

INWESTOR: _____ GMINA PARADYŻ

ADRES INWESTORA: 26-333 PARADYŻ
ul. Konecka 4

PRZEBUDOWA DRÓG DOJAZDOWYCH NA TERENIE GMINY PARADYŻ

Odcinki:

- I - WIELKA WOLA** dz. nr 162 - obręb Wielka Wola
– od km 0+000 (PT) do km 0+100 (KT)
- II - WIELKA WOLA** dz. nr 163 – obręb Wielka Wola
– od km 0+000 (PT) do km 0+097 (KT)
- III - DALESZEWICE** dz. nr 659 – obręb Daleszewice
– od km 0+000 (PT) do km 0+065 (KT)
- IV - STAWOWICE** dz. nr 242/1 - obręb Stanowice
– od km 0+000 (PT) do km 0+135 (KT)
- V - WÓJCIN** dz. nr 444 - obręb Wójcin
– od km 0+000 (PT) do km 0+280 (KT)

Autor opracowania: mgr inż. Patrycja Baryła

styczeń, 2016r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. OPIS TECHNICZNY	- str. 3 - 27
I – Wielka Wola dz. nr 162	– str. 4 – 7
II - Wielka Wola dz. nr 163	– str. 8 – 11
III – Daleszewice dz. nr 659	– str. 12 – 15
IV – Stawowice dz. nr 242/1	– str. 16 - 19
V – Wójcin dz. nr 444	– str. 20 - 23
2. INFORMACJA BIOZ	- str. 27
3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	– str. 30-40
4. OŚWIADCZENIE	- str. 41

OPIS TECHNICZNY

PRZEBUDOWA DRÓG NA TERENIE GMINY PARADYŻ

- I - WIELKA WOLA dz. nr 162 – od km 0+000 do km 0+100
- II - WIELKA WOLA dz. nr 163 – od km 0+000 do km 0+097
- III - DALESZEWICE dz. nr 659 – od km 0+000 do km 0+065
- IV - STAWOWICE dz. nr 242/1 – od km 0+000 do km 0+135
- V - WÓJCIN dz. nr 444 – od km 0+000 do km 0+280

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowi

- Zlecenie Gminy Paradyż

1.2. MATERIAŁY I OPRACOWANIA ŹRÓDŁOWE WYKORZYSTANE PRZY OPRACOWANIU PROJEKTU:

- Mapy sytuacyjno – wysokościowe przedmiotowych odcinków dróg w skali 1:500
- Wyniki inwentaryzacji i uzupełniających pomiarów terenu, przeprowadzonych przez projektanta w styczniu 2016 roku
- Rozporządzenie MT i GM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999r., poz. 430 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003r. Nr 220, poz. 2181)
- Polskie normy związane z projektem

I PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI WIELKA WOLA - dz. nr 162 – obręb Wielka Wola – od km 0+000 do km 0+100

I – 1 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

PRZEBIEG DROGI W PLANIE

Droga prowadzi przez teren równinny, częściowo zabudowany.
Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany na granicy pasa drogowego na skrzyżowaniu z drogą powiatową na dz. 156 obręb Wielka Wola w osi jezdni o nawierzchni tłuczniowej w miejscowości Wielka Wola.
Koniec opracowania KT (km 0+100) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Wielka Wola na wysokości działki nr 102/2 .

I - 1.1. Droga

Szerokość pasa drogowego ok. 4,0m
Szerokość istniejącej jezdni tłuczniowo - żwirowej zmienna, ok. 4,0m
Przebudową objęty odcinek drogi, na którym występuje jezdnia o nawierzchni tłuczniowo – żwirowej. Po obu stronach jezdni są pobocza gruntowe.
W stanie istniejącym jezdnie i pobocza nie posiadają odpowiednich spadków poprzecznych. Pobocza są zatrawione co utrudnia odprowadzenie wody z nawierzchni. Odwodnienie drogi jest powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

I – 1.2 Urządzenia obce w pasie drogowym

- Sieć wodociągowa w160: od km 0+000 do km 0+100 po prawej stronie pasa drogowego.
- Linia telefoniczna podziemna - przejście pod drogą (bez osłony): w km 0+004,
- Kanalizacja sanitarna – od km 0+009 do km 0+100

I – 1.3 Obiekty inżynierskie

Na przebudowywanym odcinku drogi nie występują obiekty inżynierskie.

I – 1.4 Zjazdy i skrzyżowania

Przebudowa obejmuje 1 zjazd gospodarczy indywidualny

I – 2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

DANE WYJŚCIOWE DO OPRACOWANIA

- Klasa drogi – D
- Kategoria ruchu – KR1
- Prędkość projektowa – 40km/h

Zakresem opracowania objęto następujące roboty:

- przygotowanie podłoża
- wykonanie podbudowy ,
- wykonanie warstwy ścieralnej
- wykonanie utwardzenia poboczy,
- wykonanie zjazdu indywidualnego
- oznakowanie pionowe.

I – 2.1 W projekcie przebiegu drogi w planie

Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany na granicy pasa drogowego na skrzyżowaniu z drogą powiatową na dz. 156 obręb Wielka Wola w osi jezdni o nawierzchni tłuczniowej w miejscowości Wielka Wola. Koniec opracowania KT (km 0+100) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Wielka Wola na wysokości działki nr 102/2 .

I – 2.2 W profilu podłużnym

Ze względu na uproszczoną formę projektu zrezygnowano z opracowania profilu podłużnego osi drogi. Niweletę należy wpisać w istniejący przebieg drogi z uwzględnieniem projektowanej konstrukcji nawierzchni. Uzyskane spadki niwelety umożliwiają sprawne działanie odwodnienia. Przebieg niwelety płynny. Początek opracowania należy dostosować do rzędnej osi jezdni w km 0+000, a koniec do rzędnej w osi istniejącej jezdni o nawierzchni tłuczniowo – żwirowej w km 0+100.

I – 2.3 W przekrojach normalnych

SZEROKOŚĆ JEZDNI – 3,5m od km 0+000 do km 0+100

SPADKI POPRZECZNE JEZDNI

- na odcinkach prostoliniowych spadek poprzeczny jezdni dwustronny 2%

SZEROKOŚĆ POBOCZY – szerokość do granicy pasa drogowego – średnia szer.0,2m

SPADKI POPRZECZNE POBOCZY

Spadek poprzeczny poboczy wynosi 8%.

I – 2.4 Konstrukcja projektowanej nawierzchni jezdni głównej i poboczy

Na przebudowywanym odcinku drogi według poczynionych obserwacji odbywa się przeważnie ruch lokalny o małym natężeniu.

- konstrukcja jezdni na podbudowie istniejącej nawierzchni tłuczniowo – żwirowej:

- Podbudowa dolna (pomocnicza) - istniejąca nawierzchnia tłuczniowo-żwirowa
- Podbudowa górna (zasadnicza) :
 - podbudowa górna z kruszywa łamanego niezwiązanego (tłuczeń kamienny) 0/31,5mm – 15cm (po zagęszczeniu)
- Skropienie podbudowy górnej emulsją asfaltową w ilości 0,8kg/m²
- Nawierzchnia z betonu asfaltowego:
 - AC11S – warstwa ścieralna – gr. 4cm po zagęszczeniu

Zaprojektowana konstrukcja nawierzchni poboczy – utwardzenie kruszywem łamanym niezwiązanym 0/31,5mm - gr. 10cm po zagęszczeniu

I – 2.5 Odwodnienie

Odwodnienie drogi powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

I – 3. ZJAZDY INDYWIDUALNE I DROGOWE

W ramach zadania projektowana jest przebudowa jednego istniejących zjazdu indywidualnego. Zjazd indywidualny - zjazd bramowy do posesji. Szerokość zjazdu 5,0m, długość – do granicy pasa drogowego – 0,2m.

Lokalizację zjazdu przedstawiono na rysunku – „Przebieg drogi w planie”

Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych drogowych o nawierzchni z kruszywa:

- Nawierzchnia – warstwa górna - z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5mm – 15cm po zagęszczeniu

I – 4 OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Na przebudowywanym odcinku nie ma obiektów

I - 5. UZBROJENIE PODZIEMNE I NADZIEMNE

W pasie drogowym przebudowywanego odcinku występuje uzbrojenie podziemne opisane w punkcie I - 1.2

Roboty ziemne związane z przebudową drogi w rejonie występowania urządzeń podziemnych powinny być prowadzone ręcznie za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb.

Gdyby w czasie prowadzenia robót natrafiono na kable i przewody nie zaznaczone na planie sytuacyjnym należy je zabezpieczyć i powiadomić użytkownika.

I - 5. OZNAKOWANIE PIONOWE

Oznakowanie pionowe opracowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

I - 6. ORGANIZACJA RUCHU

Na remontowanym odcinku drogi odbywa się przeważnie ruch lokalny o średnim natężeniu. Są to ciągniki i maszyny rolnicze, samochody osobowe, samochody dostawcze i samochody ciężarowe. Odbywający się ruch drogowy zorganizowano przy użyciu znaków drogowych.

I - OPRACOWANIE GEODEZYJNE

PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI WIELKA WOLA

- dz. nr 162 – obręb Wielka Wola – od km 0+000 do km 0+100

	X	Y
PT	5688017.83	7439428.16
KT	5687990.62	7439524.39

II PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI WIELKA WOLA - dz. nr 163 – obręb Wielka Wola – od km 0+000 do km 0+097

II – 1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

PRZEBIEG DROGI W PLANIE

Droga prowadzi przez teren równinny, częściowo zabudowany. Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany na granicy pasa drogowego na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3118E na dz. 156 obręb Wielka Wola w osi jezdni o nawierzchni tłuczniowej w miejscowości Wielka Wola.

Koniec opracowania KT (km 0+097) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Wielka Wola na wysokości działki nr 177 .

II – 1.1. Droga

Szerokość pasa drogowego od 4,0m do 2,8m

Szerokość istniejącej jezdni tłuczniowo - żwirowej zmienna, ok. 3,5m

Przebudową objęty odcinek drogi, na którym występuje jezdnia o nawierzchni tłuczniowo – żwirowej. Po obu stronach jezdni są pobocza gruntowe.

W stanie istniejącym jezdnie i pobocza nie posiadają odpowiednich spadków poprzecznych. Pobocza są zatrawione co utrudnia odprowadzenie wody z nawierzchni. Odwodnienie drogi jest powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

II – 1.2. Urządzenia obce w pasie drogowym

- Przyłącze wodociągowa w40w km 0+089
- Linia telefoniczna podziemna - przejście pod drogą (bez osłony): w km 0+005,
- Kanalizacja sanitarna – od km 0+008 do km 0+097

II – 1.3 Obiekty inżynierskie

Na przebudowywanym odcinku drogi nie występują obiekty inżynierskie.

II – 1.4 Zjazdy i skrzyżowania

Przebudowa obejmuje 1 zjazd gospodarczy indywidualny

II – 2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

DANE WYJŚCIOWE DO OPRACOWANIA

- Klasa drogi – D
- Kategoria ruchu – KR1
- Prędkość projektowa – 40km/h

Zakresem opracowania objęto następujące roboty:

- przygotowanie podłoża
- wykonanie podbudowy ,
- wykonanie warstwy ścieralnej
- wykonanie utwardzenia poboczy,
- wykonanie zjazdu indywidualnego
- oznakowanie pionowe.

II – 2.1 W projekcie przebiegu drogi w planie

Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany na granicy pasa drogowego na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3118E na dz. 156 obręb Wielka Wola w osi jezdni o nawierzchni tłuczniowej w miejscowości Wielka Wola.

Koniec opracowania KT (km 0+097) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Wielka Wola na wysokości działki nr 177 .
Jedno załamanie trasy w planie oznaczone Z1

II – 2.2 W profilu podłużnym

Ze względu na uproszczoną formę projektu zrezygnowano z opracowania profilu podłużnego osi drogi. Niweletę należy wpisać w istniejący przebieg drogi z uwzględnieniem projektowanej konstrukcji nawierzchni. Uzyskane spadki niwelety umożliwiają sprawne działanie odwodnienia. Przebieg niwelety płynny. Początek opracowania należy dostosować do rzędnej osi jezdni w km 0+000, a koniec do rzędnej w osi istniejącej jezdni o nawierzchni żwirowo – żwirowej w km 0+097.

II – 2.3 W przekrojach normalnych

SZEROKOŚĆ JEZDNI – 3,5m od km 0+000 do km 0+020
od 3,5 do 3,0m od km 0+020 do 0+040
od 3,0 do 2,7m od km 0+040 do km 0+097

SPADKI POPRZECZNE JEZDNI

- na całej długości - spadek poprzeczny jezdni dwustronny 2%

SZEROKOŚĆ POBOCZY – do granicy pasa drogowego – średnia szer. 0,2m

SPADKI POPRZECZNE POBOCZY

Spadek poprzeczny poboczy wynosi 8%.

II – 2.4 Konstrukcja projektowanej nawierzchni jezdni głównej i poboczy

Na przebudowywanym odcinku drogi według poczynionych obserwacji odbywa się przeważnie ruch lokalny o małym natężeniu.

- konstrukcja jezdni na podbudowie istniejącej nawierzchni tłuczniowo – żwirowej:

- Podbudowa dolna (pomocnicza) - istniejąca nawierzchnia tłuczniowo-żwirowa
- Podbudowa górna (zasadnicza) :
 - podbudowa górna z kruszywa łamanego niezwiązanego (tłuczeń kamienny) 0/31,5mm – 15cm (po zagęszczeniu)
- Skropienie podbudowy górnej emulsją asfaltową w ilości 0,8kg/m²
- Nawierzchnia z betonu asfaltowego:
 - AC11S – warstwa ścieralna – gr. 4cm po zagęszczeniu

Zaprojektowana konstrukcja nawierzchni poboczy – utwardzenie kruszywem łamanym niezwiązanym 0/31,5mm - gr. 10cm po zagęszczeniu

II – 2.5 Odwodnienie

Odwodnienie drogi powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

II - 3. ZJAZDY INDYWIDUALNE I DROGOWE

W ramach zadania projektowana jest przebudowa jednego istniejących zjazdu indywidualnego. Zjazd indywidualny - zjazd bramowy do posesji. Szerokość zjazdu 5,0m, długość – do granicy pasa drogowego – 0,2m.

Lokalizację zjazdu przedstawiono na rysunku – „Przebieg drogi w planie”

Konstrukcja nawierzchni zjazdu indywidualnego o nawierzchni z kruszywa:

- Nawierzchnia – warstwa górna - z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5mm – 15cm po zagęszczeniu

II – 4 OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Na przebudowywanym odcinku nie ma obiektów

II- 5. UZBROJENIE PODZIEMNE I NADZIEMNE

W pasie drogowym przebudowywanego odcinku występuje uzbrojenie podziemne opisane w punkcie II - 1.2

Roboty ziemne związane z przebudową drogi w rejonie występowania urządzeń podziemnych powinny być prowadzone ręcznie za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb.

Gdyby w czasie prowadzenia robót natrafiono na kable i przewody nie zaznaczone na planie sytuacyjnym należy je zabezpieczyć i powiadomić użytkownika.

II- 6. OZNAKOWANIE PIONOWE

Oznakowanie pionowe opracowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

II- 7. ORGANIZACJA RUCHU

Na remontowanym odcinku drogi odbywa się przeważnie ruch lokalny o średnim natężeniu. Są to ciągniki i maszyny rolnicze, samochody osobowe, samochody dostawcze i samochody ciężarowe. Odbywający się ruch drogowy zorganizowano przy użyciu znaków drogowych.

II - OPRACOWANIE GEODEZYJNE

PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI WIELKA WOLA

- dz. nr 163 – obręb Wielka Wola – od km 0+000 do km 0+097

	X	Y
PT	5688101.22	7439451.43
Z1	5688089.85	7439489.77
KT	5688074.55	7439544.68

III PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI DALESZEWICE **- dz. nr 659 obręb Daleszewice — od km 0+000 do km 0+065**

III – 1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

PRZEBIEG DROGI W PLANIE

Droga prowadzi przez teren równinny, częściowo zabudowany. Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany na krawędzi jezdni na włączeniu do drogi powiatowej nr 3123E. Koniec opracowania KT (km 0+065) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Daleszewice za zabudowaniami na działce 849/2.

III – 1.1. Droga

Szerokość pasa drogowego ok. 12,0m
Szerokość istniejącej jezdni tłuczniowo - żwirowej zmienna, ok. 4,0m
Przebudową objęty odcinek drogi, na którym występuje jezdnia o nawierzchni tłuczniowo – żwirowej. Po obu stronach jezdni są pobocza gruntowe. W stanie istniejącym jezdnie i pobocza nie posiadają odpowiednich spadków poprzecznych. Pobocza są zatrawione co utrudnia odprowadzenie wody z nawierzchni. Odwodnienie drogi jest powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

III – 1.2. Urządzenia obce w pasie drogowym

- Sieć wodociągowa w160: przejście pod drogą w km 0+008,60.
- Linia telefoniczna podziemna - przejście pod drogą (bez osłony): w km 0+008,60
- Kanalizacja sanitarna – od km 0+009 do km 0+100
- Podziemna sieć elektroenergetyczna 3eWN – przejście pod drogą bez osłony w km 0+001 i przyłączy eNN w osłonie w km 0+002,3

III – 1.3 Obiekty inżynierskie

Na przebudowywanym odcinku drogi nie występują obiekty inżynierskie.

III – 1.4 Zjazdy i skrzyżowania

Przebudowa obejmuje 1 zjazd gospodarczy indywidualny

III – 2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

DANE WYJŚCIOWE DO OPRACOWANIA

- Klasa drogi – D
- Kategoria ruchu – KR1
- Prędkość projektowa – 40km/h

Zakresem opracowania objęto następujące roboty:

- przygotowanie podłoża
- wykonanie podbudowy ,
- wykonanie warstwy ścieralnej
- wykonanie utwardzenia poboczy,
- wykonanie zjazdów
- oznakowanie pionowe.

III – 2.1 W projekcie przebiegu drogi w planie

Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany na krawędzi jezdni na włączeniu do drogi powiatowej nr 3123E

Koniec opracowania KT (km 0+065) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Daleszewice za zabudowaniami na działce 849/2.

III– 2.2 W profilu podłużnym

Ze względu na uproszczoną formę projektu zrezygnowano z opracowania profilu podłużnego osi drogi. Niweletę należy wpisać w istniejący przebieg drogi z uwzględnieniem projektowanej konstrukcji nawierzchni. Uzyskane spadki niwelety umożliwiają sprawne działanie odwodnienia. Przebieg niwelety płynny.

Początek opracowania należy dostosować do rzędnej osi jezdni w km 0+000, a koniec do rzędnej w osi istniejącej jezdni o nawierzchni tłuczniowo – żwirowej w km 0+065.

III– 2.3 W przekrojach normalnych

SZEROKOŚĆ JEZDNI – 4,0m od km 0+000 do km 0+065

SPADKI POPRZECZNE JEZDNI

- na całym odcinku spadek poprzeczny jezdni dwustronny 2%

SZEROKOŚĆ POBOCZY – 0,50m

SPADKI POPRZECZNE POBOCZY

Spadek poprzeczny poboczy wynosi 8%.

III – 2.4 Konstrukcja projektowanej nawierzchni jezdni głównej i poboczy

Na przebudowywanym odcinku drogi według poczynionych obserwacji odbywa się przeważnie ruch lokalny o małym natężeniu.

- konstrukcja jezdni na podbudowie istniejącej nawierzchni tłuczniowo – żwirowej:

- Podbudowa dolna (pomocnicza) - istniejąca nawierzchnia tłuczniowo-żwirowa
- Podbudowa górna (zasadnicza) :
 - podbudowa górna z kruszywa łamanego niezwiązanego (tłuczeń kamienny) 0/31,5mm – 15cm (po zagęszczeniu)
- Skropienie podbudowy górnej emulsją asfaltową w ilości 0,8kg/m²
- Nawierzchnia z betonu asfaltowego:
 - AC11S – warstwa ścieralna – gr. 4cm po zagęszczeniu

Zaprojektowana konstrukcja nawierzchni poboczy – utwardzenie kruszywem łamanym niezwiązanym 0/31,5mm - gr. 10cm po zagęszczeniu

III – 2.5 Odwodnienie

Odwodnienie drogi powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

III - 3. ZJAZDY

W ramach zadania projektowana jest przebudowa jednego istniejącego zjazdu indywidualnego. Zjazd indywidualny - zjazd bramowy do posesji. Szerokość zjazdu 5,0m, długość – do granicy pasa drogowego – 3,0m.

Lokalizację zjazdu przedstawiono na rysunku – „Przebieg drogi w planie”

Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych drogowych o nawierzchni z kruszywa:

- Nawierzchnia – warstwa górna - z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5mm – 15cm po zagęszczeniu

III – 4 OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Na przebudowywanym odcinku nie ma obiektów inżynierskich.

III - 5. UZBROJENIE PODZIEMNE I NADZIEMNE

W pasie drogowym przebudowywanego odcinku występuje uzbrojenie podziemne opisane w punkcie III - 1.2

Roboty ziemne związane z przebudową drogi w rejonie występowania urządzeń podziemnych powinny być prowadzone ręcznie za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb.

Gdyby w czasie prowadzenia robót natrafiono na kable i przewody nie zaznaczone na planie sytuacyjnym należy je zabezpieczyć i powiadomić użytkownika.

III - 6. OZNAKOWANIE PIONOWE

Oznakowanie pionowe opracowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

III - 7. ORGANIZACJA RUCHU

Na remontowanym odcinku drogi odbywa się przeważnie ruch lokalny o średnim natężeniu. Są to ciągniki i maszyny rolnicze, samochody osobowe, samochody dostawcze i samochody ciężarowe. Odbywający się ruch drogowy zorganizowano przy użyciu znaków drogowych.

III - OPRACOWANIE GEODEZYJNE

PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI DALESZEWICE

- dz. nr 659 – obręb Daleszewice – od km 0+000 do km 0+065

	X	Y
PT	5685959.85	7440172.20
KT	5685897.69	7440153.20

IV PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI STAWOWICE - dz. nr 242/1 – obręb Stawowice – od km 0+000 do km 0+135

IV – 1 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

PRZEBIEG DROGI W PLANIE

Droga prowadzi przez teren równinny, częściowo zabudowany.

Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany na krawędzi jezdni drogi DP3123E w osi jezdni o nawierzchni tłuczniowej w miejscowości Stawowice.

Koniec opracowania KT (km 0+135) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Stawowice za zjazdem na działkę 114/1.

IV - 1.1. Droga

Szerokość pasa drogowego ok. 13,0m .

Szerokość istniejącej jezdni tłuczniowo - żwirowej zmienna, od 5,0 do 3,0m
Przebudową objęty odcinek drogi, na którym występuje jezdnia o nawierzchni tłuczniowo – żwirowej. Po obu stronach jezdni są pobocza gruntowe.

W stanie istniejącym jezdnie i pobocza nie posiadają odpowiednich spadków poprzecznych. Pobocza są zatrawione co utrudnia odprowadzenie wody z nawierzchni. Odwodnienie drogi jest powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

IV – 1.2 Urządzenia obce w pasie drogowym

- Sieć wodociągowa w32: od km 0+005 do km 0+115 po prawej stronie pasa drogowego.
- Sieć wodociągowa w110 przechodzi pod drogą w km 0+005
- Kanalizacja sanitarna – ks200 pod drogą w km 0+001

IV – 1.3 Obiekty inżynierskie

Na przebudowywanym odcinku drogi występuje rurowy przepust drogowy przewidziany do przebudowy.

IV – 1.4 Zjazdy i skrzyżowania

Przebudowa obejmuje 1 zjazd gospodarczy indywidualny i jeden zjazd publiczny (na dziedziniec OSP)

IV – 2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

DANE WYJŚCIOWE DO OPRACOWANIA

- Klasa drogi – D
- Kategoria ruchu – KR1
- Prędkość projektowa – 40km/h

Zakresem opracowania objęto następujące roboty:

- przebudowa przepustu drogowego
- przygotowanie podłoża
- wykonanie podbudowy ,
- wykonanie warstwy ścieralnej
- wykonanie utwardzenia poboczy,
- wykonanie zjazdów
- oznakowanie pionowe.

IV– 2.1 W projekcie przebiegu drogi w planie

Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany na krawędzi jezdni drogi DP3123E w osi jezdni o nawierzchni tłuczniowej w miejscowości Stawowice.

Koniec opracowania KT (km 0+135) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Stawowice za zjazdem na działkę 114/1. W przebiegu są dwa załamanie trasy w planie, w które wpisane zostały łuki kołowe o wierzchołkach oznaczonych W1 i W2 .

Charakterystyczne elementy łuków kołowych przedstawiono w tabeli:

NR ŁUKU	PŁ KŁ	PROMIEN ŁUKU R [m]	STYCZNA ŁUKU T [m]	ODLEGŁOŚĆ WIERZCHOŁKOW A W [m]	DŁUGOŚĆ ŁUKU K [m]	SZEROKOŚĆ JEZDNI [m]	SPADEK JEZDNI [%]
Nr 1 W1 L	0-020,00 0+035,58	223,59	7,79	0,14	15,58	4,0	2% dwustronny
Nr 2 W2 L	0+105,06 0+122,45	300,00	8,70	0,13	17,39	4,0	2% dwustronny

IV– 2..2 W profilu podłużnym

Ze względu na uproszczoną formę projektu zrezygnowano z opracowania profilu podłużnego osi drogi. Niweletę należy wpisać w istniejący przebieg drogi z

uwzględnieniem projektowanej konstrukcji nawierzchni. Uzyskane spadki niwelety umożliwiają sprawne działanie odwodnienia. Przebieg niwelety płynny. Początek opracowania należy dostosować do rzędnej osi jezdni w km 0+000, a koniec do rzędnej w osi istniejącej jezdni o nawierzchni tłuczniowo – żwirowej w km 0+135

IV– 2.3 W przekrojach normalnych

SZEROKOŚĆ JEZDNI – 5,0m od km 0+000 do km 0+010
od 5,0 do 4,0m na odcinku od km 0+010 do km 0+020
4,0m od km 0+020 do km 0+135

SPADKI POPRZECZNE JEZDNI

- na odcinkach prostoliniowych i łukach spadek poprzeczny jezdni dwustronny 2%

SZEROKOŚĆ POBOCZY – 0,5m

SPADKI POPRZECZNE POBOCZY

Spadek poprzeczny poboczy wynosi 8%.

IV– 2.4 Konstrukcja projektowanej nawierzchni jezdni głównej i poboczy

Na przebudowywanym odcinku drogi według poczynionych obserwacji odbywa się przeważnie ruch lokalny o małym natężeniu.

- konstrukcja jezdni na podbudowie istniejącej nawierzchni tłuczniowo – żwirowej:

- Podbudowa dolna (pomocnicza) - istniejąca nawierzchnia tłuczniowo-żwirowa
- Podbudowa górna (zasadnicza) :
 - podbudowa górna z kruszywa łamanego niezwiązanego (tłuczeń kamienny) 0/31,5mm – 15cm (po zagęszczeniu)
- Skropienie podbudowy górnej emulsją asfaltową w ilości 0,8kg/m²
- Nawierzchnia z betonu asfaltowego:
 - AC11S – warstwa ścieralna – gr. 4cm po zagęszczeniu

Zaprojektowana konstrukcja nawierzchni poboczy – utwardzenie kruszywem łamanym niezwiązanym 0/31,5mm - gr. 10cm po zagęszczeniu

IV – 2.5 Odwodnienie

Odwodnienie drogi powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

IV – 3. ZJAZD INDYWIDUALNY I PUBLICZNY

W ramach zadania projektowana jest przebudowa jednego istniejących zjazdu indywidualnego i jednego zjazdu publicznego. Zjazd indywidualny - zjazd bramowy do posesji. Długość zjazdów – do granicy pasa drogowego.

Lokalizację zjazdów przedstawiono na rysunku – „Przebieg drogi w planie”
Konstrukcja nawierzchni zjazdów o nawierzchni z kruszywa:

- Nawierzchnia – warstwa górna - z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5mm – 15cm po zagęszczeniu

IV – 4 OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Projektowana jest przebudowa rurowego przepustu drogowego o średnicy 60cm i długości 11,0m wraz z wykonaniem ścianek czołowych żelbetowych.

IV - 5. UZBROJENIE PODZIEMNE I NADZIEMNE

W pasie drogowym przebudowywanego odcinka występuje uzbrojenie podziemne opisane w punkcie IV - 1.2

Roboty ziemne związane z przebudową drogi w rejonie występowania urządzeń podziemnych powinny być prowadzone ręcznie za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb.

Gdyby w czasie prowadzenia robót natrafiono na kable i przewody nie zaznaczone na planie sytuacyjnym należy je zabezpieczyć i powiadomić użytkownika.

IV - 6. OZNAKOWANIE PIONOWE

Oznakowanie pionowe opracowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

IV - 7. ORGANIZACJA RUCHU

Na remontowanym odcinku drogi odbywa się przeważnie ruch lokalny o średnim natężeniu. Są to ciągniki i maszyny rolnicze, samochody osobowe, samochody dostawcze i samochody ciężarowe. Odbywający się ruch drogowy zorganizowano przy użyciu znaków drogowych.

IV - OPRACOWANIE GEODEZYJNE

PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI STAWOWICE

- dz. nr 242/1 – obręb Stawowice – od km 0+000 do km 0+135

	X	Y
PT	5685716.95	7442150.68
PL1	5685697.03	7442148.87
W1	5685689.27	7442148.16
KL1	5685681.49	7442148.00
PL2	5685612.02	7442146.54
W2	5685603.33	7442146.36

KL2	5685594.65	7442145.67
KT	5685582.14	7442144.68

V PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI WÓJCIN

- dz. nr 444 – obręb Wójcin – od km 0+000 do km 0+280

V – 1 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

PRZEBIEG DROGI W PLANIE

Droga prowadzi przez teren równinny, częściowo zabudowany.

Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany w osi jezdni na działce nr 444 w miejscowości Wójcin.

Koniec opracowania KT (km 0+280) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Wójcin na wysokości działki nr 155/4 .

V - 1.1. Droga

Szerokość pasa drogowego ok. 7,0m

Szerokość istniejącej jezdni tłuczniowo - żwirowej zmienna, ok. 4,0m

Przebudową objęty odcinek drogi, na którym występuje jezdnia o nawierzchni tłuczniowo – żwirowej. Po obu stronach jezdni są pobocza gruntowe.

W stanie istniejącym jezdnie i pobocza nie posiadają odpowiednich spadków poprzecznych. Pobocza są zatrawione co utrudnia odprowadzenie wody z nawierzchni. Odwodnienie drogi jest powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

I – 1.2 Urządzenia obce w pasie drogowym

- Sieć wodociągowa w90: w km 0+013 przejście przez drogę
- Kanalizacja sanitarna – od km 0+009 do km 0+258 po prawej stronie pasa drogowego; przejścia przez drogę w km 0+009 i w km 0+082

V – 1.3 Obiekty inżynierskie

Na przebudowywanym odcinku drogi nie występują obiekty inżynierskie.

V – 1.4 Zjazdy i skrzyżowania

Przebudowa obejmuje 4 zjazdy gospodarcze indywidualne i jeden zjazd drogowy.

V – 2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

DANE WYJŚCIOWE DO OPRACOWANIA

- Klasa drogi – D
- Kategoria ruchu – KR1
- Prędkość projektowa – 40km/h

Zakresem opracowania objęto następujące roboty:

- przygotowanie podłoża
- wykonanie podbudowy ,
- wykonanie warstwy ścieralnej
- wykonanie utwardzenia poboczy,
- wykonanie zjazdów

I – 2.1 W projekcie przebiegu drogi w planie

Początek opracowania PT (km 0+000) został zlokalizowany na w osi jezdni na dz. 444 obręb Wójcin w miejscowości Wójcin.

Koniec opracowania KT (km 0+280) zlokalizowano w osi jezdni o nawierzchni żwirowo - tłuczniowej w miejscowości Wójcin na wysokości działki nr 155/4 .

V – 2.2 W profilu podłużnym

Ze względu na uproszczoną formę projektu zrezygnowano z opracowania profilu podłużnego osi drogi. Niweletę należy wpisać w istniejący przebieg drogi z uwzględnieniem projektowanej konstrukcji nawierzchni. Uzyskane spadki niwelety umożliwiają sprawne działanie odwodnienia. Przebieg niwelety płynny. Początek opracowania należy dostosować do rzędnej osi jezdni w km 0+000, a koniec do rzędnej w osi istniejącej jezdni o nawierzchni tłuczniowo – żwirowej w km 0+280.

V – 2.3 W przekrojach normalnych

SZEROKOŚĆ JEZDNI – 4,0m od km 0+000 do km 0+280

SPADKI POPRZECZNE JEZDNI

- na całym odcinku spadek poprzeczny jezdni dwustronny 2%

SZEROKOŚĆ POBOCZY – 0,5m

SPADKI POPRZECZNE POBOCZY

Spadek poprzeczny poboczy wynosi 8%.

V – 2.4 Konstrukcja projektowanej nawierzchni jezdni głównej i poboczy

Na przebudowywanym odcinku drogi według poczynionych obserwacji odbywa się przeważnie ruch lokalny o małym natężeniu.

- konstrukcja jezdni na podbudowie istniejącej nawierzchni tłuczniowo – żwirowej:

- Podbudowa dolna (pomocnicza) - istniejąca nawierzchnia tłuczniowo-żwirowa
- Podbudowa górna (zasadnicza) :
 - podbudowa górna z kruszywa łamanego niezwiązanego (tłuczeń kamienny) 0/31,5mm – 15cm (po zagęszczeniu)
- Skropienie podbudowy górnej emulsją asfaltową w ilości 0,8kg/m²
- Nawierzchnia z betonu asfaltowego:
 - AC11S – warstwa ścieralna – gr. 4cm po zagęszczeniu

Zaprojektowana konstrukcja nawierzchni poboczy – utwardzenie kruszywem łamanym niezwiązanym 0/31,5mm - gr. 10cm po zagęszczeniu

V – 2. 5 Odwodnienie

Odwodnienie drogi powierzchniowe na przyległy teren w pasie drogowym.

V – 3. ZJAZDY INDYWIDUALNE I DROGOWE

W ramach zadania projektowana jest przebudowa czterech istniejących zjazdów indywidualnych I jednego zjazdu drogowego. Zjazdy indywidualne - zjazd do posesji. Szerokość zjazdów 5,0m, długość – do granicy pasa drogowego. Szerokość zjazdu drogowego śr. 7,3m (od 9,6 do 5,0m), długość do granicy pasa drogowego.

Lokalizację zjazdów przedstawiono na rysunku – „Przebieg drogi w planie”

Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych I drogowego o nawierzchni z kruszywa:

- Nawierzchnia – warstwa górna - z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5mm – 15cm po zagęszczeniu

V – 4 OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Na przebudowywanym odcinku nie ma obiektów inżynierskich.

V - 5. UZBROJENIE PODZIEMNE I NADZIEMNE

W pasie drogowym przebudowywanego odcinku występuje uzbrojenie podziemne opisane w punkcie I - 1.2

Roboty ziemne związane z przebudową drogi w rejonie występowania urządzeń podziemnych powinny być prowadzone ręcznie za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb.

Gdyby w czasie prowadzenia robót natrafiono na kable i przewody nie zaznaczone na planie sytuacyjnym należy je zabezpieczyć i powiadomić użytkownika.

I - 6. OZNAKOWANIE PIONOWE

Oznakowanie pionowe opracowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

V - 7. ORGANIZACJA RUCHU

Na remontowanym odcinku drogi odbywa się przeważnie ruch lokalny o średnim natężeniu. Są to ciągniki i maszyny rolnicze, samochody osobowe, samochody dostawcze i samochody ciężarowe. Odbywający się ruch drogowy zorganizowano przy użyciu znaków drogowych.

V - OPRACOWANIE GEODEZYJNE

PRZEBUDOWA DROGI W MIEJSCOWOŚCI WÓJCIN - dz. nr 444 – obręb Wójcin – od km 0+000 do km 0+280

	X	Y
PT	5688924.17	7432247.64
Z1	5688774.79	7432172.97
KT	5688673.16	7432123.57

8. OCHRONA WŁASNOŚCI PUBLICZNEJ I PRYWATNEJ

Inwestycje należy realizować zapewniając poszanowanie występujących, uzasadnionych interesów osób trzecich. Realizacja przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego nie może naruszać przepisów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane, tj. powodować ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej oraz środków łączności, dostępu do światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi – na nieruchomościach sąsiednich.

Wykonawca odpowiada za ochronę instalacji na powierzchni ziemi i za urządzenia podziemne, takie jak rurociągi, kable itp. oraz uzyska od odpowiednich władz będących właścicielami tych urządzeń potwierdzenie informacji dostarczonych mu przez Zamawiającego w ramach planu ich lokalizacji. Wykonawca zapewni właściwe oznaczenie i zabezpieczenie przed uszkodzeniem tych instalacji i urządzeń w czasie trwania budowy.

O fakcie przypadkowego uszkodzenia tych instalacji Wykonawca bezzwłocznie powiadomi Inżyniera i zainteresowane władze oraz będzie z nimi współpracował dostarczając wszelkiej pomocy potrzebnej przy dokonywaniu napraw. Wykonawca będzie odpowiadać za wszelkie spowodowane przez jego działania uszkodzenia instalacji na powierzchni ziemi i urządzeń podziemnych wykazanych w dokumentach dostarczonych mu przez Zamawiającego.

9. BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY

Podczas realizacji Robót Wykonawca będzie przestrzegać przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy oraz opracuje Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia („Plan BiOZ”) wynikający z Art. 21a Prawa Budowlanego w szczególnym zakresie z Rozporządzenie Min. Infrastruktury z 23.06.2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2003 r. Nr 120 poz. 1126).

10. OCHRONA I UTRZYMANIE ROBÓT

Wykonawca będzie odpowiedzialny za ochronę robót i za wszelkie materiały i urządzenia używane do robót od daty rozpoczęcia do daty zakończenia.

Wykonawca będzie utrzymywać roboty do czasu ostatecznego odbioru. Utrzymanie powinno być prowadzone w taki sposób, aby budowla drogowa lub jej elementy były w zadowalającym stanie przez cały czas, do momentu odbioru ostatecznego.

Wykonawca jest zobowiązany do utrzymania ruchu publicznego na terenie budowy, w okresie trwania realizacji robót aż do zakończenia i odbioru końcowego robót.

W czasie wykonywania Robót Wykonawca dostarczy, zainstaluje i będzie obsługiwał wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające takie jak: znaki pionowe, poziome, zapory, światła ostrzegawcze, sygnały, sygnalizatory, oświetlenie ciągów komunikacyjnych, itp., zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych.

Wykonawca zapewni stałe warunki widoczności w dzień i w nocy tych zapór i znaków, dla których jest to nieodzowne ze względów bezpieczeństwa.

11. STOSOWANIE SIĘ DO PRAWA I INNYCH PRZEPISÓW

Wykonawca zobowiązany jest znać wszystkie przepisy wydane przez władze centralne i miejscowe oraz inne przepisy i wytyczne, które są w jakikolwiek sposób związane z Robotami i będzie w pełni odpowiedzialny za przestrzeganie tych praw, przepisów i wytycznych podczas prowadzenia Robót.

12. WYKOPALISKA

O wszelkich wykopaliskach, monetach, przedmiotach wartościowych, budowlach oraz innych pozostałościach o znaczeniu geologicznym lub archeologicznym odkrytych na terenie należy niezwłocznie powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Łodzi, chroniąc równocześnie obiekt do czasu podjęcia stosownych decyzji.

13. MATERIAŁY

Pozyskiwanie materiałów miejscowych

Wykonawca odpowiada za uzyskanie pozwoleń od właścicieli i odnośnych władz na pozyskanie materiałów z jakichkolwiek źródeł miejscowych włączając w to źródła wskazane przez Zamawiającego

Eksploracja źródeł materiałów będzie zgodna z wszelkimi regulacjami prawnymi obowiązującymi na danym obszarze.

14. SPRZĘT

Sprzęt będący własnością Wykonawcy lub wynajęty do wykonania Robót ma być utrzymywany w dobrym stanie i gotowości do pracy. Będzie on zgodny z normami ochrony środowiska i przepisami dotyczącymi jego użytkowania.

15. TRANSPORT

Wykonawca stosować się będzie do ustawowych ograniczeń obciążenia na oś przy transporcie materiałów / sprzętu na i z terenu Robót. Uzyska on wszelkie niezbędne zezwolenia od władz co do przewozu nietypowych ładunków.

Wykonawca będzie usuwać na bieżąco, na własny koszt, wszelkie zanieczyszczenia spowodowane jego pojazdami na drogach publicznych oraz dojazdach do Terenu Budowy.

16. WPŁYW INWESTYCJI NA OCHRONĘ ŚRODOWISKA

Wpływ przedsięwzięć na środowisko na etapie eksploatacji będzie miał charakter stały i nie będzie oddziaływał negatywnie na środowisko i zdrowie ludzi.

Planowane przebudowy nawierzchni dróg poprawią płynność jazdy i ograniczą emisje spalin i pyłów do powietrza. W fazie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się pogorszenia oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny; wręcz przeciwnie,

przebudowy nawierzchni na drogach poprawią płynność jazdy i ograniczą emisję hałasu.

Nie przewiduje się znacznych zmian w ukształtowaniu terenu. Przebudowywane drogi zostaną dowiązane wysokościowo do stanu istniejącego.

1. Ochrona środowiska w czasie wykonywania robót

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

W okresie trwania budowy i wykończenia robót Wykonawca będzie:

- 1.1. Utrzymywać teren budowy i wykopy bez wody stojącej
- 1.2. Podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów

i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innych, a wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania. Stosując się do tych wymagań będzie miał szczególny wzgląd na:

- lokalizację baz, warsztatów, magazynów, składowisk i dróg dojazdowych,
- środki ostrożności i zabezpieczenia przed:
 - a) zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi,
 - b) zanieczyszczeniami powietrza pyłami i gazami,
 - c) możliwością powstania pożaru.

2. Materiały szkodliwe dla otoczenia

Nie dopuszcza się do użycia materiałów wywołujących szkodliwe promieniowanie o stężeniu większym od dopuszczalnego oraz materiałów, które w sposób trwały są szkodliwe dla otoczenia.

Wszelkie materiały odpadowe użyte do robót będą miały świadectwa dopuszczenia, wydane przez uprawnioną jednostkę, jednoznacznie określające brak szkodliwego oddziaływania tych materiałów na środowisko.

Materiały, które są szkodliwe dla otoczenia tylko w czasie robót, po zakończeniu robót ich szkodliwość zanika (np. materiały pyłaste) mogą być użyte pod warunkiem przestrzegania wymagań technologicznych w budownictwie.

Jeżeli wymagają tego odpowiednie przepisy Zamawiający powinien otrzymać zgodę na użycie tych materiałów od właściwych organów administracji państwowej.

Wykonawca zobowiązany jest uzyskać wskazania odpowiedniego organu dla trasy i miejsca zdeponowania odpadów zgodnie z Ustawą o odpadach z dnia 14.12.2012r. (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 z późniejszymi zmianami)

17. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Oddziaływanie przebudowywanych odcinków dróg nie wykracza poza obszar nieruchomości inwestora.

Przebudowy dróg nie wpłyną na pogorszenie komunikacji drogi publicznej. Wobec powyższego nie przewiduje się powstania uciążliwości w obrębie projektowanych inwestycji i ich negatywnego oddziaływania na sąsiednie nieruchomości.

UWAGA

Wszystkie prace powinny być wykonywane zgodnie z zasadami wykonania i odbioru robót budowlanych przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje.

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

- branża drogowa

1. Nazwa i adres obiektu budowlanego

PRZEBUDOWA DRÓG DOJAZDOWYCH NA TERENIE GMINY PARADYŻ

Odcinki:

WIELKA WOLA dz. nr 162 – od km 0+000 do km 0+100

WIELKA WOLA dz. nr 163 – od km 0+000 do km 0+097

DALESZEWICE dz. nr 659 – od km 0+000 do km 0+065

STAWOWICE dz. nr 242/1 – od km 0+000 do km 0+135

WÓJCIN dz. nr 444 – od km 0+000 do km 0+280

2. Nazwa inwestora oraz jego adres

Gmina Paradyż

26-333 Paradyż, ul. Konecka 4

3. Imię i nazwisko autora opracowania

mgr inż. Patrycja Baryła

1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów

- przebudowa przepustu
- przygotowanie podłoża
- wykonanie podbudowy ,
- wykonanie warstwy ścieralnej
- wykonanie utwardzenia poboczy,
- przebudowa zjazdów
- oznakowanie pionowe.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

W obszarze robót występują sieci uzbrojenia opisane w opisie technicznym stanowiącym integralną część opracowania.

3. Wskazanie elementów zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi na obszarze planowanego zamierzenia inwestycyjnego związane z elementami zagospodarowania terenu.

4. Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych

W trakcie realizacji robót zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi stanowić może ciężki sprzęt budowlany konieczny do wykonywania prac budowlanych oraz sieci uzbrojenia terenu. Czas wystąpienia zagrożenia jest czasem wykonywania tych robót.

5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Przed przystąpieniem do wykonywania robót kierownik budowy i służby BHP określą zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia, przeszkolą pracowników w sprawie postępowania z osobami, których bezpieczeństwo i zdrowie jest zagrożone, wskażą konieczność zastosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej oraz wyznaczą osoby do bezpośredniego nadzoru.

6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonania robót budowlanych

- Inwestor jest obowiązany zawiadomić o zamiarze rozpoczęcia robót budowlanych właściwego inspektora pracy na 7 dni przed terminem rozpoczęcia budowy, na której przewiduje się wykonywanie robót budowlanych trwających dłużej niż 30 dni roboczych i jednocześnie zatrudnienie co najmniej 20 osób, albo na której planowany czas przekracza 500 osobodni
- Uczestnicy procesu budowlanego współdziałają ze sobą w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w procesie przygotowania i realizacji budowy
- Stosowanie niezbędnych środków ochrony indywidualnej obowiązuje wszystkie osoby przebywające na terenie budowy
- Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik robót oraz mistrz budowlany, stosownie do zakresu obowiązków
- Teren budowy lub robót należy ogrodzić albo w inny sposób uniemożliwić wejście osobom nieupoważnionym. Jeżeli ogrodzenie terenu budowy lub robót jest niemożliwe, należy oznakować granice terenu za pomocą tablic ostrzegawczych, a w razie potrzeby zapewnić stały nadzór
- Podczas mechanicznego załadunku lub rozładunku materiałów lub wyrobów, przemieszczanie ich nad ludźmi lub kabiną, w której znajduje się kierowca, jest zabronione. Na czas wykonywania tych czynności kierowca jest obowiązany opuścić kabinę
- Maszyny i inne urządzenia powinny być:
 - utrzymywane w stanie zapewniającym ich sprawność
 - stosowane wyłącznie do prac, do jakich zostały przeznaczone
 - obsługiwane przez przeszkolone osoby
- Roboty ziemne powinny być prowadzone na podstawie projektu, określającego położenie instalacji i urządzeń podziemnych, mogących znaleźć się w zasięgu prowadzonych robót
- Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci powinno być poprzedzone określeniem przez kierownika budowy bezpiecznej odległości, w jakiej mogą być wykonywane oraz sposobu wykonywania tych robót
- Bezpieczną odległość wykonywania robót ustala kierownik budowy w porozumieniu z właściwą jednostką, w której zarządzie lub użytkowaniu znajdują się te sieci. Prowadzenie robót ziemnych w pobliżu sieci podziemnych a także głębianie rowów poszukiwawczych powinno odbywać się ręcznie
- Przed rozpoczęciem prac osoba nadzorująca pracowników informuje pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania pracy i stosowanych sygnałach ostrzegawczych
- Czynności zdejmowania lub regulowania narzędzia roboczego maszyny roboczej są wykonywane w zespole co najmniej dwuosobowym
- Miejsca prowadzenia robót należy oznakować zgodnie z opracowanym przez Wykonawcę robót i zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas prowadzenia robót w pasie drogowym
- Wykonawca robót ma obowiązek sporządzenia planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- I – Wielka Wola dz. nr 162 – rys. 1 – str. 30
- I – Wielka Wola dz. nr 162 – rys. 2 – str. 31
- II – Wielka Wola dz. nr 163 – rys. 1 – str. 32
- II – Wielka Wola dz. nr 163 – rys. 2 – str. 33
- III – Daleszewice dz. nr 659 – rys. 1 – str. 34
- III – Daleszewice dz. nr 659 – rys. 2 – str. 35
- IV – Stawowice dz. nr 242/1 – rys. 1 – str. 36
- IV – Stawowice dz. nr 242/1 – rys. 2 – str. 37
- V – Wójcin dz. nr 444 – rys. 1A – str. 38
- V – Wójcin dz. nr 444 – rys. 1B – str. 39
- V – Wójcin dz. nr 444 – rys. 2 – str. 40