

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

ZESTAWIENIE ZAWARTOŚCI

Część opisowa

- | | |
|---|-------------|
| 1. Opis techniczny | |
| 2. Kserokopia uprawnień projektanta | – zał. nr 1 |
| 3. Ksero zaświadczenia z Izby Inżynierów Budownictwa projektanta | – zał. nr 2 |
| 4. Kserokopia uprawnień sprawdzającego | – zał. nr 3 |
| 5. Ksero zaświadczenia z Izby Inżynierów Budownictwa sprawdzającego | – zał. nr 4 |
| 6. Informacja BIOZ | – zał. nr 5 |
| 7. Oświadczenia o kompletności dokumentacji | – zał. nr 6 |

Część rysunkowa

- | | | |
|------------------------------------|---------------------------|---------------------|
| 1. Orientacja | | – rys. nr 1 |
| 2. Projekt zagospodarowania terenu | Arkusz nr 1 – Arkusz nr 6 | – rys. nr 2.1 – 2.6 |

Opis techniczny

Przebudowa drogi powiatowej nr 0288T o długości około 3320m obejmującej wykonanie nawierzchni asfaltowej, poszerzenie jezdni oraz budowę jednostronnego chodnika na całej długości

1. Podstawa opracowania

Projekt zagospodarowania terenu przebudowy drogi powiatowej nr 0288T o długości około 3320m obejmującej wykonanie nawierzchni asfaltowej, poszerzenia jezdni oraz budowę jednostronnego chodnika na całej długości opracowano w oparciu o umowę nr ITU.7031.6.2012 z dnia 01.03.2012 r., zawartą pomiędzy Pracownią Projektową Sebastian Zatorski 26-026 Bilcza, ul. Rubinowa 6, a Gminą Miedziana Góra.

2. Projekt opracowano w oparciu o:

- Mapę do celów projektowych w skali 1:500 wraz z niwelacją wysokościową terenu
- Dokumentację badań podłoża gruntowego
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać **drogi publiczne i ich usytuowanie**. /Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r /.
- "Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych „, wydany przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, wprowadzony do stosowania zarządzeniem nr 6 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 24.04.1997 r. Warszawa 1997r.
- "Wytyczne projektowania ulic" wydane przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych. Warszawa 1992r .
- "Katalog szczegółów drogowych ulic, placów i parków miejskich" . KB 8-3.3.(7) symbol dokumentu U-17 ,wydany przez Centrum Technik Budownictwa Komunalnego. Warszawa 1987r.
- „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach” – załącznik nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003
- „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach” – załącznik nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003

- Warunki techniczne na przebudowę drogi powiatowej nr 0288T wydane przez Zarządcę drogi

3. Stan istniejący i warunki gruntowo wodne

Teren przeznaczony pod przebudowę drogi powiatowej nr 0288T o długości około 3320m obejmującej wykonanie nawierzchni asfaltowej, poszerzenie jezdni oraz budowę jednostronnego chodnika na całej długości położony jest w centralnej części województwa świętokrzyskiego w gminie Miedziana Góra w miejscowości Kostomłoty Pierwsze. Zakres przebudowy obejmuje odcinek drogi powiatowej nr 0288T (klasa L) od kilometra 5+186,42 (początek miejscowości Kostomłoty Pierwsze) , a kończy się w kilometrze roboczym 8+503,06 (koniec miejscowości Kostomłoty Pierwsze – granica pasa drogowego drogi ekspresowej S7). Istniejąca droga powiatowa posiada szerokość około 4,0 – 5,5m i wyposażona jest w obustronne pobocza gruntowe szerokości około 0,75m. W km około 5+685,15 zlokalizowana jest istniejąca pętla autobusowa przewidziana do przebudowy.

Na całej długości w/w odcinka istnieją zjazdy o szerokości około 3,0 – 5,0m na pola i posesje o zróżnicowanej konstrukcji, od gruntowej do umocnionej kostką betonową, pod zjazdami istnieją przepusty przewidziane do rozbiórki.

Wzdłuż drogi zlokalizowane są rowy odprowadzające wody opadowe i roztopowe, oraz przepusty zlokalizowane pod drogą przewidziane do przebudowy.

Konstrukcję jezdni stanowi warstwa bitumiczna średniej grubości 8cm posadowiona na warstwie podbudowy (tłuczeń, bruk, piasek, grysy) średniej grubości 22cm, poniżej zalegają piaski drobne żółte i szarobrązowe przechodzące w początkowym odcinku w piaskowiec. Woda gruntowa występuje od głębokości 1,7m.

W pasie drogowym drogi powiatowej występuje następujące istniejące uzbrojenie:

- wodociąg
- gazociąg
- kanalizacja sanitarna
- kanalizacja deszczowa
- linia napowietrzna teletechniczna
- linia napowietrzna energetyczna
- słupy oświetleniowe

- linia kablowa energetyczna
- linia kablowa teletechniczna

4. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest określenie zakresu robót związanych z przebudową drogi powiatowej nr 0288T o długości około 3320m obejmującej wykonanie nawierzchni asfaltowej, poszerzenie jezdni oraz budowę jednostronnego chodnika na całej długości.

W zakresie w/w inwestycji zostaną wykonane następujące roboty:

- budowa jezdni o dwóch pasach ruchu: $2 \times 2,25\text{m} = 5,5\text{m}$
- budowa chodnika przy krawędzi jezdni szerokości 1,5m,
- budowa pobocza umocnionego szerokości 0,75m,
- budowa i przebudowa zjazdów na posesje i pola,
- budowa rowu drogowego umocnionego,
- budowa cieku typu „krakowskiego”,
- budowa przepustów drogowych,
- budowa przepustów pod zjazdami,
- budowa pętli autobusowej,
- budowa poręczy (typ „olsztyński”, poręcze łańcuchowe),
- wykonanie obsiewu trawą skarp, opasek gruntowych, rowów i zieleńców.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- droga powiatowa klasy L (lokalna),
- kategoria ruchu KR 2,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- pionowa skrajnia drogi minimum 4,6 m.

5. Projekt zagospodarowania terenu

Początek przebudowywanego odcinka drogi powiatowej nr 0288T o długości około 3320m obejmującej wykonanie nawierzchni asfaltowej, poszerzenie jezdni oraz budowę jednostronnego chodnika na całej długości rozpoczyna się od kilometra 5+186,42 (początek miejscowości Kostomłoty Pierwsze) , a kończy się w kilometrze roboczym 8+503,06 (koniec

miejsowości Kostomłoty Pierwsze – granica pasa drogowego drogi ekspresowej S7).

Projektuje się drogę powiatową o jezdni szerokości 5,5m z prawostronnym chodnikiem szerokości 1,5m zlokalizowanym przy krawędzi jezdni oraz lewostronnym poboczem umocnionym szerokości 0,75m. W km około 5+685,15 projektuje się przebudowę istniejącej pętli autobusowej.

Na pola i posesje projektuje się zjazdy szerokości 3,5 – 5,5m. Zjazdy na posesję projektuje się o nawierzchni z kostki betonowej i zjazdy na pola projektuje się o nawierzchni z kruszywa.

W km około 7+226,28 oraz 7+436,03 istnieją kapliczki przydrożne, które ze względu na prowadzone roboty należy przestawić w miejsca wskazane na projekcie zagospodarowania terenu. Dojścia do kapliczek przewiduje się z przyległych zjazdów.

Nie ma możliwości zachowania najmniejszej szerokości w liniach rozgraniczających ulicy w terenie zabudowanym zgodnie z § 7.1 (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać **drogi publiczne i ich usytuowanie**. /Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r ./) „Najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających ulicy o przekroju jednojezdniowym dla klasy L wynosi 12m”.

Zgodnie z § 7.2 (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać **drogi publiczne i ich usytuowanie**. /Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r ./) „W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, – ze względu na istniejącą zabudowę i zagospodarowanie terenu zastosowano szerokość ulicy w liniach rozgraniczających mniejszą od 12m (szerokość pasa drogowego 10 – 43m).

Analiza warunkująca zawężenie pasa drogowego:

- 1) Zawężenie pasa drogowego pozwala na umiejscowienie wszystkich elementów ulicy oraz infrastruktury towarzyszącej zgodnych z w/w rozporządzeniem.
- 2) Ulica odwadniana jest powierzchniowo poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych w kierunku projektowanego umocnionego prefabrykowanymi płytami ażurowymi rowu drogowego. Ponadto na odcinku, gdzie napływ wód z terenu skierowany jest w stronę chodnika projektuje się ciek typu „krakowskiego”

zlokalizowany za chodnikiem. Odwodnienie połówki jezdni od strony chodnika i chodnika projektuje się poprzez wpusty uliczne oraz odcinki odwodnienia liniowego wraz z przykanalikami odprowadzającymi wodę opadową i roztopową do projektowanego rowu i ciekę typu „krakowskiego”.

- 3) Wysokościowe rozwiązanie ulicy zaprojektowano zgodnie z w/w rozporządzeniem. Nie jest możliwe zachowanie najmniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających bez ingerencji w sąsiadującą zabudowę.
- 4) Brak w pasie drogowym istniejącego wartościowego zadrzewienia.
- 5) Droga biegnie po gruntach nośnych, tereny zalewowe nie występują.
- 6) Poprzez przebudowę drogi powiatowej poprawie ulegnie równość drogi a co za tym idzie zmniejszy się hałas, wibracje i zapylenie a dzięki budowie chodnika zwiększy się także bezpieczeństwo pieszych.

Przebieg sytuacyjny wraz z wymiarami przekroju poprzecznego przedstawiono na rys. 2.1 – 2.6 „Projektu Zagospodarowania Terenu”.

6. Rozbiórki istniejących obiektów w pasie drogowym

W związku z przebudową drogi powiatowej zachodzi konieczność rozbiórek istniejących zjazdów wraz z przepustami oraz ogrodzeń kolidujących z projektowanym pasem drogowym.

Zgodnie z Prawem Budowlanym takie obiekty budowlane nie wymagają sporządzenia projektów rozbiórek ze względu na ich gabaryty. Ponadto obiekty przeznaczone do rozbiórek nie są wpisane do rejestru zabytków i nie są objęte ochroną konserwatora zabytków.

7. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni jezdni projektuje się powierzchniowo poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych w kierunku projektowanego umocnionego prefabrykowanymi płytami ażurowymi rowu drogowego. Ponadto na odcinku, gdzie napływ wód z terenu skierowany jest w stronę chodnika projektuje się ciek typu „krakowskiego” zlokalizowany za chodnikiem.

Odwodnienie połówki jezdni od strony chodnika i chodnika projektuje się poprzez wpusty uliczne oraz odcinki odwodnienia liniowego wraz z przykanalikami odprowadzającymi wodę opadową i roztopową do projektowanego rowu i ciekę typu „krakowskiego”.

Pod zjazdami na posesje, które przecinają rów umocniony prefabrykowanymi płytami ażurowymi oraz ciek typu „krakowskiego” projektuje się przepusty z rur betonowych $\varnothing$ 50cm z prefabrykowanymi ściankami czołowymi. W przypadku przepustów o znacznej długości zastosowano studnie rewizyjne $\varnothing$ 160cm.

Ponadto w związku z planowaną inwestycją projektuje się budowę i przebudowę przepustów zlokalizowanych pod projektowaną drogą powiatową:

- km około 5+205,14:
 - o budowa przepustu $\varnothing$ 80cm,
 - o budowa wpustu ulicznego na przepuście,
 - o budowa ścianek czołowych na wlocie i wylocie.
- km około 5+389,46:
 - o rozebranie istniejącego przepustu $\varnothing$ 80cm w złym stanie technicznym,
 - o budowa przepustu $\varnothing$ 80cm,
 - o budowa studni rewizyjnej $\varnothing$ 180cm na wlocie,
 - o budowa ścianki czołowej na wylocie.
- km około 5+716,59:
 - o rozebranie istniejącego przepustu $\varnothing$ 80cm w złym stanie technicznym,
 - o budowa przepustu $\varnothing$ 80cm,
 - o budowa ścianek czołowych na wlocie i wylocie.
- km około 6+222,44:
 - o przebudowa istniejącego przepustu $\varnothing$ 60cm w złym stanie technicznym.
 - o budowa ścianki czołowej na wlocie,
 - o budowa studni rewizyjnej $\varnothing$ 180cm na wylocie.
- km około 6+548,46:
 - o budowa przepustu $\varnothing$ 60cm,
 - o budowa studni rewizyjnej $\varnothing$ 180cm,
 - o budowa wpustu ulicznego na przepuście,
 - o budowa ścianek czołowych na wlocie i wylocie.
- km około 7+095,69:
 - o budowa przepustu $\varnothing$ 60cm,
 - o budowa studni rewizyjnych $\varnothing$ 180cm,

- o budowa ścianki czołowej na wylocie.
- km około 8+501,25:
 - o budowa przepustu $\varnothing$ 60cm,
 - o budowa przepustu $\varnothing$ 80cm,
 - o budowa studni rewizyjnej $\varnothing$ 180cm,
 - o budowa wpustu ulicznego na przepuscie,
 - o budowa ścianek czołowych na wlocie i wylocie.

8. Zajętość terenu

Drogę poprowadzono częściowo w istniejącym a częściowo w projektowanym pasie drogowym zgodnie z projektem zagospodarowania terenu.

9. Drzewa do wycinki

W ramach budowy drogi zachodzi konieczność wycinki siedmiu sztuk drzew. Drzewa przeznaczone do wycinki to topole osiki (3 szt.), sosny (3 szt.) i kasztan.

10. Uwagi końcowe

1. Roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia **wykonać ręcznie**, z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem pracownika użytkownika sieci. W szczególności zalecenie to dotyczy kabli teletechnicznych, kabli energetycznych posadowionych stosunkowo płytko.
2. Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami branżowymi i BHP.

Projektował:

Krzysztof Grosicki

nr upr. 25/80

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

1. Nazwa i adres obiektu budowlanego:

Przebudowa drogi powiatowej nr 0288T o długości około 3320m obejmującej wykonanie nawierzchni asfaltowej, poszerzenie jezdni oraz budowę jednostronnego chodnika na całej długości

2. Inwestor:

GMINA MIEDZIANA GÓRA - ul. Urzędnicza 18, 26-085 Miedziana Góra

3. Imię i nazwisko projektanta sporządzającego informację:

Krzysztof Grosicki, Biuro projektowe „Droginf” Sp z o.o.

4. Część opisowa:

Projektowana chodnik ze ścieżką rowerową:

- długość drogi 3316,64m
- jezdni szerokości 5,5m
- chodnik przykrawężnikowy prawostronny szerokości 1,5m
- pobocze lewostronne umocnione szerokości 0,75m
- zjazdy na pola i posesje szerokości 3,5 - 5,0m
- rów drogowy
- cieku typu „krakowskiego”
- poręcze (typ „olsztyński”, poręcze łańcuchowe)
- pętla autobusowa

Na terenie i w pobliżu projektowanej ulicy występują następujące obiekty budowlane:

- wodociąg
- gazociąg
- kanalizacja sanitarna
- kanalizacja deszczowa

- linia napowietrzna teletechniczna
- linia napowietrzna energetyczna
- słupy oświetleniowe
- linia kablowa energetyczna
- linia kablowa teletechniczna

Elementami zagospodarowania terenu stwarzającymi zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi są:

- słupy napowietrzne linii energetycznych w sąsiedztwie prowadzonych robót
- kable energetyczne
- gazociąg

Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót:

- uszkodzenie słupów energetycznych podczas prowadzenia robót ziemnych
- uszkodzenie kabli energetycznych podczas prowadzenia robót ziemnych
- uszkodzenie gazociągu podczas prowadzenia robót ziemnych
- potrącenie pracowników przez samochody przy wykonywanych robotach drogowych
- w czasie wykonywania wykopów mogą się ujawnić niewypały, niewybuchy lub przedmioty trudne do identyfikacji

Przed rozpoczęciem każdej pracy, a szczególnie niebezpiecznej jak wykopy, kierownik budowy powinien pouczyć pracowników o występujących zagrożeniach zdrowia i życia przy wykonywaniu powierzonych prac

Środkami technicznymi i organizacyjnymi zapobiegającymi niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia są:

- wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy) zgodnie z dokumentacją techniczną. Urobek układać z jednej strony wykopu w sposób umożliwiający dogodny transport materiałów do robót budowlanych (np. krawężniki, kostka betonowa) oraz w razie wypadku dojazd zespołów ratunkowych

- w razie wystąpienia jakiegokolwiek awarii słupów energetycznych należy przerwać roboty i usunąć pracowników z rejonu awarii, zawiadamiając jednocześnie Zakład Energetyczny
- w razie wystąpienia jakiegokolwiek awarii na kablach energetycznych należy przerwać roboty i usunąć pracowników z rejonu awarii, zawiadamiając jednocześnie Zakład Energetyczny
- w razie wystąpienia jakiegokolwiek awarii gazociągu należy przerwać roboty i usunąć pracowników z rejonu awarii, zawiadamiając jednocześnie Zarządcę sieci
- niewypały i niewybuchy – o znalezieniu niewypału i niewybuchu lub przedmiotu trudnego do zidentyfikowania należy miejsce ogrodzić i powiadomić właściwy organ samorządu lokalnego oraz policję
- roboty wykonywane w pasie drogowym winny być oznakowane znakami drogowymi w sposób uzgodniony z zarządcą drogi

Przed rozpoczęciem robót kierownik budowy powinien sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwany „planem bioz” zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. z 2003r. Nr 120 poz. 1126).

Projektował:

Krzysztof Grosicki

nr upr. 25/80