



BIURO USŁUG TECHNICZNYCH "DROGTOM"

45-401 Opole ul. Chełmska 9/2, NIP 991-002-30-89

biuro : 45-409 Opole ul. Jesionowa 15 lok. 8

tel. 608 498 304 , 660 789 123

www.drogtom.com.pl , drogtom@op.pl

PROJEKT BUDOWLANY

BUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ UL.POLNEJ DOJAZDOWEJ DO GRUNTÓW ROLNYCH W M.DĘBINIEC

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO – XXV - DROGI

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO – XXVI - SIECI

ADRES INWESTYCJI: DĘBINIEC UL.POLNA

nazwa jednostka ewidencyjnej: 160906_2 Murów

numer obrębu ewidencyjnego : 0326 Dębiniac ul.Polna

NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH:

ul. Polna działka nr 247, 248

Dane i adres inwestora : GMINA MURÓW UL.DWORCOWA 2 46-030 MURÓW

JEDNOSTKA PROJEKTOWA : BIURO USŁUG TECHNICZNYCH DROGTOM , UL.CHEŁMSKA 9/2 45-401 OPOLE

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIENI BUDOWLANYCH	ZAKRES OPRACOWANIA	DATA OPRACOWANIA	PODPIS
PROJEKTANT	TOMASZ SOKULSKI	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej nr ewid. OPL/0243/PWOD/06	BRANŻA DROGOWA	11/2020	PODPIS
SPRAWDZIŁ	Grzegorz Kaczmarek	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej nr ewid.	BRANŻA DROGOWA	11/2020	PODPIS

SPIS TREŚCI

<i>Opis techniczny</i>	<i>str. 1-7</i>
<i>Informacja dot. bez. i ochrony zdrowia</i>	<i>str. 8-9</i>
<i>Orientacja</i>	<i>str. 10</i>
<i>Mapa do celów projektowych arkusz 1-3</i>	<i>str. 11-13</i>
<i>Zagospodarowania terenu arkusz 1</i>	<i>str. 14</i>
<i>Zagospodarowania terenu arkusz 2</i>	<i>str. 15</i>
<i>Zagospodarowania terenu arkusz 3</i>	<i>str. 16</i>
<i>Przekrój konstrukcyjny A-A</i>	<i>str. 17</i>
<i>Przekrój konstrukcyjny B-B</i>	<i>str. 18</i>
<i>Przekrój konstrukcyjny C-C</i>	<i>str. 19</i>
<i>Kopia uprawnień budowlanych oraz zaświadczenie o wpisie do Izby - projektanta</i>	<i>str. 20</i>
<i>Kopia uprawnień budowlanych oraz zaświadczenie o wpisie do Izby - sprawdzający</i>	<i>str.21</i>
<i>Oświadczenie projektanta i sprawdzającego</i>	<i>str. 22</i>
<i>Decyzja o warunkach zabudowy</i>	<i>str. 23-33</i>

OPIS TECHNICZNY

LOKALIZACJA: **DĘBINIEC**

Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest budowa drogi wewnętrznej ul. Polnej dojazdowej do gruntów rolnych w granicach istniejącego pasa drogowego działka nr 247,248 w miejscowości Dębiniec. W ramach zadania projektuję się wykonie nowej nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, która na celu poprawę nośności drogi oraz właściwości jezdnych użytkowników dojazdu do gruntów rolnych.

Opis stanu istniejącego

Powyższa droga stanowi dojazd do gruntów rolnych, gospodarstw rolnych, działek we wsi Dębiniec. Droga w stanie istniejącym posiada nawierzchnię szutrową, utwardzoną kruszywem łamanym. Szerokość jezdni szutrowej zmienna od 2.75 do 3.50. Stan istniejącej nawierzchni szutrowej jest zadowalający.

Dalszy pas drogowy stanowi pobocze gruntowe. Teren w otoczeniu drogi stanowią pola uprawne łąki. Część odcinka drogi w stanie istniejącym biegnie poza granicami pasa drogowego po działkach prywatnych. W związku z powyższym należy wpasować drogę w granicę istniejącej działki drogowej. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na teren przyległy część wody opadowej spływa w kierunku istniejących rowów melioracyjnych.



km 0+500.00



km 0+950

Podłoże gruntowe

Dla projektu budowy drogi wykonano odkrywkę istniejącej nawierzchni i podłoża gruntowego.

Na podstawie wykonanych badań nawierzchnię drogi stanowi kruszywo łamane mineralne składające się z mieszaniny tłuczni bazaltowego i wapiennego, grys. Grubość w-wy istniejącej podbudowy wynosi ok 30-40cm. Podłoże gruntowe stanowią grunty niewysadzinowe piaski drobne, średniozagęszczone. Grupy nośności podłoża określona jak G1..

Stan projektowany

Przebieg projektowanej do budowy drogi przedstawiono na kopii mapy do celów projektowych na planie w skali 1: 500. Początek opracowania km 0+000.00 rozpoczyna od istniejącej nawierzchni szutrowej ul. Polna obręb działki 250,248. Koniec opracowania km 0+998 zlokalizowany jest w obrębie działki nr 142.

Zaprojektowano jezdnię zgodnie z planem o szerokości 3.00m z obustronnymi poboczami gruntowymi utwardzonymi szerokości 0.50m.

Podstawowe parametry techniczne

-klasa drogi	wewnętrzna dojazdowa
-kategoria ruchu	KR1
-długość odcinka	998m
- szerokość jezdni	3.0m
-spadki poprzeczne jezdni	2,0%
-szerokość poboczy gruntowych z kamienia	0.50m
-spadki poprzeczne pobocza	6,0%
-rodzaj nawierzchni jezdni	beton asfaltowy

Konstrukcja drogi km 0+000 do km 0+250

W związku, iż część odcinka drogi od km 0+000 do km 0+250 nie posiada wymaganej podbudowy z kruszywa łamanego zaprojektowano pełną nową podbudowę wykonana z kruszywa łamanego ułożonego w dwóch warstwach. . Dolną o frakcji 0-63mm gr.15cm oraz górną o frakcji 0-31.5mm gr.10cm. Po wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego należy wykonać nową nawierzchnię z betonu asfaltowego ułożonego w dwóch warstwach w-wa wiążąca z betonu AC16 W gr.4cm + warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S GR.4cm. Na odcinku tym należy wykonać lokalne poszerzenie – nasyp z gruntu niewysadzinowego pospółki /piasku. Po wykonaniu nowej nawierzchni drogi należy uzupełnić pobocza szer.0.5m kruszywem łamanym 0-16mm gr.8cm

Konstrukcja nawierzchnia jezdni w miejscach braku podbudowy

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S – grub.4cm
- skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W- grub.4cm
- skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową
- podbudowa z kamienia łamanego 0-31,5mm gr.10cm
- **dolna w-wa podbudowa z kamienia łamanego 0-63.00mm gr.15cm**
(lokalnie nasyp z gruntu niewysadzinowego / **pospółki /piasku**)
- istn. podłoże gruntowe G1

Konstrukcja drogi km 0+250 do km 0+998

Konstrukcja drogi w miejscu istniejącej podbudowy kamiennej

Na powyższym odcinku drogi występuje istniejąca podbudowa z kamienia łamanego gr. 30-40cm. Zaprojektowano jej wykorzystanie. Istniejącą podbudowę należy wstępnie wyprofilować i oczyścić z ewentualnych zanieczyszczeń.

Po oczyszczaniu/wyprofilowaniu należy wykonać nową warstwę z kamienia łamanego 0-31.5mm gr. średniej 10cm. Zaleca się ułożenie w-wy za pomocą rozścielacza. Przed przystąpieniem do układania warstw bitumicznych, należy przygotować podłoże, ustabilizować, oczyścić z zanieczyszczeń, błota kurzu oraz wyprofilować by było równe, bez kolein. Następnie skropić podbudowę lepiszczem asfaltowym. Po skropieniu należy przystąpić do układania poszczególnych warstw asfaltowych. Grubość zgodnie z przekrojami. Zaprojektowano nawierzchnię z betonu asfaltowego ułożonego w dwóch warstwach w-wa wiążąca z betonu AC16 W gr.4cm + warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S GR.4cm

Lokalne uzupełnienie podbudowy (założono 20% powierzchni drogi)

W związku, iż część odcinka nie posiada wymaganej podbudowy z kruszywa łamanego po dokonaniu inwentaryzacji geodezyjnej oraz wpasowaniu drogi zgodnie z planem w granicę pasa drogowego należy uzupełnić podbudowę jezdni o nowy pakiet konstrukcyjny. W miejscach tych należy wykorygować istniejące podłoże gruntowe oraz wykonać dodatkową dolną w-wę podbudowy z kamienia łamanego **gr.15cm**. Istniejący materiał kamienny będący poza korpusem drogowym/ działką drogową należy zastąpić humusem, gruntem rodzimym.

Konstrukcja nawierzchnia jezdni

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr.4cm
- skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr.4cm
- skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową
- w-wa podbudowy z kamienia łamanego 0-31,5mm gr.10cm (dotyczy całej szerokości jezdni wraz z poboczem)
- **dolna w-wa podbudowa z kamienia łamanego 0-63.00mm gr.15cm**

(lokalnie założono 20% powierzchni drogi uzupełnienie podbudowy)

- istn. podbudowa kamienna do wyprofilowania i oczyszczenia

Pobocza

Na odcinku budowanej drogi założono pobocza z kamienia łamanego 0-31.5mm gr. 8cm. Pobocza wykonane zostaną w tej samej warstwie co konstrukcja drogi. Po zakończonych pracach bitumicznych należy uzupełnić warstwę kamienia na poboczach do poziomu wykonanych warstw bitumicznych zgodnie z przekrojami. Pobocza należy wykonać/ uzupełnić z kamienia łamanego frakcji 0-16mm. W granicy pasa drogowego należy ściąć zawyżenia pobocza gruntowego, aby zapieścić optymalny spływ wody opadowej. Teren pasa drogowego należy oczyścić z wszelkich porośli. Łączna grubość pobocza z kamienia **10cm+8cm**.

Rozwiązania wysokościowe i odwodnienie.

Wytyczenie niwelety drogi należy dostosować do istniejącego zagospodarowania terenu, korygując – profilując lokalne zawyżenia, obniżenia terenu. Profil drogi należy za pomocą równiarki wyprofilować. Dopuszcza się obniżenia lub podwyższenia niwelety. Droga przebiega przez tereny gruntów rolnych dlatego też założono podniesienie niwelety jezdni o dodatkowe w-wy konstrukcyjne. Odwodnienie odbywać się będzie powierzchnio na teren pasa drogowego. Wzdłuż drogi należy odmulić istniejące rowy melioracyjne

Postanowienia końcowe.

Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia kontroli jakości robót określonych w SST.

Jako materiał na warstwy kamienne podbudowy zaleca się zastosować kamień bazaltowy lub granitowy i nie dopuszcza się stosowania kamienia wapiennego.

Roboty w obrębie istniejącego uzbrojenia prowadzić należy ręcznie ze szczególną ostrożnością.

Przed oddaniem drogi do ruchu wyregulować należy wszelkie istniejące studnie, zasuwki i inne elementy uzbrojenia. Na wykonawcy spoczywa również obowiązek wykonania oznakowania obrębu prowadzenia robót.

Wszelkie zmiany (dotyczące wykonania robót, doboru rodzaju i ilości materiałów oraz obmiaru robót), które mają znaczący wpływ na jakość wykonanej nawierzchni i na wartość kosztorysową, należy przed przystąpieniem do robót uzgodnić z Inspektorem Nadzoru.

Roboty towarzyszące związane z infrastrukturą podziemną

Przed rozpoczęciem robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne celem zlokalizowania istniejących kabli elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych. Wszystkie napotkane przewody podziemne na trasie wykonywanych wykopów, krzyżujące się lub biegnące równoległe z wykopem należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, a w razie potrzeby podwiesić w sposób zapewniający ich eksploatację. W miejscach kolizji z rurami wodociągowymi, kablami energetycznymi i przewodami telefonicznymi oraz w ich pobliżu wykopy należy wykonywać ręcznie z zachowaniem należytego bezpieczeństwa. W miejscach skrzyżowań kanalizacji z kablami energetycznymi i telekomunikacyjnymi na kable należy nałożyć przepusty dwudzielne z rur PVC (AROT). Przy zasypywaniu wykopów, na trasie przebiegu kabla należy ułożyć folię ostrzegawczą. **Szczegółową lokalizację uzbrojenia terenu przedstawiono na planie sytuacyjnym zagospodarowania terenu w skali 1:500.**

Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego, - przyjęto pierwszą kategorię geotechniczną przy prostych warunkach gruntowych

Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;

Teren, na którym projektowana jest droga nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego – nie dotyczy.

Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:

a) zapotrzebowania i jakości wody -nie dotyczy

oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków-wody opadowe tak jak w chwili obecnej będą powierzchniowo spływać na terenu pasa drogowego,

b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się- Planowane przedsięwzięcie nie stanowi źródła zanieczyszczeń wydalanych do atmosfery, nie powoduje wzrostu uciążliwości ani ograniczeń na terenach otaczających i nie posiada negatywnego wpływu na środowisko, a w szczególności na powietrze atmosferyczne, glebę, wody podziemne i powierzchniowe oraz zieleni, a zatem nie jest zaliczane do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,

c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów-odpady (masy ziemne) powstaną wyłącznie w czasie budowy drogi i zostaną wywiezione zutylizowane przez specjalistyczne przedsiębiorstwa – w czasie eksploatacji – odpadów brak,

d) właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się-Na etapie realizacji inwestycji uciążliwość stanowić będzie głównie praca sprzętu mechanicznego. Może dojść do krótkotrwałego wzrostu hałasu i emisji spalin uciążliwych dla mieszkańców, jednak nie spowoduje to przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto prawidłowa organizacja robót ograniczy negatywne skutki na etapie realizacji zadania. Wszystkie niekorzystne oddziaływania na etapie realizacji zadania będą tymczasowe, a ujemny wpływ na środowisko ustanie po zakończeniu robót drogowych.

e) wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne-Roboty będą prowadzone na niewielkiej głębokości i w oddaleniu od ujęć wodnych, dlatego nie nastąpi odsłonięcia warstw wodonośnych. Zadrzewienia istniejącego brak.

Przyjęte rozwiązania mają służyć ograniczeniu uciążliwości związanych z ruchem

komunikacyjnym i zapewnić prawidłowe i bezpieczne funkcjonowanie wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu znajduje się na działkach na których został zaprojektowany. Obszar ten został określony na podstawie Art. 3 punkt 20 Ustawy Prawo Budowlane jako teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego wprowadzający związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy, tego terenu.

Dodatkowo § 6 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, który mówi, że szerokość drogi w liniach rozgraniczających (w tym przypadku obszarze oddziaływania) powinna zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych – co w tym przypadku jest zapewnione.

Reasumując - określony obszar oddziaływania obiektu na działkach na których został zaprojektowany nie ogranicza zabudowy i zagospodarowania terenów sąsiednich.

Projektował : mgr inż. Tomasz Sokulski

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

**BUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ
UL.POLNEJ DOJAZDOWEJ DO
GRUNTÓW ROLNYCH W M.DĘBINIEC**

INWESTOR : GMINA MURÓW UL.DWORCOWA 2 46-030 MURÓW

Opracował : Tomasz Sokulski

LISTOPAD 2020r

1. Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Rodzaj robót budowlanych i miejsce ich wykonywania

- a) Organizacja zaplecza budowy i likwidacja,
- b) Roboty pomiarowe,
- c) Roboty ziemne – płytkie wykopy, zasyпки,
- d) Roboty związane z wykonaniem podbudowy jezdnii,
- e) Roboty związane z wykonaniem nawierzchni jezdni i poboczy,
- f) Roboty związane z wykonaniem oznakowania,
- g) Roboty wykończeniowe.

1.1. Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

- rejon pasa drogowego,

tymczasowe magazyny materiałów budowlanych, usytuowane na zapleczu budowy,

1.2. Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce ich wystąpienia.

We wszystkich pracach wymienionych w punkcie 8. istnieją zagrożenia spowodowane prowadzeniem robót w pobliżu użytkowanej jezdni drogi gminnej ponadto zagrożenia uderzenia, skaleczenia, przygniecenia, obniżenia sprawności wzroku i słuchu.

1.3. Informacje o wydzieleniu i oznakowaniu miejsc prowadzenia robót budowlanych, stosownie do zagrożenia.

Wszystkie prace prowadzone w pasie drogowym muszą być oznakowane i zabezpieczone zgodnie z Projektem Tymczasowej Organizacji Ruchu wykonanym przez wykonawcę robót i zatwierdzonym przez odpowiedni organ.

Wykopy muszą być zabezpieczone wygradzzeniami,

Prace z użyciem dźwigów i żurawi należy poprzedzić wytyczeniem zabezpieczeniem stref niebezpiecznych,

Wszystkie tereny robót, na których prace będą prowadzone w porze nocnej należy oświetlić światłem o natężeniu min. 100 lux. zwracając uwagę aby oświetlenie nie oślepiało użytkowników drogi.

1) Informacje o sposobie prowadzenia instruktazu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych

Instruktaż pracowników przed przystąpieniem do robót niebezpiecznych

Przed skierowaniem pracownika do pracy na stanowiska, na których występują zagrożenia, należy go zapoznać z istniejącymi zagrożeniami i przeszkolić w czasie instruktazu na stanowisku pracy, fakt ten odnotować i potwierdzić przez pracownika w karcie szkolenia.

Środki ochrony indywidualnej zabezpieczającej przed zagrożeniami

Istnieje konieczności stosowania przez pracowników niżej wymienionych środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń:

--Pomarańczowe odblaskowe kamizelki ostrzegawcze przy wszystkich rodzajach prac,

--Kaski ochronne przy wszystkich rodzajach prac,

--Rękawice ochronne przy wszystkich rodzajach prac,

--Maski ochronne przy robotach pyłących,

--Nauszniki lub korki przy pracach w hałasie > 85 dB,

--Nakolanniki przy pracach w pozycji klęczącej.

Zasady bezpiecznego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi.

Wszystkie prace wymienione w punkcie 6. należy prowadzić pod bezpośrednim nadzorem kierownika robót lub wyznaczonych majstrów robót lub osób upoważnionych przez nich z odpowiednim wpisem do karty szkolenia BHP.

1.4. Sposoby przechowywania i przemieszczania materiałów, wyrobów, substancji oraz preparatów niebezpiecznych na terenie budowy.

Materiały niebezpieczne należy składować i transportować w szczelnych i zamkniętych pojemnikach zgodnie z instrukcją producenta.

1.5. Środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnie niebezpiecznych.

--teren robót należy odpowiednio oznakować,

--zabezpieczyć teren zaplecza i magazynów,

1.6. Miejsca przechowywania dokumentacji budowy.

Dokumentacja budowy oraz dokumenty niezbędne do prawidłowej eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych należy przechowywać w Biurze Kierownika budowy