



DYREKCJA INWESTYCJI
w KUTNIE Sp. z o.o.
99-300 Kutno, ul. Wojska Polskiego 10a

DOKUMENTACJA TECHNICZNA
DO ZGŁOSZENIA

Obiekt: Przebudowa (modernizacja) drogi dojazdowej do pól
w miejscowości Wola Pierowa na działce nr 52
w obrębie Wola Pierowa gmina Nowe Ostrowy.

Inwestor: Gmina Nowe Ostrowy
Nowe Ostrowy 80
99-350 OSTROWY

Opracował:	Data opracowania	Podpis
Remigiusz Witczak	02.2013	
Krzysztof Kamiński	02.2013	

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa / modernizacja / drogi dojazdowej do pól w miejscowości Wola Pierowa na działce nr 52 w obrębie Wola Pierowa gm. Nowe Ostrowy.

Istniejący stan zagospodarowania działki

Obecnie na terenie działek znajdują się:

- droga o nawierzchni z kamienia łupanego i gruntowa
- wodociąg DN 90

Projektowane zagospodarowanie działki

Na działce projektuje się:

- drogę o nawierzchni asfaltowej z poboczami z tłuczni kamiennego.

Ochrona zabytków

Teren działek nie jest objęty ochroną zabytków.

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa / modernizacja / drogi gminnej dojazdowej do pól w miejscowości Wola Pierowa na działce nr 52 w obrębie Wola Pierowa gm. Nowe Ostrowy.

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

- umowa o prace projektowe
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
- ustawa o drogach publicznych
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r.
- obowiązujące w tym zakresie normy i katalogi
- uzgodnienia z Inwestorem
- pomiary i oględziny własne w terenie
- mapa do celów opiniodawczych

II. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przebudowa drogi będzie obejmowała odcinek od krawędzi pasa drogowego drogi powiatowej nr 2146E Imielinek -Wola Pierowa –Kamienna do granicy działki terenu PKP długości 379,10 mb.

Przeznaczona do przebudowy /modernizacji/ droga na odcinkach ma nawierzchnię z kamienia łupanego, oraz na pozostałym odcinku jest drogą gruntową. Droga nie posiada wydzielonych poboczy ani jezdni.

Teren pod względem wysokościowym charakteryzuje się spadkami podłużnymi.

Modernizowana droga składa się z jednego odcinka o łącznej długości 379,10 mb.

W otoczeniu drogi znajdują się działki rolnicze z pojedynczą zabudową zagrodową.

W pasie drogowym drogi gminnej nie ma żadnych urządzeń infrastruktury technicznej z wyjątkiem wodociągu gminnego.

III. PROJEKTOWANA DROGA

Przyjęto następujące założenia:

- klasa – D
- prędkość projektowa – 30 km/h
- kategoria ruchu KR-1
- przekrój drogowy

W kilometrażu 0+000 do 0+025.00 droga ma szerokość 4,50 m., w kilometrażu od 0+025.00 do 0+379,10 ma szerokość 3,50 m.

Na całym odcinku jezdni zastosowane będą pobocza szerokości 0,75 m. Spadek poboczy – 6%. Pobocza będą wzmocnione warstwą kruszywa łamanego pochodzenia magmowego 0/32 grubości 8 cm. Pobocza utwardzone będą pełnić rolę mijanek. Na całej długości zaprojektowano spadek dwustronny 2% .

IV. Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano następujący przekrój, wykorzystując istniejącą podbudowę.

km 0+ 000,00- 0+141,00

warstwa ścieralna beton asfaltowy 0/8 gr. 5 cm

podbudowa z tłuczni 0/32,0 gr. 10 cm

istniejąca podbudowa

istniejące podłoże

km 0+141,00 – 0+305,00

warstwa ścieralna beton asfaltowy 0/8 gr. 5 cm

podbudowa z tłuczni 0/32,0 gr. 5 cm

podbudowa z tłuczni 0/63,0 gr.15 cm

warstwa filtracyjna z pospółki 8 cm

km 0+305,00 – 0+379,10

warstwa ścieralna beton asfaltowy 0/8 gr. 5 cm

podbudowa z tłuczni 0/32,0 gr. 10 cm

istniejąca podbudowa

istniejące podłoże

W miejscach gdzie nie pokrywa się projektowana droga z istniejącą podbudową, należy wykonać korytowanie oraz nową podbudowę z kruszywa łamanego 0/63 grubości 15 cm.

Na podbudowę zastosować kruszywo łamane pochodzenia magmowego.

Należy zastosować wiązania międzywarstwowe między podbudową i warstwą nawierzchni przez skropienie emulsją destruktu w ilości 0.7 kg/m².

Nawierzchnia jest nawierzchnią typową o konstrukcji zgodnej z konstrukcją podaną w załączniku 4 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03. 1999 r.

Sprawdzenie warunku mrozoodporności (wraz z istniejącym podłożem):

Grubość warstw $h=63$ cm, grubość zastępcza $h_z \Rightarrow 0,50 \cdot h = 50$ cm, czyli $h \Rightarrow h_z$.

Warunek mrozoodporności nawierzchni jest spełniony dla całości nawierzchni.

Wartość spadku poprzecznego dwustronnego wynosić będzie 2 % .

V. Zjazdy

Wykonać zjazd indywidualny do posesji o nawierzchni bitumicznej, szerokości 4 m i długości 1 mb, podbudowa z tłuczni kamiennego o grubości warstwy 15 cm .

VI. ODWODNIENIE

Wody opadowe z nawierzchni spłyną powierzchniowo do istniejących odbiorników w terenie. Ponieważ są to ilości nieznaczne więc nie stanowią one zagrożenia podtopienia terenu.

VII. POZOSTAŁE CZYNNIKI

Ochrona środowiska wynikająca z projektowanych robót.

Przebudowa drogi nie wprowadza istotnych zmian z funkcjonowaniu istniejącego środowiska, ponieważ zlokalizowana jest na istniejącym i użytkowanym pasie drogowym. Wobec powyższego nie zachodzi konieczność stosowania dodatkowego zabezpieczenia istniejącego środowiska przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i roślin.

VIII. UWAGI KOŃCOWE

Wszystkie prace prowadzić zgodnie z warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlanych”.

Zastosowane materiały muszą posiadać atest i być dopuszczone do obrotu i stosowania w budownictwie.

Prace należy prowadzić z zachowaniem przepisów BHP i P.Poż. pod kierunkiem osoby z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 23.06.2003r w sprawie szczegółowego zakresu i formy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi kierownik budowy przed przystąpieniem do robót ma obowiązek przygotować plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwany „planem bioz”.

Opracował :

Informacja o zasadach bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

1. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Projektowane elementy Zagospodarowania terenu nie stwarzają zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Podczas wykonywania prac zaleca się wydzielić stanowiska pracy tak, aby nie doszło do kolizji. Stanowiska pracy sprzętu nie mogą kolidować ze stanowiskami pracy ludzi, składowiskami materiałów budowlanych, dróg dojazdowych i komunikacji wewnętrznej. Stanowiska pracy sprzętu usytuować tak, aby była możliwa ich bezpieczna praca bez ryzyka stworzenia zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

2. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych.

Zagrożenia mogące wystąpić podczas robót przygotowawczych i rozbiórkowych:

- uszkodzenie ciała podczas robót rozbiórkowych przez odpryski materiałów,
- niebezpieczeństwo niezachowania odpowiedniej ostrożności podczas pracy koparki i sprzętu pneumatycznego wykorzystywanego podczas rozbiórek.

Przy wykonywaniu wykopów mogą pojawić się następujące zagrożenia:

- niebezpieczeństwo wpadnięcia pracownika do wykopu,
- wpadnięcie do wykopu koparki lub innego sprzętu.

Podczas prac rozbiórkowych mogą nastąpić zagrożenia:

- możliwość skaleczenia się piłą mechaniczną i innym sprzętem używanym przy rozbiórce,

Przy budowie podbudowy i nawierzchni:

- niebezpieczeństwo niezachowania odpowiedniej ostrożności podczas pracy sprzętu mechanicznego.

3. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Każdy pracodawca zgodnie z art. 237§ 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974r. – Kodeks pracy (Dz. U. nr 24, poz. 141 z późn. zm), nie może dopuścić do pracy pracownika, który nie posiada odpowiednich kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Wszystkie roboty powinny być prowadzone przez brygady wykwalifikowanych pracowników.

Pracownicy powinni zgodnie z przepisami przejść odpowiednie szkolenie wstępne i szkolenie i doskonalenie okresowe (BHP). Wszyscy pracownicy firmy wykonawczej powinni posiadać niezbędne przeszkolenie BHP. Dodatkowo przed przystąpieniem do poszczególnych robót powinni dostać dokładnie instrukcje od kierownika budowy odnośnie bezpiecznego sposobu realizacji robót.

Wszystkie prace przebiegać winny pod nadzorem Kierownika Budowy lub brygadzysty. Podczas realizacji prac należy wszystkich pracowników zaopatrzyć w środki ochrony indywidualnej. Na placu budowy zastosowane również powinny być zbiorowe środki bezpieczeństwa – wyłączenie fragmentu drogi z ruchu kołowego, oznakowanie robót budowlanych, wydzielone bezkolizyjne stanowiska pracy sprzętu i ludzi itp.

Wszystkie roboty powinny być prowadzone zgodnie z zatwierdzonym Planem Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

4. Środki techniczne i organizacyjne zastosowane na placu budowy oraz w strefach niebezpiecznych na placu i w ich pobliżu zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych:

- zastosowanie oznakowania informującego i ostrzegawczego,
- wyłączenie części jezdni z ruchu kołowego na czas prowadzenia robót,
- oznaczenie stref niebezpiecznych,
- wyznaczenie stanowisk pracy sprzętu i ludzi,
- wyznaczenie miejsc bieżącego składowania materiałów,
- stosowanie środków ochrony indywidualnej i zbiorowej,
- nadzór kierownika budowy i brygadzysty,
- nie zachodzi potrzeba wydzielania drogi ewakuacyjnej,
- jeżeli prace będą prowadzone w ciągu dnia - nie zachodzi potrzeba montażu oświetlenia,
- jeżeli prace będą prowadzone w nocy - zachodzi potrzeba montażu oświetlenia,
- zabezpieczenie i oznakowanie placu budowy po skończeniu robót.

Szczególne uwagi należy zwrócić na prawidłowe oznakowanie robót i ciągle monitorowanie stanu technicznego oznakowania.

Ponadto praca z maszynami stosowanymi na budowie stwarza specyficzne i ciągle zagrożenie. W związku z powyższym przy wykonywaniu robót przy użyciu maszyn należy ustalić strefę niebezpieczną i ustawić tablice ostrzegawcze, a każde uruchomienie maszyny należy sygnalizować. Miejsce pracy maszyny w porze nocnej należy prawidłowo oświetlić, a maszynę wyposażać w światła ostrzegawcze. Przy obsłudze maszyn i urządzeń mogą pracować tylko osoby posiadające odpowiednie uprawnienia.

Wszystkie niezbędne środki potrzebne do produkcji w miarę możliwości dowożone powinny być środkami transportu na bieżąco. Materiały dowożone na bieżąco należy składować w miejscach nie kolidujących ze stanowiskami pracy sprzętu i ludzi. Na budowie nie stosować preparatów niebezpiecznych dla ludzi.

Opracował :

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA OBIEKTU:

1. Lokalizacja – droga do pól obręb Wola Pierowa
2. Kategoria drogi – D
3. Kategoria obciążenia ruchem KR – 1
4. Długość odcinka L=379,10 mb
5. Szerokość nawierzchni jezdni z asfaltobetonu – 4,50 m na odcinku 25,0 mb, na pozostałym odcinku szerokość nawierzchni 3,50 m
6. Odwodnienie - powierzchniowe

Opracował :