

Nr zlec. Z-18/2008

DOKUMENTACJA PROJEKTOWA

INWESTOR: Gmina Golina

OBIEKT: Droga gminna Golina - Sławie

ADRES: Gmina Golina, Obręb Sławie działki nr 304, 721

TEMAT: Przebudowa drogi gminnej Golina - Sławie

RODZAJ OPRAC.: **PROJEKT BUDOWLANY**

BRANŻA: Drogowa

OPRACOWANIE ZAWIERA:

- wg zestawienia

PROJEKTOWAŁ:

inż. Roman Urbaniak

SPRAWDZIŁ:

Inż. Kazimierz Rosiak

KIEROWNIK ZAKŁADU:

inż. Roman Urbaniak

Konin, lipiec 2008 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Dokumenty formalno-prawne

1. Uzgodnienia
2. Mapy ewidencyjne gruntów.
3. Wypisy z rejestru gruntów.
4. Wykaz terenów istniejących znajdujących się pod przebudowywaną drogą
5. Wykaz terenów przyległych.

II. Część opisowo-obliczeniowa

1. Opis techniczny do projektu zagospodarowania
2. Opis techniczny do projektu budowlanego.
3. Część opisowa dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.
4. Opis techniczny do projektu organizacji ruchu.
5. Przedmiar robót.
6. Wykaz znaków drogowych.

III. Część rysunkowa

- | | |
|--|------------------|
| 1. Plan orientacyjny w skali 1:10 000 | rys. 1.1 |
| 2. Projekt zagospodarowania terenu wraz z oznakowaniem w skali 1:1000 | rys. 2.1a – 2.1b |
| 3. Projekt zagospodarowania skrzyżowań wraz z oznakowaniem w skali 1:500 | rys. 2.2 – 2.4 |
| 4. Przekroje podłużne w skali 1:100/1000 | rys. 3.1a – 3.1b |
| 5. Przekroje konstrukcyjne w skali 1:20 | rys. 4.1 – 4.3 |
| 6. Szczegóły konstrukcyjne w skali 1:5 | rys. 5.1 – 5.2 |
| 7. Przekroje poprzeczne w skali 1:50/100 | rys. 6.1 – 6.3 |

OPIS TECHNICZNY

do projektu zagospodarowania dot. Przebudowy drogi gminnej Golina - Spławie w gminie Golina

1.0. DANE OGÓLNE

1.1. Nazwa budowy

Przebudowa drogi gminnej Golina - Spławie

1.2. Inwestor

Gmina Golina

2.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 2.1. Umowa dotycząca wykonania prac projektowych
- 2.2. Zaktualizowane mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1 : 1000 wraz z uzbrojeniem terenu.
- 2.3. Mapy ewidencji gruntów i wykazy właścicieli nieruchomości.
- 2.4. Pomiary uzupełniające wykonane w terenie (wizja lokalna, dokumentacja fot.).
- 2.5. Ustalenia dot. zakresu proponowanych rozwiązań dokonane z Inwestorem i zainteresowanymi stronami.

3.0. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej jw.

Inwestycja obejmuje :

- wykonanie robót ziemnych
- budowę podbudowy i proj. nawierzchni.
- wykonanie nakładki mineralno-bitumicznej na istniejącej nawierzchni z betonu asfaltowego
- wykonanie oznakowania drogi jw.

4.0. LOKALIZACJA I SYTUACJE

Projektowana droga zlokalizowana jest w gminie Golina , łączy miejscowości Golina i Spławie. Rozpatrywana droga posiada nawierzchnie gruntową w złym stanie technicznym (nieregularne krawędzie, dziury i wyboje) na odcinkach od km 1+591.80 do km 1+671.00 oraz od km 2+302.50 do km 2+322.20 projektowana droga posiada nawierzchnie z betonu asfaltowego. Na obecnym etapie opracowania droga zapewnia dojazd do pól uprawnych oraz poszczególnych budynków i gospodarstw.

5.0. STAN ISTNIEJĄCY

Istniejąca droga jest drogą gminną łączącą miasto Golina z miejscowością Spławie. Rozpatrywana droga na przeważającej części posiada nawierzchnię gruntową o nierównej nawierzchni pełnej zagłębień i wyboi, a na dwóch odcinkach posiada nawierzchnią asfaltową. Droga przebiega w obszarze o rzadkiej zabudowie mieszkaniowej w otoczeniu pól uprawnych. W/w droga krzyżuje się drogą powiatową, obwodnicą miasta ul. Okólną oraz drogami podrzędnymi. Obecny przebieg drogi wpisany jest w istniejącą rzeźbę terenu.

Ponadto na terenie objętym projektem występują urządzenia infrastruktury technicznej nadziemne:

- słupy betonowe linii energetycznej napowietrznej
 - słupy stalowe linii energetycznej napowietrznej
- oraz urządzenia infrastruktury technicznej podziemne:

- sieć wodociągowa
- kable energetyczne
- kable i kanalizacja teletechniczna.

Lokalizację tych urządzeń pokazują mapy sytuacyjno-wysokościowe.

Istniejące urządzenia należy zabezpieczyć lub przebudować zgodnie z warunkami - uzgodnieniami podanymi przez zainteresowanych.

6.0. URZĄDZENIA PROJEKTOWANE

6.1. Zagospodarowanie terenu

Rozpatrywaną drogę zaprojektowano w liniach rozgraniczających istniejącej drogi o nawierzchni gruntowej. Szerokość jezdni projektowanej drogi wynosi 5,0 m w tym wydzielonej w jezdni ścieżki 2,0 m. Po obu stronach jezdni zaprojektowano pobocza gruntowe umocnione pospółką o szerokości 0,5m.

Parametry techniczne projektowanej drogi gminnej

- klasa techniczna:	D (dojazdowa)
- długość:	2689,50 m
- pas jezdni bez ścieżki.:	3,0 m
- wydzielona w jezdni ścieżka	2,0 m
- pas drogowy szer.:	6,0 – 13,0 m
- pobocza drogowe szer.:	0,5 m
- zjazd szer.:	4,00 – 6,0 m

6.2. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi będzie zapewnione poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Wody deszczowe z pasa drogowego odprowadzane będą nadal systemem powierzchniowym na przyległe tereny i do istniejącego rowu drogowego.

6.5. Zestawienie powierzchni elementów zagospodarowania terenu

- nawierzchnie bitumiczne: 1,10 ha
- pobocza gruntowe: 0,35 ha
- powierzchnia zieleni: 0,64 ha

U W A G A :

W czasie prowadzenia robót ziemnych należy bezwzględnie zwracać uwagę na istniejące lub też uprzednio wykonane uzbrojenie terenu.

Do robót przystąpić po uprzednim, dokładnym zlokalizowaniu istn. uzbrojenia. W obrębie ww. uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie, pod nadzorem zainteresowanych instytucji.

Włazy do studzienek oraz zasuwy wodociągowe dostosować wysokościowo do projektowanych nawierzchni drogowych. Prace te wykonać w uzgodnieniu i pod nadzorem zainteresowanych stron (wg załączonej opinii ZUD).

OPRACOWAŁ:

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego dot. Przebudowy drogi gminnej Golina - Spławie w gminie Golina

1.0. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany wraz z częścią kosztową na przebudowę drogi gminnej z jezdnią o nawierzchni z gruntowej i nieulepszonych poboczach gruntowych. Powyższe opracowanie jest niezbędne do określenia warunków technicznych jakim powinna odpowiadać przebudowywana droga, określenia ceny planowanego przedsięwzięcia oraz uzyskania stosownych uzgodnień i decyzji.

2.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 2.1. Zlecenie z Urzędu Miejskiego w Golinie.
- 2.2. Zaktualizowane mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1 : 1000 wraz z uzbrojeniem terenu.
- 2.3. Mapy ewidencji gruntów i wykazy właścicieli nieruchomości.
- 2.4. Pomiary uzupełniające wykonane w terenie (wizja lokalna, dokumentacja fot.).
- 2.5. Ustalenia dot. zakresu proponowanych rozwiązań dokonane z Inwestorem i zainteresowanymi stronami.
- 2.6. Obowiązujące przepisy i katalogi.

3.0. ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem inwestycji jest projekt przebudowy drogi gminnej jw. składający się z następujących części:

3.1. Część opisowa:

- wymagane dokumenty formalno-prawne
- niezbędne opinie i uzgodnienia
- opis techniczny dotyczący zagospodarowania i budowy.
- opis bezpieczeństwa i higieny zdrowia
- opis stałej organizacji ruchu.

3.2. Część rysunkowa zawierająca :

- sposób zagospodarowania pasa drogowego wraz z oznakowaniem
- profil podłużny
- przekroje konstrukcyjne
- szczegóły konstrukcyjne
- przekroje poprzeczne

3.3. Część kosztowa stanowiąca oddzielną część niniejszego opracowania, która zawiera :

- przedmiar robót
- kosztorys inwestorski

- specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót

Opracowanie niniejsze nie zawiera zagospodarowania terenów zieleni, ponieważ istniejąca i projektowana szerokość pasa drogowego uniemożliwia lokalizację zieleni jako środka ochrony środowiska przed hałasem oraz zanieczyszczeniem powietrza.

Opracowanie niniejsze nie zawiera ponadto wytycznych z zakresu organizacji robót drogowych. Roboty drogowe w podstawowym zakresie, powinny być realizowane wg kolejności zgodnej z liczbą porządkową poszczególnych pozycji przedmiaru robót z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z procesów technologicznych poszczególnych rodzajów robót.

4. Materiały i założenia wyjściowe

Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000 – uaktualniona do celów projektowych w oznaczonym zakresie .

Dodatkowe informacje przekazane przez Inwestora w sprawie szerokości jezdni i istniejącej podbudowy.

Pomiary uzupełniające wykonane w terenie (wizja lokalna, dokumentacja fot.).

4.4. Dane charakterystyczne

- kategoria drogi : gminna
- klasa techniczna : „D” (dojazdowa)
- dostępność nieograniczona
- przekrój jednojezdniowy o ruchu dwukierunkowym
- szerokość w liniach rozgraniczających 6,0÷13,0m
- prędkość projektowa 40km/h
- odprowadzenie wód deszczowych, powierzchniowo do istniejących rowów i na przyległe tereny
- przekrój poprzeczny daszkowy o spadku 2,0%
- nieregularne, zanikające pobocza gruntowe wymagają uregulowania i odbudowania na bazie gruntu pospółką lub piaskiem,
- kategoria ruchu KR1.

4.5. Wpływ projektowanej przebudowy drogi na środowisko

Projektowane wyrównanie profilu podłużnego i poprzecznego przebudowywanej jezdni, wykonanie warstw podbudowy oraz warstw z betonu asfaltowego będzie miało pozytywny wpływ na środowisko i spowoduje:

- zmniejszenie ilości pyłów emitowanych do powietrza atmosferycznego oraz zmniejszenie natężenia hałasu
- ujednoczenie nośności nawierzchni we wszystkich punktach jej przekroju podłużnego i poprzecznego (ograniczenie przenikania nadmiaru wód deszczowych do podłoża gruntowego)
- brak zastoin (kałuż) wody po intensywnych lub długotrwałych opadach deszczu oraz poprawę warunków bezpieczeństwa i komfortu jazdy.

5.0. STAN ISTNIEJĄCY

Istniejąca droga jest drogą gminną łączącą miasto Golina z miejscowością Sławie. Rozpatrywana droga na przeważającej części posiada nawierzchnię gruntową o nierównej nawierzchni pełnej zagłębień i wyboi, a na dwóch odcinkach posiada nawierzchnią asfaltową. Droga przebiega w obszarze o rzadkiej zabudowie mieszkaniowej w otoczeniu pól uprawnych. W/w droga krzyżuje się z drogą powiatową, obwodnicą miasta ul. Okólną oraz drogami podrzędnymi. Obecny przebieg drogi wpisany jest w istniejącą rzeźbę terenu.

W istniejącym stanie droga posiada :

- jezdnię o nawierzchni gruntowej o nieregularnej szerokości a na odcinkach od km 1+591.80 do km 1+671.00 oraz od km 2+302.50 do km 2+322.20 projektowana droga posiada nawierzchnie z betonu asfaltowego
- zanikające pobocza gruntowe o znacznie zróżnicowanej szerokości
- profil podłużny i spadki poprzeczne jezdni i poboczy są nieregularne o zróżnicowanym stopniu deformacji
- szerokość utwardzonego pasa ruchu jest niejednolita a jego krawędzie odbiegają od wymaganych form geometrycznych (nieregularne odcinki proste i krzywoliniowe).

Ponadto na terenie objętym projektem występują urządzenia infrastruktury technicznej nadziemne:

- słupy betonowe linii energetycznej napowietrznej
- słupy stalowe linii energetycznej napowietrznej

oraz urządzenia infrastruktury technicznej podziemne:

- sieć wodociągowa
- kable i kanalizacja teletechniczna
- kable energetyczne.

Lokalizację tych urządzeń pokazują mapy sytuacyjno-wysokościowe.

Istniejące urządzenia należy zabezpieczyć lub przebudować zgodnie z warunkami - uzgodnieniami podanymi przez zainteresowanych.

6.0. STAN PROJEKTOWANY

Projektowane parametry geometryczne trasy (odcinki proste i promienie łuków poziomych i pionowych) dostosowane zostały do istniejących stosunków własnościowych na poszczególnych odcinkach. Dotychczasowe usytuowanie jezdni o nawierzchni gruntowej posiada w tych warunkach znaczenie drugorzędne.

Z uwagi na brak właściwej konstrukcji istniejącej nawierzchni (nawierzchnia z gruntu rodzimego) w projekcie przewidziano wykonanie nowej podbudowy tłuczniowej i nawierzchni z betonu asfaltowego.

6.1. Parametry techniczne przyjęte do niniejszego projektu budowlanego

- kategoria drogi : gminna
- klasa techniczna „D” (dojazdowa)
- droga jednojezdniowa , dwukierunkowa
- szerokość jezdni bez ścieżki : 3,0 m
- wydzielona w jezdni ścieżka: 2,0 m

- szerokość poboczy 0,50m
- prędkość projektowa 40 km/h
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy – 2,0%
- spadek poprzeczny poboczy jednostronny – 8%
- minimalny promień łuku poziomego $R = 36m$
- minimalny promień łuku pionowego $R = 1000m$.

6.2. Droga w planie

Projektowana trasa drogi dostosowana została do stanu istniejącego tak, aby nie naruszać w rażący sposób istniejących warunków własności gruntów. Oś drogi usytuowana została w miarę możliwości w osi symetrii istniejącej drogi gruntowej. Ostatecznie jednak, usytuowanie przebudowywanej drogi zdeterminowane zostało szerokością istniejącego pasa drogowego i możliwością odczytania z mapy istniejących granic nieruchomości (linii rozgraniczenia).

Zaprojektowano 14 odcinków prostych oraz 13 łuków kołowych. W obszarze rozpatrywanej drogi zaprojektowano 4 skrzyżowania z istniejącymi drogami dojazdowymi 3 skrzyżowania z planowanymi drogami KD-D oraz przebudowę skrzyżowania z drogą powiatową 3229P.

6.3. Droga w przekroju podłużnym

Przebudowywana droga przebiega w terenie o nieznacznym zróżnicowaniu wysokości. Aktualne ukształtowanie niwelety, przy projektowanej prędkości $V=40km/h$ wymaga odpowiedniej korekty i sprowadza się do nadania odcinkom prostym odpowiednich spadków a odcinkom krzywoliniowym prawidłowych form geometrycznych. Zaprojektowano 17 odcinków prostych oraz 12 łuków pionowych oraz cztery załamania niwelety (<1%).

6.4. Droga w przekroju poprzecznym

Zaprojektowano drogę o szer. jezdni 5,0 w której wydzielono dwukierunkowa ścieżkę rowerową o szer. 2,0m wraz z obustronnymi poboczami gruntowymi o szer. min. 0,5m. Na odcinkach prostych przebudowywanej drogi zaprojektowano przekrój daszkowy o spadku równym 2,0%, na łukach poziomych o małych promieniach zaprojektowano przekrój jednostronny o spadku 4 – 7%

W celu uzyskania projektowanych parametrów przekroju poprzecznego należy :

- zlokalizować i zastabilizować punkty główne łuku poziomego
- zlokalizować i zastabilizować punkty charakterystyczne poszczególnych prostych przejściowych oraz określić i oznaczyć wielkość przechyłki poprzecznej dla łuku poziomego i innych elementów przekroju poprzecznego na łuku i rampie drogowej.

6.4.1. Jezdnia

- warstwa ścieralna gr. 4cm - nawierzchnia z betonu asfaltowego dla ruchu KR-1
- warstwa wiążąca gr. 4cm - nawierzchnia z betonu asfaltowego dla ruchu KR-1
- górna warstwa podbudowy z tłuczni kamiennego (z wyłączeniem wapiennego) gr. 8cm
- dolna warstwa podbudowy z tłuczni kamiennego (z wyłączeniem wapiennego) gr. 12cm
- istniejące podłoże gruntowe (grunt piaszczysty)

6.4.2. Zjazdy

- nawierzchnia z betonu asfaltowego gr. 4 cm dla ruchu KR-1
- podbudowa z tłuczni kamiennego (z wyłączeniem wapiennego) gr. 15cm
- istniejące podłoże gruntowe (grunt piaszczysty)

6.4.3. Pobocze gruntowe

Istniejące pobocze gruntowe należy umocnić pospółką lub piaskiem średnioziarnistym, wymieszać i zagęścić a następnie odpowiednio ukształtować.

Grubość warstwy pobocza gruntowego jw. powinna wynosić co najmniej 10cm.

7.0. ROBOTY ZIEMNE

W projektowanym zakresie przebudowy drogi roboty ziemne wykazano w przedmiarze robót. W projekcie uwzględniono roboty ziemne pod projektowaną nawierzchnię jezdni wraz ze ścieżką i pobocza oraz wyprofilowanie terenu przyległego. Wykopy wykonywane sposobem mechanicznym koparkami lub spycharkami (poza miejscami istniejących urządzeń nad- i podziemnych) i ręcznym w obrębie tych urządzeń. Transport gruntu samochodami samowładowymi. Wykopy ze skarpami, o głębokości do 2,00 m, bez umocnienia. Grunt z wykopów należy wbudować w nasypy oraz w pobocza drogowe. Dno wykopów (koryt), należy wykonać zgodnie ze spadkiem poprzecznym i podłużnym projektowanych elementów a podłoże należy wyprofilować i zagęścić sprzętem wibracyjnym (walce, zagęszczarki, płyty itp.) z uzyskaniem wymaganego wskaźnika zagęszczenia.

Zasypania, należy wykonywać warstwami z ich każdorazowym zagęszczeniem do wymaganego wskaźnika zagęszczenia. Grubości wykonania każdej z warstw należy dostosować do rodzaju zastosowanego sprzętu zagęszczającego.

8.0. ODWODNIENIE PASA DROGOWEGO

Odwodnienie projektowanej drogi zapewnione będzie poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Wody deszczowe z pasa drogowego odprowadzane będą nadal systemem powierzchniowym na przyległe tereny i do istniejącego rowu drogowego.

9.0. OŚWIETLENIE.

Opracowanie niniejsze nie obejmuje problemu oświetlenia pasa drogowego, droga przebiega w terenie pozamiejskim nie posiada przekroju ulicznego.

10.0.KOLIZJE Z UZBROJENIEM TERENU

Problem występujących w pasie drogowym urządzeń stanowiących uzbrojenie terenu omówiony został w opinii ZUD Starostwa Powiatowego w Koninie.

11.0.UZGODNIENIA

Wymagane przy opracowaniu projektu budowlanego dokumenty formalno-prawne w postaci opinii, uzgodnień i innych zawiera część opisowa niniejszego opracowania.

12.0.WNIOSKI I UWAGI KOŃCOWE

W czasie realizacji robót zwracać uwagę na istniejące lub też uprzednio wykonane uzbrojenie terenu. Do robót ziemnych przystąpić po uprzednim zlokalizowaniu istniejącego uzbrojenia, a roboty w jego obrębie prowadzić ręcznie. Prace wykonać w uzgodnieniu i pod nadzorem zainteresowanych stron.

Niniejsze opracowanie nie zawiera projektu organizacji ruchu na okres wykonania robót w pasie drogowym. W ww. celu należy opracować stosowny projekt organizacji ruchu jako odrębne zadanie projektowe i uzyskać jego zatwierdzenie w trybie obowiązujących przepisów - przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym.

OPRACOWAŁ:

CZĘŚĆ OPISOWA

do informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

1.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

1.1. Zlecenie Inwestora

1.2. Projekt budowlany

2.0. INWESTOR

Gmina Golina.

3.0. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Inwestycja zlokalizowana jest w Gminie Golina w obszarze rzadkiej zabudowy mieszkaniowej i pól uprawnych.

4.0. ZAKRES I KOLEJNOŚĆ ROBÓT CAŁEGO ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO

Zakres robót obejmuje przebudowę drogi gminnej łączącej miejscowości Golina i Spławie .

Kolejność robót:

- roboty przygotowawcze
- roboty ziemne pod rury osłonowe dla istniejącego uzbrojenia oraz pod proj. nawierzchnie,
- wykonanie podbudowy i projektowanych nawierzchni,
- wykonanie nakładki na istniejących nawierzchniach,
- odtworzenie i wzmocnienie poboczy gruntowych,
- wykonanie projektowanego oznakowania,
- roboty porządkowe.

5.0. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Na terenie objętym projektem istnieją drogi gruntowe oraz rzadka zabudowa mieszkaniowa. Teren pod projektowaną inwestycję jest terenem częściowo uzbrojonym.

Istniejące uzbrojenie terenu to: urządzenia infrastruktury technicznej nadziemne:

- słupy betonowe linii energetycznej napowietrznej
- słupy stalowe linii energetycznej napowietrznej

oraz urządzenia infrastruktury technicznej podziemne:

- sieć wodociągowa
- kable i kanalizacja teletechniczna
- kable energetyczne.

6.0. ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

- prace ziemne związane z zabezpieczeniem urządzeń rurami osłonowymi i budową nawierzchni drogowych
- wykonanie projektowanej nawierzchni i podbudowy
- montaż znaków pionowych oraz tablic drogowych

7.0. DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPLYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE

7.1. Zaopatrzenie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzenia ścieków

W trakcie budowy i eksploatacji obiektu nie zachodzi potrzeba dostarczania wody i odprowadzania ścieków.

7.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania

W przypadku powyższej inwestycji nie zachodzi emisja zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i płynnych oraz zapachów uciążliwych.

7.3. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów

Nadmiar masy mineralno-bitumicznej pochodzącej ze ścinki krawędzi jezdni oraz frezy należy składować bezpośrednio na samochód samowyładowczy i wywieźć do utylizacji.

7.4. Emisja hałasu oraz wibracji, a także promieniowania

W przypadku przebudowy drogi emisja hałasu i wibracji ulegnie zmniejszeniu - obecnie ruch odbywa się po wyboistych drogach gruntowych frezami mineralno-bitumicznymi.

7.5. Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne

W przypadku realizacji tej inwestycji brak wpływu odprowadzonych wód deszczowych na środowisko, brak wpływu na powierzchnię ziemi w tym glebę oraz na wody powierzchniowe i podziemne.

7.6. Uwagi końcowe

Przyjęte rozwiązania techniczne pozwolą na ograniczenie do minimum wprowadzenia do środowiska zanieczyszczeń oraz zgodnie z załączoną informacją BIOZ nie zachodzi zagrożenie zdrowia ludzi przy realizacji tej inwestycji, a tym bardziej podczas jej eksploatacji.

Rozwiązania przyjęte w projekcie pozwalają na odprowadzenie wód deszczowych do istniejących rowów przydrożnych i na przyległe tereny zieleni.

Przed przystąpieniem do robót w miejscach kolizji projektowanych urządzeń podziemnych z istniejącym uzbrojeniem, bądź też w ich sąsiedztwie, urządzenia te należy odszukać i wytyczyć w terenie za pomocą ręcznych przekopów próbnych i odpowiednio je zabezpieczyć.

Całość prac wykonać zgodnie z Warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych cz.. II, przepisami BHP oraz specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót.

Przedsięwzięcie ma na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawę warunków odwodnienia pasa komunikacyjnego.

Projektowane zmiany istniejącego stanu będą miały pozytywny wpływ na środowisko, jego obecne i przyszłe wykorzystanie.

8.0. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA WYSTĘPUJĄCE PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANYCH

Zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi stanowią roboty wykonywane w pasie drogowym. Podczas robót ziemnych przy wykonywaniu wykopów pod rury osłonowe dla istniejącego uzbrojenia zachodzi niebezpieczeństwo osunięcia się ziemi. Mogą one być prowadzone wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia na prowadzenie robót w pasie drogowym, które można uzyskać po przedłożeniu projektu organizacji i zabezpieczenia robót prowadzonych w pasie drogowym - na okres ich realizacji.

9.0. SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW

- instruktaż ogólny przed przystąpieniem do robót budowlanych na placu budowy
- instruktaż stanowiskowy przed rozpoczęciem robót niebezpiecznych (w pasach drogowych, w strefie pracy maszyn drogowych)
- szkolenia udokumentowane na piśmie przez prowadzącego szkolenie i szkolonego.

10.0. ŚRODKI TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ZAPOBIEGAJĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWOM W STREFACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA ZDROWIA

1. Roboty w pasie drogowym mogą wykonywać wyłącznie pracownicy w ubraniach ochronnych obeznani z wykonywaniem robót drogowych, przeszkoleni zgodnie z obowiązującymi przepisami.
2. Wystarczające i powszechnie stosowane środki techniczne przy robotach drogowych stanowią urządzenia bezpieczeństwa ruchu i oznakowania robót przewidziane w projekcie organizacji ruchu na okres prowadzenia robót w pasie drogowym.
3. Przy pracach w niebezpiecznych wykopach zapewnić właściwą obudowę wykopu.
4. Wykonanie prac niebezpiecznych w zespołach min.2 osobowych
5. Zapewnienie dostępności do telefonu w biurze Kierownika Budowy w celu powiadomienia służb ratowniczych.

OPRACOWAŁ:

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu w związku z przebudową drogi gminnej Golina – Spławie w Gminie Golina

1.0. Dane ogólne

1.1. Nazwa budowy: Przebudowa drogi gminnej Golina - Spławie

1.2. Zamawiający: Urząd Miejski w Golinie.

2.0. Zakres opracowania

Projekt rozwiązuje zagadnienia związane z trwałą organizacją ruchu.

Projekt zawiera część opisową i rysunkową oraz niezbędne uzgodnienia.

3.0. Podstawa opracowania

3.1. Umowa ze Zleceniodawcą.

3.2. Uzgodnienia z właściwymi organami.

3.3. Obowiązujące w tym zakresie przepisy i zarządzenia.

4.0. Podstawowe elementy do wykonania

4.1. Zaprojektowanie trwałego oznakowania pionowego i poziomego.

4.2. Ustawienie projektowanego oznakowania pionowego oraz słupków i tablic drogowych.

4.3. Naniesienie na nawierzchnie znaków i symboli poziomych.

5.0. Organizacja ruchu

Organizację ruchu oprócz poniższej formy opisowej opracowano również w formie rysunkowej na planie sytuacyjnym w skali 1 : 1000 (rys. nr 2.1a, 2.1b, 2.2 – 2.4). Rozpatrywaną drogę gminną zaprojektowano jako drogę z pierwszeństwem przejazdu względem dróg podrzędnych poprzez ustawienie na rozpatrywanej drodze znaków D-1 „droga z pierwszeństwem” oraz na wlotach dróg równorzędnych znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa przejazdu”. Natomiast względem dróg nadrzędnych i równorzędnych jako drogę podporządkowaną poprzez ustawienie znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa”, nad którym umieszczono znak D-48 „zmiana pierwszeństwa”. Ponadto wydzielono w istniejącej nawierzchni jezdni ścieżkę rowerową poprzez naniesienie linii pojedynczej ciągłej P-2b. W/w ścieżkę na całej długości drogi oznakowano również znakami pionowymi C-13 „droga dla rowerów” i znakiem C-13a „koniec drogi dla rowerów”. Ponadto ze względu na występowanie niebezpiecznych zakrętów ustawiono znaki ostrzegawcze A-1 i A-2 oraz tablice prowadzące pojedyncze U-3a.

Organizacja została opracowana w oparciu o:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dz.U. Nr 177 z 2003 r., poz. 1729),

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393)

Zastosowano:

- znaki drogowe pionowe
- tablice i słupki do znaków drogowych

Znaki drogowe pionowe to znaki drogowe w postaci tarcz lub tablic z napisami lub symbolami. Znaki drogowe naniesiono na planie sytuacyjnym pokazując miejsce ustawienia, symbol znaku .

Wielkość znaków drogowych:

- małe (droga gminna)
- średnie (droga powiatowa)

Sposób umieszczania znaków – prawa strona drogi wg schematu oznakowania (rys. nr 02).

Odległość znaków od jezdni – 0,5-1,00m od krawędzi jezdni.

Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.

Wysokość umieszczenia znaków min. 2,0m od powierzchni jezdni do dolnej krawędzi znaku.

Wszystkie znaki wykonano jako odblaskowe – typ 2.

Projektuje się znaki mocowane na słupkach stalowych ocynkowanych Ø 50mm – dla pojedynczej tarczy znaku oraz Ø 60mm – dla dwóch tarcz.

Zastosowane znaki drogowe poziome to znaki drogowe w postaci linii, pasów oraz symboli „drogowych” (rower) umieszczonych trwale na projektowanej nawierzchni. Oznakowanie poziome naniesiono na planie sytuacyjnym wskazując symbol i miejsce ich usytuowania.

UWAGA:

1. Przy umieszczaniu w terenie słupków do znaków drogowych pionowych oraz urządzeń zabezpieczających należy zwrócić uwagę na istniejące uzbrojenie terenu. Roboty ziemne należy wykonywać przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

2. Jednostka realizująca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, właściwy zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem rozpoczęcia prac.

3. Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu – 2010 r.

OPRACOWAŁ: