanego drogi do sąsiadujących działek,
- wykonanie poboczy z kruszywa

5. Materiały wyjściowe

- Mapy ewidencyjna i zasadnicza w skali 1:500
- Wizja w terenie
- Uzgodnienia z zamawiającym
- Akty prawne obejmujące zakres opracowania

6. Stan istniejący

Obszar objęty opracowaniem znajduje się w miejscowości Raczkowa w gminie Legnickie Pole w powiecie legnickim, województwie dolnośląskim. Droga wewnętrzna stanowi przede wszystkim dojazd do pól rolniczych przez pojazdy gospodarcze. Obszar inwestycji znajduje się na terenie niezabudowanym otoczonym łąkami i polami uprawnymi. Obecna nawierzchnia drogi wewnętrznej jest w przekroju szlakuowym, częściowo z kruszywa, a częściowo gruntowa zdegradowana ze względu na liczne zapadnięcia spowodowane ruchem rolniczym oraz brakiem podstawowego utrzymania. Szerokość jezdni waha się w granicach pomiędzy 3,0 – 4,0m. Droga nie posiada odwodnienia. Jest wyniesiona ponad teren istniejący od 0 do 10 cm.

7. Kategoria geotechniczna podłoża

Na projektowaną drogę działają proste, niezłożone obciążenia, przewidywane konstrukcje nie są skomplikowane, warunki gruntowe oraz warunki wodne są proste, konsekwencje zniszczenia projektowanych obiektów są znikome w związku z powyższym założono pierwszą kategorię geotechniczną.

8. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

Podstawowe parametry techniczne:

parametry	droga wewnętrzna
nawierzchnia	bitumiczna, kl. D, KR1, Vp=30 km/h
długość	759,70 m
szerokość	3,5 m

przekrój	szlakowy
----------	----------

Projektowana droga zlokalizowana będzie w miejscowości Raczkowa. Długość drogi to 759,70 m a szerokość 3,50 m.

Zaprojektowano przekrój szlakowy. Dodatkowo zaprojektowano pobocza z kruszywa o szerokości 0,75 m gr. 15 cm

Zaprojektowano zjazdy indywidualne dostosowane szerokością do przebudowywanej drogi wewnętrznej. Pochylenie podłużne zjazdów dostosowane jest do wysokości jezdni oraz wjazdu na teren istniejących działek. Zjazdy posiadają skosy w stosunku 1:1 i będą wykonane w nawierzchni takiej jak jezdnia drogi wewnętrznej.

Niweleta drogi gminnej poprowadzono jest po istniejącym terenie z lokalnymi odchyleniami ok. -5 do +10 cm w stosunku do istniejącej niwelety drogi.

Nawierzchnię drogi gminnej przewidziano dla KR1 - bitumiczną na podbudowie z kruszywa o uziarnieniu 0/31,5mm o grubości 20cm oraz warstwie z gruntu stabilizowanego cementem o grubości 15 cm.

Obszar oddziaływania inwestycji mieści się w całości w granicach działek gminnych, na których przewidziano lokalizację inwestycji.

9. Przekroje konstrukcyjne

Zaprojektowano następujące konstrukcje:

Droga gminna nr 107432D:

- Warstwa ścieralna z AC11S gr. 4 cm,
- Warstwa wiążąca z AC16W gr. 5 cm,
- Podbudowa z kruszywa łam. stab. mech. 0/31, gr. 20 cm,
- Warstwa grunt stabilizowany cementem o $R_m = 2,5\text{MPa}$ gr. 15 cm

Zjazdy:

- Warstwa ścieralna z AC11S gr. 4 cm,
- Podbudowa z kruszywa łam. stab. mech. 0/31, gr. 15 cm,
- Warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm

10. Odwodnienie

Tak jak w chwili obecnej wody opadowe i roztopowe za pośrednictwem projektowanych pochyłeń podłużnych i poprzecznych będą spływały na tereny nieutwardzone mieszczące się w granicy pasa drogowego (tereny biologicznie czynne) i tam częściowo będą infiltrowały i częściowo odparowywały. Odwodnienie powierzchniowe zgodne ze stanem istniejącym bez zmiany kierunków spływu wód. Nie przewiduje się budowy rowów przydrożnych, powierzchniowych liniowych elementów odwodnienia oraz wgłębnych elementów

odwodnienia pasa drogowego ze względu na ograniczenie miejsca oraz brak odbiorników wody. Ze względu na występowanie w podłożu gruntów przepuszczalnych nie występuje problem nawet podczas intensywnych opadów z długotrwałymi zastoiskami wód powierzchniowych.

11. Roboty ziemne

Roboty ziemne sprowadzają się do mechanicznego i ręcznego korytowania oraz profilowania dna koryta pod konstrukcję jezdni oraz zjazdów zgodnie z planem sytuacyjnym projektowanego układu komunikacyjnego. Roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia uwidocznionego na planie sytuacyjnym należy wykonywać ręcznie, z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem pracownika – użytkownika sieci. Zalecenie to w szczególności dotyczy kabli teletechnicznych, oraz elektrycznych posadowionych stosunkowo płytko.

12. Organizacja ruchu

Docelowa organizacja ruchu przewiduje wykonanie oznakowania pionowego w postaci znaków D-46 i D-47 (droga wewnętrzna i koniec drogi wewnętrznej) na początku i końcu drogi.

13. Uwagi ogólne

Przed przystąpieniem do robót ziemnych, należy powiadomić właścicieli istniejących sieci o fakcie rozpoczęcia robót. W terenie należy wyznaczyć istniejące uzbrojenie i zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Dodatkowo sprawdzić wszystkie wysokości na styku z terenem istniejącym i w razie potrzeby skorygować pochylenia nawierzchni.

Włazy oraz studzienki rewizyjne znajdujące się na trasie budowy należy dostosować do nowych wysokości, a sąsiadujące z inwestycją słupy energetyczne zabezpieczyć przed uszkodzeniami.

Przed wyjazdem z terenu budowy koła pojazdów powinny zostać starannie wyczyszczone tak, aby nie zanieczyszczały jezdni okolicznych dróg publicznych.

Na czas trwania robót, teren starannie zabezpieczyć przed dostępem osób nieuprawnionych za pomocą tablic i zapór drogowych oraz innych elementów bezpieczeństwa ruchu oraz oznakować w sposób czytelny. Wszelkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP, normami i wymogami technologicznymi.

Po zakończeniu robót budowlanych teren nieobjęty opracowaniem doprowadzić należy do stanu pierwotnego i dowieźć łagodnie do nawierzchni projektowanych. Na obszarach, na których nie podano konkretnego rodzaju nawierzchni można założyć trawniki na warstwie ziemi urodzajnej gr. min. 15 cm lub dostosować nawierzchnię do stanu istniejącego.

Wszystkie materiały i wyroby użyte do wykonania robót powinny posiadać odpowiednie dokumenty potwierdzające ich jakość oraz odpowiadać wymaganiom określonym w polskich lub europejskich normatywach.

Obszar oddziaływania obiektu budowlanego w całości mieści się w granicach pasa drogowego drogi gminnej.

Teren planowanej inwestycji nie został wpisany do rejestru zabytków, oraz nie leży w strefie wpływu eksploatacji górniczej.

14. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Wszelkie prace należy wykonywać zgodnie z wymogami technologicznymi, a także z obowiązującymi PN oraz zasadami i przepisami BHP.

Zastosowano podział na następujące wytyczne:

Zagospodarowanie placu budowy

- zabezpieczenie placu budowy przed niepożądanym wejściem lub przebywaniem osób postronnych poprzez ogrodzenie terenu budowy. Jeżeli ogrodzenie terenu budowy jest niemożliwe, należy oznakować granice terenu za pomocą tablic ostrzegawczych.
- Przygotowanie placu pod względem higieniczno – sanitarnym.
- Wyznaczenie bezpiecznych przejść dla ruchu pieszego.
- Zapewnienie placu budowy w dostawy energii elektrycznej i wodę.
- Wyznaczenie miejsca składowania materiałów i miejsc postoju sprzętu budowlanego.
- Przygotowanie miejsc pracy zgodnie z obowiązującymi przepisami pod względem techniczno – ruchowym jak i bezpieczeństwa pracy.

Ochrona uczestników procesu budowlanego

- Określenie osoby odpowiedzialnej za przygotowanie i prowadzenie robót budowlanych.
- Dopuszczenie do pracy osób z odpowiednim przygotowaniem zawodowym, posiadających aktualne kwalifikacje i uprawnienia oraz badania lekarskie i odpowiednio przeszkolonych z zakresie BHP.

Zabezpieczenie miejsc niebezpiecznych - wykonanie i ustawienie odpowiednich barier czy osłon.

Obsługa sprzętu, urządzeń, narzędzi – przestrzeganie wykonywania prac sprzętem i narzędziami zgodnie z ich przeznaczeniem i zgodnie z instrukcją obsługi.

Materiały – stosowanie materiałów budowlanych posiadających aprobaty techniczne ITB, znak bezpieczeństwa i wymagane atesty.

Roboty ziemne – odpowiednio zabezpieczenie wykopy.

Układanie warstw podbudowy i nawierzchni – zabezpieczenie teren oraz zachowanie ostrożności podczas pracy z użyciem sprzętu ciężkiego.

Opracował: Daniel Janikowski