

Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania.....	3
2. Podstawowe dane techniczne.....	4
3. Rozwiązania sytuacyjne.....	4
3.1. Przebieg trasy w planie.....	4
3.2. Zjazdy.....	5
4. Odwodnienie chodnika.....	5
5. Rozwiązania wysokościowe.....	5
6. Konstrukcje nawierzchni.....	6
7. Istniejące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej.....	6
8. Rozbiórka elementów dróg.....	7
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	8
1. Plan sytuacyjny – rysunek nr 1.....	
2. Plan wytyczeniowy – rysunek nr 2.....	
3. Profil podłużny – rysunek nr 3.....	
4. Przekroje normalne – rysunek nr 4.....	
5. Szczegóły – rysunek nr 5.....	
6. Przekroje poprzeczne – rysunek nr 6.1-6.2.....	

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy drogi wewnętrznej Al. Wojska Polskiego, realizowana w ramach inwestycji pn. „Budowa chodnika przy Al. Wojska Polskiego w Strzegomiu do ul. Wesołej w Strzegomiu”, w gminie Strzegom, w województwie dolnośląskim na działkach nr 526, 555 obręb Śródmieście nr 3. Rozwiązania projektowe inwestycji dotyczą przebudowy drogi wewnętrznej, na odcinku o kilometrażu roboczym od km 0+000.00 do km 0+108.64.

W celu prawidłowego zobrazowania połączenia przebudowanego odcinka drogi wewnętrznej na terenie Gminy Strzegom z przebudowywanym ciągiem pieszym (chodnikiem na terenie kolejowym), w części rysunkowej pokazano rozwiązania projektowe dotyczące, także robót poza terenem gminy (realizowane wg odrębnego postępowania w Dolnośląskim Urzędzie wojewódzkim na podstawie zgłoszenia robót budowlanych, zgodnie z art. 29 ust. 2 pkt 12 i art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane).

Dokumentację techniczną opracowano na zlecenie zamawiającego: Gmina Strzegom, ul. Rynek 38, 58-150 Strzegom, zgodnie z podpisaną umową.

Dokumentację projektową opracowano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. z 2016 r., poz. 124 z późn. zm.), dalej (WT)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. *w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego* (Dz.U. z 2018 r., poz. 1935)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839)
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. z 2018 r., poz. 2081 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2019 r., poz. 1396 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (Dz.U. z 2018 r., poz. 2268 z późn. zm.)

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz.U. z 2019 r., poz. 1186 z późn. zm.),
- Mapa zasadnicza
- Umowy na korzystanie z nieruchomości nr 40N13d-612/62/K/2011 z dnia 10 czerwca 2011 zawarta z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A.,
- Aneks nr 1/2016 z dnia 29 stycznia 2016 r. do umowy nr 40N13d-612/62/K/2011 z dnia 10 czerwca 2011,
- Aneks nr 2/2019 z dnia 5 września 2019r. do umowy nr 40N13d-612/62/K/2011 z dnia 10 czerwca 2011,
- Wizja w terenie i pomiary terenowe.

2. Podstawowe dane techniczne

Przyjęte parametry projektowe przebudowy chodnika

- Ruch przewidziany w dwóch kierunkach
- Przekrój jednostronnie pochylony
- Szerokość chodnika 1.50 m (netto 1.30 m), nie wliczając odcinka dowiązania
- Pochylenie poprzeczne wynosi 2%.

3. Rozwiązania sytuacyjne

3.1. Przebieg trasy w planie

Dokumentacja zakłada wykonanie przebudowy istniejącego chodnika (części drogi wewnętrznej) na odcinku od km 0+000.00 do km 0+108.64. Przebudowa ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego, między Al. Wojska Polskiego a ul. Wesołą. Początek robót jest w km 0+002.48.

Odcinek objęty opracowaniem zaprojektowano jako chodnik jednostronnie pochylony, przeznaczonym dla ruchu pieszych w obu kierunkach, o stałej szerokości nawierzchni 1.50 m (netto 1.30 m), nie wliczając dowiązania do istniejącego chodnika na działce nr 1308, gdzie nie planują się robót budowlanych.

Początek opracowania (km 0+000) jest w miejscu, gdzie kończy się nowa nawierzchnia chodnika zlokalizowanego w granicach pasa drogowego drogi publicznej (działka nr 1308), jednak zakres robót zaczyna się dopiero od km 0+002.48; w km 0+013.17 jest wierzchołek łuku w planie; w km 0+021.88 jest pierwszy załom osi w planie; w km 0+055.44 jest drugi załom osi w planie; w km 0+080.81 jest kolejny załom osi w planie. Dalej w km 0+104.00 jest zmiana szerokości chodnika do 4.00 m (projektowane przejście dla pieszych) oraz ostatni załom osi w planie, po czym zakres

przebudowy kończy się w km 0+108.64, gdzie łączy się z projektowaną przebudową ciągu pieszego na terenie kolejowym.

3.2. Zjazdy

Aby umożliwić skomunikowanie terenów przyległych poprzez przebudowywany chodnik zakłada się wykonanie przebudowy zjazdów. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni z kostki granitowej, bez zmiany istniejącej szerokości. Dojścia do nieruchomości zaprojektowano z kostki betonowej.

Zestawienie istniejących zjazdów indywidualnych przewidzianych do przebudowy:

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
Z-1	0+009.62	kostka granitowa	L	7
Z-2	0+019.08	kostka granitowa	L	7.5
Z-3	0+030.29	kostka granitowa	L	8
Z-4	0+082.04	kostka granitowa	L	7.5

Zestawienie istniejących wejść przewidzianych do przebudowy:

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
W-1	0+060.13	kostka brukowa	L	2.5
W-2	0+100.74	kostka brukowa	L	3

4. Odwodnienie chodnika

W celu zapewnienia prawidłowego i sprawnego odprowadzenia wody zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie nawierzchni chodnika na teren nieutwardzony działki i do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej. Nie powoduje zagrożenia dla odbywającego się ruchu kolejowego (odwodnienie praktycznie bez zmian w stosunku do stanu istniejącego).

5. Rozwiązania wysokościowe

Niweletę chodnika zaprojektowano z uwzględnieniem warunków terenowych, istniejącego stanu zagospodarowania terenu, przebudowywanych zjazdów na teren sąsiedni oraz mając na uwadze projektowaną przebudowę ciągu pieszego na terenie kolejowym, jak i połączenie z istniejącą nawierzchnią chodnika do działki nr 1308. Niweletę na całej długości opracowania zaprojektowano z zachowaniem normatywnych pochyleń podłużnych, minimalny spadek podłużny wynosi $i_{\min}=0.2\%$, natomiast maksymalny spadek podłużny $i_{\max}=1.5\%$.

6. Konstrukcje nawierzchni

Na podstawie wizji w terenie zinwentaryzowano cały odcinek chodnika oraz zebrano obszerną dokumentację zdjęciową. Ustalono, że chodnika posiada nawierzchnię z płyt betonowych 50x50 oraz z kostki granitowej w rejonie zjazdów. Pochylenie poprzeczne nawierzchni jest zróżnicowane. Nawierzchnie zjazdów wymagają ujednolicenia i wysokościowego dowiązania do nowej niwelety chodnika.

Z uwagi na powyższą analizę i uzgodnienie z Zamawiającym przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja nawierzchni chodnika

- 8 cm – betonowa kostka brukowa – szara
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 10 cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5
- 10 cm - warstwa wzmacniająca z gruntu stab. cementem o $R_m=2.5$ MPa

Konstrukcja nawierzchni zjazdu

- 17 cm – kostka granitowa 15x17
- 5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 15 cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5

Poniżej musi znajdować się podłoże z gruntów niespoistych.

Konstrukcja nawierzchni na przejściu dla pieszych

- 17 cm – kostka granitowa 15x17
- 5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 15 cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5

Poniżej musi znajdować się podłoże z gruntów niespoistych.

7. Istniejące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej

W śladzie istniejącego chodnika znajdują się następujące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć elektroenergetyczna niskiego napięcia (w tym oświetlenie)
- sieć wodociągowa
- sieć teletechniczna
- sieć gazowa.

8. Rozbiórka elementów dróg

Planowana inwestycja nie spowoduje konieczność rozbiórki, prócz korytowania istniejącej nawierzchni chodnika.

Jednak szczególną uwagę należy zachować przy rozbiórkach i robotach ziemnych z uwagi na istniejące sieci podziemne. Przed wykonywaniem wykopów należy sprawdzić głębokość istniejących sieci. Lokalizacja istniejących sieci na mapach do zasadniczych może odbiegać od rzeczywistych przebiegów, a głębokość posadowienia nie jest jednoznacznie określona. W związku z powyższym w trakcie realizacji zadania należy poinformować wszystkich gestorów sieci o przystąpieniu do realizacji inwestycji oraz wystąpić o nadzór właścicielki nad jej realizacją. Wszystkie ewentualne kolizje odkryte na etapie realizacji inwestycji należy zlikwidować zgodnie z warunkami określonymi przez ich gestorów.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA