

INWESTOR	 <p>Gmina Przeworno Ul. Kolejowa 4 a 57-130 Przeworno</p>
WYKONAWCA	<p>LGM Grzegorz Wiliński ul. Leśna 6 57-100 Strzelin</p>
NAZWA INWESTYCJI	<p>Przebudowa drogi wewnętrznej w miejscowości Jegłowa</p>
LOKALIZACJA	<p><u>Województwo dolnośląskie, Powiat strzeliński, Gmina Przeworno</u> Działka nr: 271/4</p>
STADIUM	<p>UPROSZCZONA DOKUMENTACJA TECHNICZNA</p>
BRANŻA	<p>DROGOWA</p>

	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień Specjalność	Podpis
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Robert Rybka (branża drogowa)	272/DOŚ/10 do projektowania w specjalności drogowej bez ograniczeń	mgr inż. Robert Rybka uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr ewid.: 272/DOŚ/10, DOŚ/BD/015/11
DATA OPRACOWANIA wrzesień 2017 r.			

Spis treści

1. WSTĘP	3
1.1. Przedmiot i zakres opracowania.....	3
1.2. Podstawa opracowania	3
1.3. Cel opracowania	3
1.4. Normy i przepisy	3
2. STAN ISTNIEJĄCY	4
2.1. Uwarunkowania wynikające z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.....	4
2.2. Wpływ inwestycji na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiadujące	4
2.3. Wpływ w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza	5
2.4. Wpływ na świat roślin i zwierząt.....	5
2.5. Wpływ na złoża kopalin, warunki geologiczne, wody podziemne	5
2.6. Wpływ w zakresie krajobrazu, dóbr materialnych i kultury	5
2.7. Infrastruktura techniczna w pasie drogowym	5
2.8. Warunki gruntowo-wodne	6
3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	6
3.1. Ogólna charakterystyka projektowanych robót	6
3.2. Parametry projektowanych elementów drogowych	7
3.3. Ogólna charakterystyka projektowanych robót	7
3.4. Konstrukcja nawierzchni	7
3.5. Przyjęte rozwiązanie techniczne.....	8
4. BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA ZDROWIA	9
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	10

Rys. 1 Plan orientacyjny	skala 1:10000
Rys. 2 Plan zagospodarowania	skala 1: 1000
Rys. 3a Przekrój konstrukcyjny	skala 1:50
Rys. 3b Przekrój konstrukcyjny	skala 1:50

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest wykonanie uproszczonej dokumentacji technicznej dla: Przebudowy drogi wewnętrznej w miejscowości Jegłowa dz. 271/4 na odcinku od drogi powiatowej 3046 D do boiska sportowego Szczegółowe usytuowanie drogi przedstawiono w części rysunkowej.

1.2. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- inwentaryzacja w terenie inwestycji,
- specyfikacja istotnych warunków zamówienia,
- wytyczne Inwestora

1.3. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie uproszczonej dokumentacji technicznej dla: Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr 271 w miejscowości Jegłowa.

1.4. Normy i przepisy

Dokumentację wykonano zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie normami i przepisami, a w szczególności:

- Dz. U. nr 43, poz. 430 „Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” z późniejszymi zmianami.
- Dz. U. 2015 poz. 460 „Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych” (Dz. U. 2015r. poz. 460 z późniejszymi zmianami)”
- Dz. U. 1994 nr 89 poz. 414 „Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane” (tekst jednolity na podstawie Dz. U. 2010 nr 243, poz. 1623 z późniejszymi zmianami)”
- Dz. U. 2012, poz. 462 „Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego”.
- Dz. U. z 2004r. nr 228 poz. 2306 „Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 października 2004 roku w sprawie opłat dla poszczególnych rodzajów i gatunków drzew”
- Dz. U. z 2009r. nr 151 poz. 1220 z późn. zm. „Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody”

2. STAN ISTNIEJĄCY

Przedmiotowa droga wewnętrzna położona jest w województwie dolnośląskim, powiecie strzelińskim, w gminie Przeworno. Droga przebiega na kierunku zachód- wschód od drogi powiatowej 3046 D do boiska sportowego.

Obecnie droga gminna posiada nawierzchnię utwardzoną kruszywem oraz destruktem drogowym o szerokości około 4m. Wzdłuż analizowanej drogi gminnej znajduje się zabudowa przyległa do pasa drogowego.

Ukształtowanie wysokościowe drogi jest dostosowane do sąsiadującego terenu a rzędne wysokościowe na drodze odpowiadają rzędnym wysokościowym sąsiadującego terenu. Wody opadowe i roztopowe zagospodarowane są w pasie drogi wewnętrznej

2.1. Uwarunkowania wynikające z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Obszar przeznaczony pod inwestycję jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i jest z nim zgodny.

Obszar objęty inwestycją nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej.

2.2. Wpływ inwestycji na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiadujące

Przedmiotowa inwestycja nie powoduje negatywnych zmian względem środowiska oraz obiektów sąsiadujących. Nie powoduje zwiększenia rodzaju ani ilości wytwarzanych odpadów oraz zanieczyszczeń powietrza, gleby i wód. Zaprojektowana nowa nawierzchnia drogi gminnej wpłynie pozytywnie na środowisko naturalne oraz pozwoli na sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego. Zminimalizuje negatywne oddziaływanie zapylenia występujące w stanie obecnym występujące podczas użytkowania drogi.

Inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących znacząco lub potencjalnie oddziaływać na środowisko, w związku z tym nie ma konieczności sporządzania raportu oddziaływania na środowisko oraz nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze Natura 2000 ani w strefie oddziaływania obszarów chronionych.

2.3. Wpływ w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza

Planowana inwestycja nie spowoduje wzrostu poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza a wręcz spowoduje zmniejszenie dotychczasowych poziomów. Ruch na drodze nie będzie wywoływał przekroczeń norm hałasu.

Jedyny możliwy wzrost hałasu oraz emisji zanieczyszczeń może występować w trakcie realizacji inwestycji, jednak będą to uciążliwości o charakterze krótkotrwałym.

2.4. Wpływ na świat roślin i zwierząt

Na obszarze inwestycji nie występują gatunki chronione roślin i zwierząt. Również w trakcie realizacji inwestycji nie wystąpią szczególne zagrożenia w omawianym zakresie.

2.5. Wpływ na złoża kopalin, warunki geologiczne, wody podziemne

Planowana inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na warunki geologiczne i wody podziemne.

2.6. Wpływ w zakresie krajobrazu, dóbr materialnych i kultury

Planowana inwestycja nie spowoduje niekorzystnego oddziaływania w zakresie krajobrazu, dóbr materialnych i kultury.

2.7. Infrastruktura techniczna w pasie drogowym

Na terenie przyszłej inwestycji występuje podziemne uzbrojenie terenu w postaci:

- sieci teletechniczne
- sieć wodociągowa
- sieć elektryczna

Zakres projektowanych robót budowlanych związanych z wykonywaniem wymiany nawierzchni nie powoduje powstania nowych kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu. Istniejące sieci nie będą kolidowały z wykonywanymi robotami przy budowie nawierzchni ze względu na ich głębokie położenie przewodu pod powierzchnią terenu.

Prace związane z wymianą nawierzchni drogi i poboczy będą prowadzone do głębokości maksymalnie 0,3m, ponieważ całość nawierzchni zostanie wyniesiona ponad istniejący teren.

Należy jednak zachować szczególną ostrożność przy wykonywaniu prac koparkami podczas robót ziemnych.

UWAGA! Prace należy prowadzić pod nadzorem właścicieli urządzeń uzbrojenia terenu, po wcześniejszym ich pisemnym powiadomieniu o planowanym rozpoczęciu robót.

W razie konieczności Wykonawca robót zaproponuje i uzgodni inne sposoby zabezpieczenia i przebudowy sieci zgodnie z warunkami uzyskanymi od właścicieli poszczególnych urządzeń uzbrojenia terenu.

Nie wyklucza się również wystąpienia w terenie innych, nie wykazanych na mapie urządzeń podziemnych, które nie były zgłoszone do odbioru lub o których brak jest informacji w instytucjach branżowych. Dlatego zaleca się w miejscach spodziewanych zbliżeń i skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem prowadzić roboty ziemne (zwłaszcza związane z korytowaniem i wykopami pod projektowaną nawierzchnie) z zachowaniem szczególnej ostrożności, stosując dla lokalizacji uzbrojenia przekopy kontrolne wykonywane ręcznie.

Istniejące sieci telekomunikacyjne oraz elektryczne przebiegające poprzecznie pod nowymi nawierzchniami zaleca się zabezpieczyć poprzez ułożenie na tych sieciach rur osłonowych dwudzielnych AROTA o grubościennych ściankach, lub ich zagłębienie na większą głębokość w razie stwierdzenia na etapie wykonywania robót ich płytkiego posadowienia. Wszelkie prace w sąsiedztwie uzbrojenia terenu należy wykonywać po wcześniejszym zgłoszeniu operatorowi danej sieci oraz pod nadzorem przedstawicieli operatora.

2.8. Warunki gruntowo-wodne

W miejscu projektowanej przebudowy drogi znajduje się istniejąca nawierzchnia utwardzona zbudowana z mieszanki kruszywa, destruktu drogowego oraz gleby. Na etapie wykonywania robót budowlanych wykonawca robót powinien w pierwszej kolejności sprawdzić grubość istniejącej konstrukcji oraz jej parametry nośności. Ponadto podczas wykonywania robót budowlanych na bieżąco sprawdzać parametry istniejącego gruntu w podłożu poprzez wykonanie odwiertów oraz badań nośności podłoża po korytowaniu pod warstwy konstrukcyjne nowej nawierzchni.

Głębokość przemarzania gruntu w miejscu inwestycji wg. polskiej normy wynosi $h_z=1,0m$.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1. Ogólna charakterystyka projektowanych robót

Trasę drogi wewnętrznej poprowadzono po dotychczasowym jej przebiegu lokalizując w liniach rozgraniczających istniejącego pasa drogowego. Przebudowywana droga przebiega na kierunku zachód - wschód w sąsiedztwie terenów zabudowanych. Od zachodu droga posiada połączenie z drogą powiatową nr 3046D. Oś drogi poprowadzono w jej istniejącym korytarzu. Ukształtowanie wysokościowe przebudowywanej drogi należy dostosować do istniejących rzędnych wysokościowych terenu, minimalizując tym samym roboty ziemne.

3.2. Parametry projektowanych elementów drogowych

Przebudowywana droga będzie przebiegała w istniejącym korytarzu działki nr 271/4 od drogi powiatowej nr 3046 D w kierunku boiska sportowego.

Podstawowe parametry techniczne drogi przedstawiają się następująco:

- klasa techniczna ulicy – D
- prędkość projektowa – $V_p=50\text{km/h}$
- kategoria obciążenia ruchem – KR1
- szerokość jezdni – 4,0m
- pochylenie poprzeczne nawierzchni – 2%
- nawierzchnia drogi – bitumiczna

3.3. Ogólna charakterystyka projektowanych robót

Zakres robót objętych przebudową obejmuje:

- usunięcie warstwy humusu
- wykonanie korytowania pod konstrukcję nawierzchni drogi i parkingu
- wykonanie podbudowy nawierzchni drogi i parkingu
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego
- wykonanie warstwy ścieralnej z kostki betonowej gr. 8 cm
- wykonanie krawężników betonowych
- wykonanie obrzeży betonowych
- wykonanie ścieków z prefabrykatów betonowych
- montaż studzienek ściekowych

3.4. Konstrukcja nawierzchni

W celu wykonania nowej nawierzchni niezbędne jest wykonanie usunięcia warstwy humusu w miejscu poszerzeń nawierzchni i nowych poboczy. W miejscu likwidowanych nawierzchni zostanie wykonane nowe podłoże gruntowe o parametrach zaliczanych do grupy nośności podłoża G1. Istniejące podłoże w miejscu prowadzenia robót należy wykorytować i wyprofilować na szerokość projektowanej drogi lub poszerzeń i zagęścić do uzyskania wskaźnika $I_s = \text{min. } 1,00$. W przypadku braku możliwości uzyskania powyższych parametrów lub występowania w podłożu warstw słabonośnych należy wykonać wzmocnienie podłoża na której należy uzyskać nośność min. 80MPa. Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać ułożenie warstw konstrukcyjnych. W razie napotkania szczególnie trudnych warunków gruntowo-wodnych należy skontaktować się z projektantem. W miejscu istniejącej nawierzchni należy wykonać wyrównania istniejącej

warstwy z jednoczesnym uzupełnieniem nową mieszanką kruszywa 0/31,5mm stabilizowaną mechanicznie grubości 18cm.

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni drogi w miejscu istniejącej nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8S gr. 4cm,
- warstwa wyrównująca istniejącą nawierzchnie wykonana z kruszywa łamanego stab. mech 0/31,5 gr. 18cm,
- istniejąca nawierzchnia drogi gminnej

Razem: 22 cm

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni parkingu:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej na podsypce cementowo–piaskowej gr. 8 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego gr. 10 cm
- istniejące podłoże

3.5. Przyjęte rozwiązanie techniczne

W miejscu projektowanej drogi po ówczesnym dokonaniu usunięcia warstwy humusu w miejscu poszerzeń nawierzchni W miejscu istniejącej nawierzchni należy wykonać profilację istniejącej warstwy doziarniając ją mieszanką kruszywa łamanego 0/31,5mm o grubości 20cm. Warstwę kruszywa należy układać na podłożu o nośności min. 80MPa. W razie niezyskania powyższych parametrów należy przegłębić warstwę kruszywa lub zastosować wzmocnienie podłoża np. za pomocą spoiwa hydraulicznego zmieszanego z gruntem.

Nawierzchnie drogi zaprojektowano z betonu asfaltowego o grubości warstwy ścieralnej 4cm. Szerokość nawierzchni będzie wynosiła 4,0m. Pochylenie nawierzchni zaprojektowano ze spadkiem 2% na zewnątrz drogi. Geometria drogi w planie została zaprojektowana w postaci łuków poziomych oraz odcinków prostych. Wzdłuż drogi zostaną zastosowane będą korytka betonowe

Ukształtowanie wysokościowe przyszłych nawierzchni zostanie dostosowane do istniejących rzędnych wysokościowych terenu.

Całkowita długość przebudowywanej drogi wynosi 88,00 m.

4. BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA ZDROWIA

Roboty drogowe objęte niniejszym opracowaniem nie wymagają sporządzenia planu BIOZ. Podczas wykonywania robót budowlanych związanych z przebudową drogi należy zwrócić szczególną ostrożność ich wykonywania z uwzględnieniem warunków BHP, które szczegółowo określone zostały w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6

lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. nr 47 poz. 401).

Szczególną uwagę należy zwrócić na zagrożenia bezpieczeństwa zdrowia i życia wynikające z wykonywania robót, tj.:

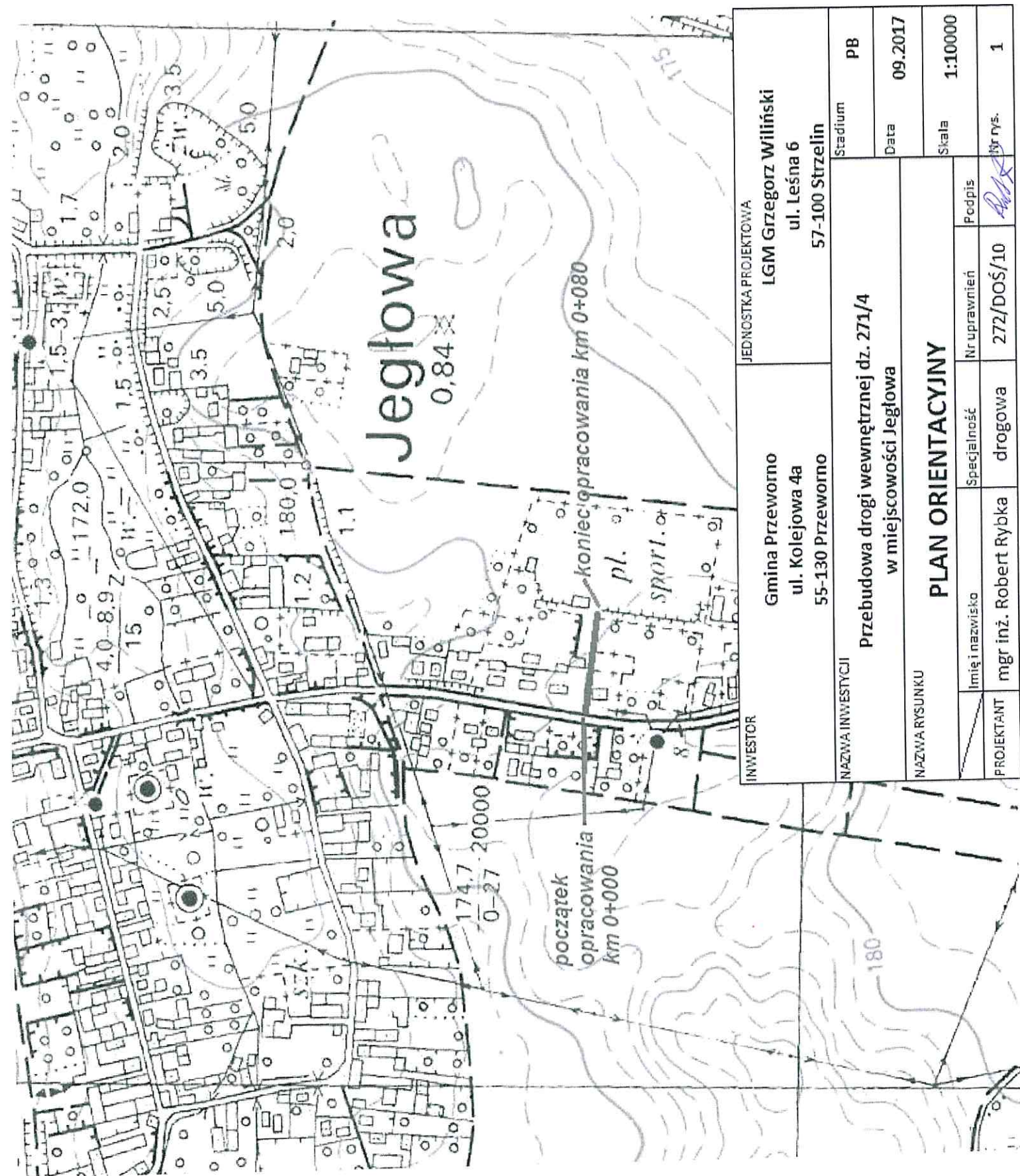
- zagrożenia wynikające z prowadzenia prac w obrębie istniejącego uzbrojenia terenu. Należy przestrzegać wykonywania prac ręcznie,
- przy wykonaniu głębokich wykopów konieczne jest zabezpieczenie wykopu,
- zagrożenia związane z transportem wewnętrznym materiałów z miejsca składowania do miejsca montażu, konieczne jest wyznaczenie strefy ruchu poza strefą niebezpieczną wykopu oraz przestrzeganie zasad bezpieczeństwa przy transporcie,
- zagrożenia przy robotach budowlanych prowadzonych przy montażu i rozbiórkach ciężkich elementów prefabrykowanych,
- składowanie materiałów zgodnie z instrukcjami producentów i przepisami BHP w miejscach, do których będzie ograniczony dostęp osób niezatrudnionych,
- właściwy rozładunek ciężkich materiałów.


Opracował:
mgr inż. Robert Rybka
uprawnienia budowlane
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej
Nr ewid.: 272/DOŚ/10, DOŚ/BD/0157/11
mgr inż. Robert Rybka

Strzelin, wrzesień 2017 r.

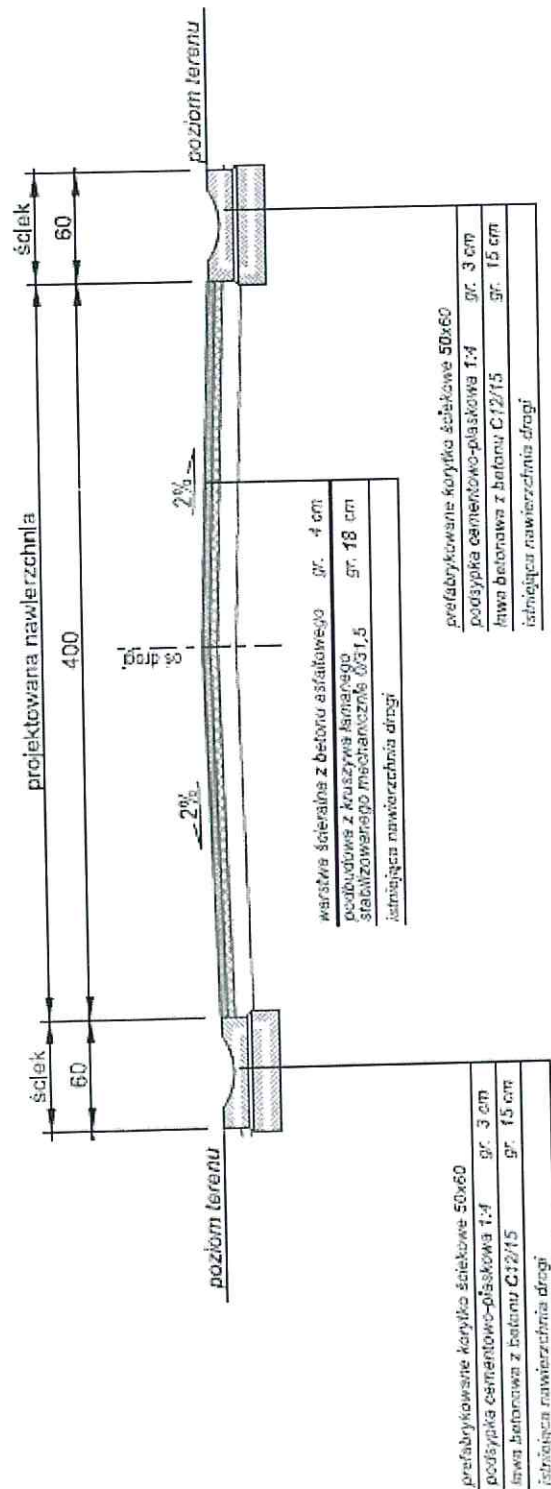
CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1 Plan orientacyjny	skala 1:10000
Rys. 2. Plan zagospodarowania	skala 1:1000
Rys. 3a Przekrój konstrukcyjny	skala 1:50
Rys. 3b Przekrój konstrukcyjny	skala 1:50



INWESTOR		JEDNOSTKA PROJEKTOWA	
Gmina Przeworno ul. Kolejowa 4a 55-130 Przeworno		LGM Grzegorz Wiliński ul. Leśna 6 57-100 Strzelin	
NAZWA INWESTYCJI		Stadium	
Przebudowa drogi wewnętrznej dz. 271/4 w miejscowości Jegłowa		PB	
NAZWA RYSUNKU		Data	
PLAN ORIENTACYJNY		09.2017	
Imię i nazwisko		Skala	
mgr inż. Robert Rybka		1:10000	
Specjalność		Nr uprawnień	
drogowa		272/DOS/10	
PROJEKTANT		Podpis	
			
		Nr rys.	
		1	

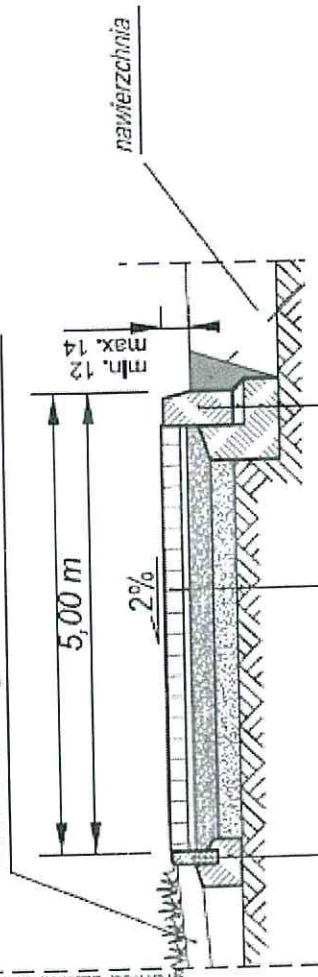
PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY NR 1
skala 1:50



INWESTOR	JEDNOSTKA PROJEKTOWA	
Gmina Przeworno ul. Kolejowa 4a 55-130 Przeworno	LGM Grzegorz Wiliński ul. Leśna 6 57-100 Strzelin	
NAZWA INWESTYCJI	Stadium	
Przebudowa drogi wewnętrznej dz. 271/4 w miejscowości Jegtowa	PB	
NAZWA RYSUNKU	Data	
PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY	09.2017	
Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
mgr inż. Robert Rybka	272/DOS/10	<i>[Signature]</i>
Specjalność	drogowa	
Skala	1:50	
Nr rys.	3a	

Przekrój parkingu skala 1:50

warstwa humusu gr. 15cm obsiana mieszaną trawą



- krawężnik betonowy 15x30 cm
- podsyпка cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm
- ława betonowa C12/15 z oporem gr. 15 cm
- istniejące podłoże gruntowe dogęszczone do $I_s=1,0$

- kostka betonowa typu "HOLLAND" bezfazowa barwy szarej gr. 8 cm
- podsyпка piaskowa lub z miakim kamieniem 0/4mm z małą zawartością pyłu gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm stab. mech. gr. 10 cm
- istniejące podłoże gruntowe dogęszczone do $I_s=1,0$

- obrzeże betonowe 6x20 cm
- ława betonowa C12/15 z oporem gr. 10 cm
- istniejące podłoże gruntowe dogęszczone do $I_s=1,0$

INWESTOR	Gmina Przeworno ul. Kolejowa 4a 55-130 Przeworno	JEDNOSTKA-PROJEKTOWA LGM Grzegorz Wiliński ul. Leśna 6 57-100 Strzelin	Stadium PB
NAZWA INWESTYCJI	Przebudowa drogi wewnętrznej dz. 271/4 w miejscowości Jegłowa		
NAZWA RYSUNKU	PRZEKROJ KONSTRUKCYJNY		
PROJEKTANT	Imię i nazwisko mgr inż. Robert Rybka	Nr uprawnień 272/DOŚ/10	Podpis <i>[Signature]</i>
		Skala 1:50	Nr rys. 3b
		Data 09.2017	