


Inwestor:	GMINA STARE BOGACZOWICE 58-312 Stare Bogaczowice, ul. Główna 132		
<h1>PROJEKT BUDOWLANY</h1>			
<h2>PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU</h2>			
Nazwa zamierzenia budowlanego	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W STRUDZE, DZIAŁKA NR GEOD.130		
Zakres robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia:	Kod CPV 45233142-6	Nazwa kategorii robót Prace dotyczące naprawy dróg	
Lokalizacja robót budowlanych/ numery działek:	województwo: DOLNOŚLĄSKIE powiat: WAŁBRZYSKI gmina: Stare Bogaczowice jednostka ewidencyjna 022107_2 obręb: 0008 Struga numer ew. działki: 130		
Kategoria obiektu budowlanego	XXV		
Obiekt	Droga wewnętrzna		
Projektant Główny Branża Drogowa	inż. Zbigniew STANDER uprawnienia budowlane DOŚ/0093/POD/23 Dolnośląska Okręgowa Izba Inżynierów Bud. Nr ewid. DOŚ/BD/0422/04	Podpis:	
Data opracowania:	30 kwiecień 2024 r.		

Zgodnie z art. 34 ust. 3B ustawy – Prawo budowlane nie ma obowiązku sporządzania PAB i PT w przypadku projektu budowlanego budowy lub przebudowy urządzeń budowlanych oraz podziemnych sieci uzbrojenia terenu, jeżeli całość problematyki może być przedstawiona w projekcie zagospodarowania działki lub terenu.

Egz. 1

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU BUDOWLANEGO

Część 1 . PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Część 2 . WYMAGANE PRZEPISAMI DOKUMENTY

SPIS TREŚCI

STRONA TYTUŁOWA

SPIS TREŚCI

I. Oświadczenie projektanta

1. Przedmiot zamierzenia budowlanego

1.1	Dane podstawowe	.....	3
1.2	Przedmiot i zakres opracowania	.....	3
1.3	Podstawa opracowania	.....	3
1.4	Lokalizacja	.....	5

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1	Istniejące zagospodarowanie terenu	.....	5
2.2	Warunki gruntowo – wodne	.....	8
2.3	Sieci uzbrojenia terenu nie związane z funkcjonowaniem drogi	.....	9
2.4	Zieleń	.....	9

3. Projektowane zagospodarowanie terenu branży drogowej i układ komunikacyjny

3.1	Sieci uzbrojenia terenu nie związane z funkcjonowaniem drogi	.....	9
3.2	Projektowane zagospodarowanie terenu branży drogowej	.....	10
3.3	Odwodnienie drogi – powierzchniowe	.....	13

4. Inne informacje i dane

.....15

5. Kolizje z istniejącą infrastrukturą

.....16

6. Uwagi i zalecenia

.....16

Jedlina Zdrój, 26.04.2024 r.

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW I UPRAWNIENIA

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 34 ust. 3d pkt. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane
(Dz.U. 2021 poz. 2351 z późn. zm.)

OŚWIADCZAM, że

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W STRUDZE, DZIAŁKA NR GEOD.130

Województwo: dolnośląskie, Powiat: wałbrzyski; Gmina: Stare Bogaczowice; Miejscowość: Struga
Obręb: 0008 Struga, Nr ewidencyjny działek: 130
jednostka ewidencyjna: 022107_2

został sporządzony zgodnie
z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

	Autorzy opracowania / nr uprawnień	podpis:
Projektant Główny/ Branża drogowa	inż. Zbigniew Stander uprawnienia budowlane w specjalności inżynierskiej drogowej do projektowania w ogr. zakresie, nr ewid. DOŚ/00093/POD/23	

1. PRZEDMIOT ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

1.1. Dane podstawowe.

Inwestor : GMINA STARE BOGACZOWICE , 58-312 Stare Bogaczowice , ul. Główna 132

Temat projektu : PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W STRUDZE, DZIAŁKA NR GEOD.130

Lokalizacja : województwo: DOLNOŚLĄSKIE
powiat: WAŁBRZYSKI
gmina: Stare Bogaczowice
jednostka ewidencyjna 022107_2
obręb: 0008 Struga
numer ew. działki: 130

1.2. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej wewnętrznej w m. Struga (gmina Stare Bogaczowice, powiat wałbrzyski) polegającej na wzmocnieniu istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz na remoncie innych elementów drogi - na odcinku o pikietażu roboczym: od km 0+000 do km 0+320, o długości 0,320 km. Zadanie to będzie realizowane na zlecenie GMINY STARE BOGACZOWICE, (58-312 Stare Bogaczowice ul. Główna nr 132).

Projektowana droga będzie posiadać:

1. jezdnię o szerokości 3,0m, z nawierzchnią z betonu asfaltowego AC11S 50/70 z lokalnym ograniczeniem krawędzi obramowaniem z krawężników betonowych typu najazdowego,
2. miejsce umożliwiające wymijanie pojazdów na drodze o jezdni jednopasowej – mijankę,
3. wyremontowane przepusty drogowe zlokalizowane pod koroną drogi i pod zjazdami,
4. oczyszczone i sprawnie funkcjonujące rowy drogowe,
5. umocnione pobocza ziemne mieszanką z kruszywa kamiennego niezwiązanego.

Głównym celem przedsięwzięcia jest usprawnienie i poprawa warunków obsługi użytkowników drogi, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji spalin i hałasu oraz poprawa komfortu podróżujących.

Projekt zagospodarowania terenu wraz z niezbędnymi uzgodnieniami stanowią załącznik do wniosku o zgłoszenie robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę.

1.3. Podstawa opracowania.

1.3.1. Podstawa opracowania merytoryczna

1. Istniejące zagospodarowanie terenu.
2. Mapa do celów projektowych: Powiat: wałbrzyski; Gmina: Stare Bogaczowice Obręb geodezyjny: 0008 Struga , dz. 130 w skali 1:500.
3. Inwentaryzacja dla potrzeb projektowych wykonana staraniem projektanta w lutym 2024 roku.

4. Wypis z rejestru gruntów wydany przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Wałbrzychu.
5. Mapa ewidencji gruntów w skali 1:1000 wydana przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Wałbrzychu.
6. DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLASKIEGO z dnia 8 stycznia 2014 r. Poz. 95, UCHWAŁA NR XXIII/136/13 RADY GMINY STARE BOGACZOWICE z dnia 20 grudnia 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w obrębie wsi Struga, gm. Stare Bogaczowice.

1.3.2. Podstawowe przepisy zastosowane w projekcie:

Podstawę opracowania dokumentacji stanowią:

1. Mapa zasadnicza sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500 (aktualna).
2. Mapa ewidencyjna gruntów w skali 1:1000.
3. Wyniki z wizji lokalnej i pomiarów polowych oraz inwentaryzacji stanu technicznego drogi gminnej od km 0+000 do km 0+320 – wykonanych w marcu 2024r.
4. Ustawa „Prawo budowlane” ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - (tekst jednolity Dz.U. R.P. z 12 kwietnia 2023 poz.682 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 10 marca 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351).
5. Obwieszczenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 12 lipca 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. R.P. z dnia 10 sierpnia 2022 r. poz. 1679).
6. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych (D.U. Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 5 kwietnia 2023 r. poz. 645).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. R.P. z dnia 20 lipca 2022 r., poz.1518) - warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz użytkowania dróg publicznych.
8. Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. (Dz.U. 2020 poz. 1609 z późn. zm.).
9. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno - użytkowym

(Dz.U. z 20 grudnia 2021r. poz. 2458).

10. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - opracowano w: Katedrze Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej (listopad 2012r.):
 - załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.
11. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane. (Dz.U. 2021 poz. 2351 z późn. zm.).
12. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. (Dz.U. 2021 poz. 1973 z późn. zm.).
13. Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych. (Dz.U. 2021 poz. 1376 z późn. zm.).
14. Obowiązujące normy techniczne, certyfikaty na znak bezpieczeństwa oraz deklarację właściwości użytkowych, zgodności lub certyfikat zgodności z Polską Normą lub aprobatą techniczną.

1.4. Lokalizacja zadania

Teren lokalizacji inwestycji znajduje się w miejscowości Struga, gmina Stare Bogaczowice, otoczony jest terenami zagospodarowanymi o charakterze rolniczym, bez zabudowy mieszkaniowej - planowanej w przyszłości (działka geod. Nr 130).

Granice działki objętej opracowaniem przedstawiono na rys. P- 01– Projekt zagospodarowania terenu.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Droga gminna na odcinku od km 0+000 do km 0+320 jest drogą ogólnodostępną jednojezdniową, o przekroju szlaku, z jezdnią jednopasową dwukierunkową 1/1, charakteryzującą się następującymi parametrami geometrycznymi:

przekrój szlaku – od km 0+000 do km 0+320

1. jezdnia szerokości 3,0m i o nawierzchni:
2. od km 0+000 – do km 0+320 ulepszonej kruszywem - z mieszanki mineralno – kamiennej, w złym stanie technicznym i wymagającej przebudowy oraz wzmocnienia na nośność 115 kN/oś;
3. pobocza ziemne, obustronne i odcinkowe lokalnie - o szerokości śr. 0,5m;
4. odwodnienie wód opadowych i roztopowych powierzchniowe: częściowo do systemu istniejących odcinkowo rowów drogowych, znacznie zamulonych oraz przegrodzonych zjazdami na grunty rolne oraz do istniejącej kanalizacji deszczowej kD200;
5. istniejące przepusty drogowe: pod koroną drogi oraz pod zjazdami są w złym stanie technicznym i wymagają robót remontowych.

Droga przebiega w terenie niezabudowanym i niezalesionym, o charakterze rolniczym i stanowi dojazd do

gruntów rolnych i gospodarczych - droga o parametrach użytkowych i klasy technicznej D 1/1 o $V_p = 30$ km/h, w układzie komunikacyjnym pełniąca funkcję obsługową bezpośredniego otoczenia oraz obiektów znajdujących się w jej otoczeniu.

Dostępność do drogi zapewnia połączenie z siecią dróg wlotem (PT km 0+000) do drogi wojewódzkiej nr W375 (dz. nr 228). Planowanymi robotami o charakterze przebudowy i remontowymi objęty jest odcinek drogi z przyjętym kilometrażem roboczym jak w pkt.1.2., o przekroju szlaku (drogowym) i o nawierzchni ulepszonej mieszanką mineralno – kamienną i z poboczami gruntowymi odwadniającymi korpus drogi. Pod względem topograficznym trasa drogi przebiega w terenie pagórkowatym a pochylenie podłużne niwelety wynosi od 2% ÷ 8%.

Na całym przedmiotowym odcinku droga znajduje się w granicach administracyjnych powiatu wałbrzyskiego, gminy Stare Bogaczowice. Przedmiotowy odcinek drogi przewidziany do przebudowy znajduje się w obrębie ewidencyjnym 022107_2.0008.130 – Struga.

2.1.1. Opis stanu istniejącego drogi, w tym ogólna charakterystyka stanu elementów drogi

W czasie długoletniej eksploatacji drogi jej część konstrukcji nawierzchni jezdni, szczególnie górne warstwy nawierzchni z mieszanki min.kamiennej, wskutek długotrwałego obciążenia od ruchu ciężkich pojazdów samochodowych i maszyn rolniczych oraz wskutek występowania zróżnicowanych warunków atmosferycznych uległy lokalnie częściowemu zużyciu i zniszczeniu. Wskutek rozmywania od przepływającej i zalegającej wody opadowej i roztopowej zniszczeniu uległy szczególnie górne warstwy nawierzchni gruntowej ulepszonej mieszanką mineralno – kamienną niezwiązaną.

Ogólnie konstrukcja nawierzchni jezdni drogi jest w złym stanie technicznym, głównie w jej górnych warstwach oraz w warstwie kamiennej podbudowy – zniszczone i uszkodzone warstwy konstrukcji nawierzchni kwalifikują się do przebudowy oraz lokalnego odtworzenia i wzmocnienia.

Odcinek drogi nie posiada wszystkich niezbędnych i sprawnych elementów odwodnienia, umożliwiających właściwe odwodnienie korpusu drogi – istniejące pobocza gruntowe są znacznie zawyżone w stosunku do krawędzi pasa ruchu i porośnięte trawą. Odcinkowe rowy drogowe i melioracyjne w otoczeniu drogi są w dużym stopniu zamulone i niedrożne – wymagają oczyszczenia oraz wyprofilowania skarp.

Korpus drogi nie jest właściwie powierzchniowo odwodniony m.in. z uwagi na brak umocnionych i ukształtowanych odpowiednimi spadkami poprzecznymi poboczy umożliwiających prawidłowy spływ wód opadowych z nawierzchni jezdni poza koronę drogi, w tym częściowo do systemu istniejących rowów drogowych oraz istniejącej kanalizacji deszczowej kD200.

Istniejące przepusty drogowe zlokalizowane pod koroną drogi oraz pod zjazdami, o częściach przelotowych z rur betonowych są w złym stanie technicznym i wymagają remontu:

1. w km 0+147 zlokalizowany jest pod koroną drogi przepust rurowy betonowy $\varnothing 50$ cm o długości $L=7,0$ m - część przelotowa przepustu z osłabionych cienkościennych rur betonowych niezbrojonych typu

studziennego w stanie złym, ze ściankami czołowymi o konstrukcji kamiennej na wlocie oraz wylocie uszkodzonymi i z licznymi ubytkami kamienia, bez stabilnych umocnień skarp i dna rowu na wlocie oraz wylocie przepustu – projektowany do remontu;

2. w km 0+243 i km 0+310 (str. prawa) oraz w km 0+255 (str. lewa) zlokalizowane są przepusty pod gruntowymi zjazdami o konstrukcji z rur betonowych \varnothing 40cm, o długościach L=10,0m każdy – ze względu na zły stan techniczny przewidziane do remontu.

Lokalnie na całym odcinku drogi: skarpy, pobocza oraz odcinkowe rowy drogowe porastają krzaki i samosiejki przewidziane do usunięcia.

2.1.2. Stan konstrukcji nawierzchni drogi, poboczy ziemnych i przepustów: pod koroną drogi oraz pod zjazdami

2.1.2.1. Nawierzchnia drogi

Stan konstrukcji nawierzchni drogi i stopień uszkodzenia nie jest zróżnicowany i przedstawia się następująco:

1. na odcinku: od km 0+000 do km 0+320 nawierzchnia jezdni jest w złym stanie. Ten odcinek drogi na całym ciągu przewidzianym do przebudowy posiada lokalnie mocno zniszczone i osłabione trwale warstwy konstrukcji nawierzchni – pierwotnie o konstrukcji tłuczniowej nieulepszonej i mineralno - kamiennej w warstwie podbudowy. Warstwy podbudowy z kruszywa o charakterze mieszanek mineralno - kamiennych oraz warstwy jezdne nawierzchni o konstrukcji lokalnie ze śladowych pozostałości kruszyw o frakcji tłuczniowej, wymagają przebudowy oraz wzmocnienia pakietem warstw bitumicznych z betonu asfaltowego - na całej długości odcinka drogi.

2.1.2.2. Pobocza gruntowe

Istniejące obustronne pobocza gruntowe od km 0+000 do km 0+320 o szerokości śr. 0,5m mają nierówną powierzchnię porośniętą trawą oraz nieodpowiednie spadki poprzeczne i są lokalnie zniszczone, co jest przyczyną gromadzenia się wody opadowej wzdłuż krawędzi jezdni i jej niekontrolowanego spływu z korony drogi. Woda w ten sposób zalega na nawierzchni i przenika do pozostałych po zniszczeniach warstw konstrukcyjnych nawierzchni drogi, powodując jej dalszą przyspieszoną degradację. Pobocza wymagają ścinki głównie warstwy ukorzenionej roślinnością i umocnienia ich nawierzchni gruntowej mieszanką z kruszywa łamanego niezwiązanego stabilizowanego mechanicznie.

2.1.2.3. Przepusty: pod koroną drogi oraz pod zjazdami – wg opisu stanu technicznego jak w pkt. 2.1.1.

Przepust drogowy zlokalizowany w km 0+147 pod koroną drogi o części przelotowej z rur betonowych \varnothing 50cm, o długości L=7,0m i o ściankach czołowych z kamienia jest w złym stanie technicznym. Część przelotowa przepustu z rur betonowych wymaga wymiany na rury HDPE a ścianki czołowe uzupełnienia ubytków kamienia. Skarpy i dno rowu drogowego w rejonie przepustu wymagają oczyszczenia i odmulenia na jego wlocie i wylocie oraz umocnienia przestrzeni brukiem kamiennym ułożonym na warstwie betonu.

Podobnych robót remontowych wymagają przepusty zlokalizowane pod zjazdami w km 0+243 i km 0+310 (p) oraz w km 0+255 (l).

2.1.3. Wykaz działek, na których prowadzone będą roboty budowlane

województwo: dolnośląskie

powiat: wałbrzyski

gmina: Stare Bogaczowice

miejsowość: Struga

obręb ewid.: 022107_2.0008.130 – Struga

numer ewidencyjny działki: 130.

Stan istniejący przedstawia mapa do celów projektowych.

2.2. Warunki wodno-gruntowe

Po analizie warunków geotechnicznych i wodnych stwierdzić należy, że w obszarze objętym badaniami w poziomie posadowienia warunki gruntowo – wodne należy uznać jako proste. Zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U. z 2012, poz. 463) [9] przedmiotowy obiekt projektowanej inwestycji proponuje się zakwalifikować do I kategorii geotechnicznej.

Wykonanie wykopów w korpusie jezdni na całym odcinku drogi - odkrywek kontrolnych pozwoliło na stwierdzenie zalegania w podłożu gruntów wątpliwych i wysadzinowych (żwiry i pospółki gliniaste oraz gliny piaszczyste), które w przeciętnych warunkach wodnych odpowiadają grupie G2/G3 nośności podłoża, zatem nie nadają się i nie spełniają warunków normowych dla podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni drogi. Wymagają dla nowej konstrukcji nawierzchni podatnej wzmocnienia do grupy nośności G1, charakteryzującym się dla KR1/KR2 wartościami: wskaźnika zagęszczenia $Is \geq 1,0$ i modułu sprężystości (wtórny moduł odkształcenia) $E2 \geq 80/100$ MPa.

Grunty tej kategorii jako podatne na uplastycznienie należy zabezpieczyć przed wpływem działania przenikających w głąb konstrukcji nawierzchni wód pochodzących z opadów atmosferycznych i warstwą roztopów. Należy doprowadzić nośność podłoża do grupy nośności G1, poprzez jego ulepszenie z gruntów niewysadzinowych stabilizowanych spoiwem hydraulicznym.

2.3. Sieci uzbrojenia terenu nie związane z funkcjonowaniem drogi

2.3.1. Wskazane na planie geodezyjnym obiekty budowlane – uzbrojenie infrastruktury:

1. sieć kablowa elektryczna doziemna: eNA i eN – zlokalizowana w przeważającej części z lewej strony drogi wzdłuż pasa drogowego, poza koroną drogi i tylko punktowo w poboczu drogi – której zarządcą jest Tauron S.A.,

2. kabel teletechniczny: td bez studni teletechnicznych, zlokalizowany punktowo poprzecznie pod jezdnią w km 0+016 – w zarządzie TPSA,

choć nie wyklucza się w terenie innych nie zidentyfikowanych na mapie urządzeń podziemnych, które nie były zgłoszone do inwentaryzacji lub o których brak jest informacji w instytucjach branżowych.

Projekt nie przewiduje konieczności rozwiązania kolizji z istniejącą infrastrukturą, które wymagałyby zmiany lokalizacji sieci lub ich przebudowy.

Prace branży drogowej będą polegały głównie na wykonaniu przebudowy konstrukcji nawierzchni jezdni zasadniczej oraz zjazdów na grunty rolne. Projekt przewiduje wykonanie nowych warstw podbudowy kamiennej i bitumicznych jezdni zasadniczej oraz zjazdów.

Z realizacją tych elementów robót związane jest min. mechaniczne wykonanie koryta ziemnego o głębokości maksymalnej od 0,3m - do 0,5 m w głąb istniejącej nawierzchni jezdni i korony drogi oraz ścinka istniejących gruntowych poboczy o gr. do 10 cm.

Przy założeniu, że zachowana jest minimalna głębokość ulokowanych urządzeń w pasie drogowym pod jezdnią oraz ich zabezpieczenie w istniejącym korpusie drogi w granicach pasa drogowego jest zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami - nie zachodzi kolizja ze względu na planowane do wykonania prace związane z przebudową nawierzchni drogi.

W przypadku stwierdzenia na mapie, bądź w terenie podczas wykonywania robót ziemnych związanych z wykopami lub korytowaniem występowania w bezpośredniej bliskości istniejących elementów infrastruktury technicznej takich jak przewody energetyczne, należy zachować szczególną ostrożność.

2.4 Zieleń

Na terenach przeznaczonych pod planowaną inwestycję nie planuje się usunięcia obiektów przyrodniczych podlegających ochronie prawnej.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU BRANŻY DROGOWEJ I UKŁAD KOMUNIKACYJNY

3.1. Dane ogólne planowanej inwestycji drogowej

1. droga dojazdowa jednopasowa, dwukierunkowa, jednoprzestrzenna;
2. klasa techniczna drogi: gminna klasy D – długość odcinka 0,322km;
3. natężeniu ruchu - < od 30 000 osi standardowych 100 kN w okresie 20 lat eksploatacji (czyli mniejszym od średniorocznego dobowego ruchu wynoszącego 4 osie standardowe 100 kN w ciągu doby);
4. rodzaj nawierzchni jezdni: bitumiczna podatna;
5. podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana;
6. podłoże ulepszone: grunt stabilizowany cementem;
7. szerokość nawierzchni (nominalny przekrój jezdni): 3,0m – o pochyleniu poprzecznym jezdni jednostronnym wielkości 2%, zmiennym kierunkowo;

8. mijanka drogowa: o szer. nawierzchni 1,5m i dług. 25,0m, obramowana od zewnątrz krawężnikami betonowymi typu najazdowego;
9. szerokość poboczy obustronnie: śr. 0,5m – umocnione mieszanką kruszyw niezwiązanych, stabilizowanej mechanicznie i skropionym w górnej warstwie emulsją asfaltową;
10. rowy drogowe: odcinkowe obustronne o przekroju trapezowym;
11. dopuszczalne obciążenie: 115 kN/oś;
12. kategoria ruchu: KR1 ($E2 \geq 80$ MPa i dla umocnionego podłoża ≥ 50 MPa);
13. projektowany okres eksploatacji nawierzchni: 15 lat.

3.2. Projektowane zagospodarowanie terenu branży drogowej

Projektowany odcinek ma swój początek w km 0+000 na wlocie do drogi wojewódzkiej W375 dz.nr 228 o nawierzchni bitumicznej.

Zachowano istniejącą szerokość jezdni 3,0m oraz korony drogi kl. D – przekrój dwukierunkowy 1/1. Projektowane krawędzie jezdni są prowadzone po istniejących krawędziach istniejącej jezdni zasadniczej. Trasa drogi objęta opracowaniem pokrywa się z osią jezdni istniejącej.

Oś zaprojektowanego odcinka drogi w planie, z zaznaczonymi punktami hektometrycznymi i załamaniami osi zaokrąglonymi krzywymi przejściowymi przedstawia rys. P-01 – Projekt zagospodarowania terenu.

Przebieg niwelety został dostosowany do wysokości punktów początku i końca odcinka przebudowy drogi.

W profilu podłużnym projektowana droga na odcinku szlakuwym wyniesiona zostanie powyżej istniejącej niwelety średnio o 15,0cm.

Zachowano również geometrię wlotu w jednym poziomie tj. włączenie wlotu drogi gminnej przebudowywanej do drogi wojewódzkiej (dz.nr 228) w Strudze - pod kątem 80^0 przecięcia się osi dróg, z wyokrągleniem łuków skrętów promieniami $R_{min.} = 6,0m + 9,0m$ – w km 0+000 (PT).

W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę drogi gminnej a zakres prac obejmuje przebudowę jezdni drogi klasy D, dwukierunkowej jednopasowej i posiadającej następujące parametry szerokości i wielkości pochyłości poprzecznych:

1. od km 0+000 – do km 0+320 jezdni o szerokości 3,0m, o kierunkowo stałym jednostronnym pochyleniu poprzecznym 2% na odcinkach prostych, której trasa przebiega po śladzie istniejącej.
2. w km 0+000 do km 0+090 z lewej strony drogi planowane jest wykonanie od strony skarpy drogowej obramowania krawędzi jezdni krawężnikami betonowymi, z umocnieniem skarpy płytami betonowymi ażurowymi.

3.2.1. W ramach robót związanych z przebudową drogi należy wykonać:

1. mechaniczne usunięcie luźnego kruszywa z istniejącej nawierzchni jezdni zasadniczej i z lokalnym wyrównaniem niwelety drogi, wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża – na śr. głęb. do 20cm;

2. przebudowę konstrukcji nawierzchni jezdni drogi oraz nawierzchni zjazdów gruntowych sposobem „w górę”, polegającej na ułożeniu warstw: z gruntu odpowiednim uziarnieniu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym, mieszanki kruszywa łamanego jako górnej warstwy podbudowy zasadniczej oraz wykonaniu bitumicznej warstwy wiążącej i ścieralnej jak dla KR1, przy założeniu 15-letniego okresu obliczeniowego jej eksploatacji:
 - warstwy z gruntu niewysadzinowego o odpowiednim uziarnieniu (wg PN-B-11113 Kruszywo naturalne do nawierzchni drogowych. Piasek) i współczynnika filtracji $k_{10} \geq 8\text{m/dobę}$, stabilizowanego spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2} \leq 4,0\text{ MPa}$, jako ulepszenie istniejącego podłoża – gr. 15cm;
 - warstwy z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm z kruszywem grubym C90/3, jako górnej w-wy podbudowy zasadniczej - gr. 20cm;
 - warstwy wiążącej z betonu asfaltowego z AC 16W, o właściwościach jak dla KR1, na jezdni zasadniczej – gr. 5cm;
 - warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno - asfaltowej z AC 11S, o właściwościach jak dla KR1, na jezdni zasadniczej – gr. 4cm;
3. ścinkę i umocnienie poboczy mieszanką mineralno-kamienną ze skropieniem i utwaleniem powierzchniowym warstwy górnej emulsją asfaltową – na odcinku od km 0+000 do km 0+320 o szerokości śr. 0,5m, lokalnie jednostronnie;
4. oczyszczenie i udrożnienie istniejących rowów drogowych zlokalizowanych odcinkowo z obu stron drogi od km 0+110 do km 0+320;
5. zabezpieczenie przed oblamywaniem krawędzi bitumicznej nawierzchni jezdni na długości skrzyżowań na wlocie drogi gminnej do drogi wojewódzkiej oraz na długości skarpy z lewej strony drogi - jako wykonanie obramowania tych krawędzi rzędem krawężnika betonowego typu najazdowego 15x20cm ułożonego na warstwie betonu C12/15 o grub. 15cm;
6. rozbiórkę uszkodzonych elementów kamiennych ścianek czołowych oraz naprawę przepustu zlokalizowanego pod koroną drogi, z wymianą jego części przelotowej na rury HDPE o śr. $\varnothing 500\text{ mm}$ i długości $L=7,0\text{m}$ - km 0+147 i ten sam zakres robót został przewidziany dla zniszczonych przepustów zlokalizowanych pod zjazdami o śr. $\varnothing 300\text{mm}$;
7. wycinkę i usunięcie krzaków oraz krzewów z pasa drogowego, w szczególności z przestrzeni skarp rowów drogowych;
8. z lewej strony drogi na odcinku od km 0+000 do km 0+090 ograniczenie krawędzi jezdni zasadniczej krawężnikiem betonowego typu najazdowego 15x20cm ułożonego na warstwie betonu C12/15 oraz umocnienie skarpy drogowej, powyżej krawężnika, płytami betonowymi ażurowymi 60x40x10cm, ułożonymi na podsypce cement. piaskowej 1:2 o gr. warstwy $5 \div 10\text{cm}$;
9. z prawej strony drogi na odcinku od km 0+086 do km 0+111 mijankę, o konstrukcji nawierzchni drogowej

jak dla jezdni zasadniczej - jako element korony drogi umożliwiającej mijanie się dwóch pojazdów.

3.2.2. Konstrukcja nawierzchni drogowej – jezdni zasadnicza, wlot , zjazdów i mijanka

Konstrukcję nawierzchni drogi gminnej przyjęto w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. R.P. z dnia 20 lipca 2022 r., poz.1518) - warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz użytkowania dróg publicznych, jak dla kategorii ruchu KR1.

Przewiduje się wykonanie przebudowy i naprawy warstw kamiennych istniejącej konstrukcji nawierzchni drogowej na zniszczonym odcinku drogi od km 0+000 do km 0+320, z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni na szerokości nowoprojektowanej jezdni jako podłoża dla przebudowanej konstrukcji nawierzchni. Projektuje się również utwardzenie nawierzchni gruntowej zjazdów nad przepustami.

Przy przebudowie i wzmocnieniu nawierzchni minimalna łączna grubość nowych warstw bitumicznych układanych na warstwie pośredniej z materiału niezwiązanego asfaltem powinna odpowiadać wymaganiom „Katalogu wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych” (wyd. 2001 r.) dla założonej kategorii ruchu.

Pakiet nowych warstw bitumicznych (wymennych i/lub wzmacniających powinien być podzielony na warstwy z uwzględnieniem ich funkcji, uziarnienia i grubości zgodnie z zasadami określonymi w „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” - opracowanego w: Katedrze Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej - załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.

3.2.2.1. Projektowane konstrukcje drogowe jezdni kategorii ruchu KR1

Projektuje się wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni zasadniczej oraz zjazdów gruntowych na pola i wlotu do drogi wojewódzkiej na ruch KR1 z następującymi warstwami:

1. warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 – gr.4cm, o powierzchni:

$$\Sigma_{\text{pow.naw.jezdni zas.wlotu,zjazdów i mijanki}}=(921,0+150,0+24,0+35,0)\text{m}^2= \underline{1.130,0\text{m}^2}$$

2. warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 – gr.5cm, o powierzchni: 1.161,0m²

3. podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm z kruszywem grubym C_{90/3} (ziarna przekruszone lub łamane) – gr.20cm, o powierzchni: 1.226,0m²

4. warstwa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego o odpowiednim uziarnieniu (wg PN-B-11113.

Kruszywo naturalne do nawierzchni drogowych. Piasek) i współczynnika filtracji $k_{10} \geq 8\text{m}$

na dobę, stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 $\leq 4,0\text{ MPa}$ – gr.15cm, o pow.: 1.226,0m²

Planowana inwestycja będzie realizowana w zakresie nie wymagającym zmiany granic pasa drogowego.

3.2.3. Mijanka w granicach korony drogi

Z prawej strony drogi na odcinku od km 0+086 do km 0+111 projektuje się wykonanie mijanki umożliwiającej wymijanie pojazdów na drodze o jezdni jednopasowej. Długość mijanki ze skosami wynosi 25,0m a szerokość

jezdni łącznie z mijanką wynosi 4,5m. Zaprojektowano skosy 1:1 oraz pochylenie poprzeczne mijanki co do wartości zgodne z pochyleniem poprzecznym zasadniczego pasa ruchu o wielkości 2% - kierunkowo przeciwny do spadku jezdni zasadniczej. Konstrukcja nawierzchni mijanki zgodna z konstrukcją nawierzchni jezdni zasadniczej, z obramowaniem zewnętrznej krawędzi jezdni krawężnikami betonowymi typu najazdowego.

$$\sum_{\text{pow.nawierzchni mijanki}} = 35,0\text{m}^2$$

3.3. Odwodnienie drogi - powierzchniowe

Odwodnienie nawierzchni jezdni drogi będzie zrealizowane przy użyciu spadków podłużnych i poprzecznych drogi z wykorzystaniem istniejących rowów drogowych oraz istniejącej kanalizacji deszczowej kD200.

Woda powierzchniowa spływająca z nawierzchni ma skład naturalny a wody opadowe oraz roztopowe są słodkimi wodami i ich skład chemiczny nie ulega zmianie.

3.3.1. Konstrukcja poboczy ziemnych i rowy przydrożne

Zaplanowano naprawę odwodnienia nawierzchni drogi wykonując:

1. ścinę warstwy ukorzenionej trawą poboczy gruntowych, a następnie umocnienie poboczy mieszanką mineralno-kamienną ze skropieniem i utwaleniem powierzchniowym warstwy górnej emulsją asfaltową , na całym odcinku z obu stron drogi:
 - od km 0+000 do km 0+320 o szerokości średn. 0,5m obustronnie: 330,0m².
2. odtworzenie i odmulenie istniejących rowów przydrożnych zlokalizowanych obustronnie na odcinku od km 0+110 do km 0+320, rowy drogowe o łącznej długości, bez wliczenia długości przepustów pod zjazdami: 404,0mb.

3.3.2 Krawężniki i płyty ażurowe – lokalizacja oraz konstrukcja

Krawężniki betonowe typu najazdowego przewidziano do ustawienia obustronnie na długości odcinka wlotu drogi gminnej do drogi wojewódzkiej i mijanki oraz jako obramowanie krawędzi zewnętrznej jezdni zasadniczej na odcinku od km 0+000 do km 0+090, po stronie lewej drogi.

Krawężniki 15x22cm posadowione są bezpośrednio na podsypce cem. piask. 1:3 o gr. w-wy 5 cm i na ławie z betonu (C12/15) o gr. w-wy 15 cm, z uformowaniem z tyłu krawężników oporu z betonu oraz z wypełnieniem przestrzeni za krawężnikami mieszanką min. kam. 0/31,5mm na szerokości po 0,5m.

Zasadnicze wyniesienie projektowanych krawężników ponad krawędź jezdni wynosi: dla krawężników najazdowych 6 cm. Natomiast na długości chodnika przy drodze wojewódzkiej następuje jego obniżenie do 2 cm.

$$\underline{135,0\text{mb.}}$$

Skarpę korpusu drogowego przewiduje się umocnić nad krawężnikiem płytami betonowymi ażurowymi 60x40x10cm, ułożonymi na podsypce cement. piaskowej 1:2 o gr. 5 -10cm.

$$\underline{36,0\text{ m}^2}$$

3.3.3. Przepust pod koroną drogi

Projektuje się wykonanie następujących prac remontowych i naprawczych dla przepustów:

1. rozbiórkę uszkodzonych elementów przepustów betonowych tj. ścianek czołowych z elementów

- kamiennych oraz części przelotowych z rur betonowych cienkościennych niezbrojonych typu studziennego - 1 szt. zlokalizowanego pod koroną drogi w kilometrażu opisanym w pkt. 2.1.1.;
2. ułożenie w obrębie wykopu ławy fundamentowej o gr.25cm z pospółki o uziarnieniu 0-20mm, zagęszczonej do wskaźnika zagęszczenia 0,98 wg standardowej próby Proctora;
 3. ułożenie na ławie z pospółki części przelotowych przepustów – rur HDPE spiralnie karbowanych, o wytrzymałości na ściskanie rury minimum 8 kPa, o średnicy wewnętrznej \varnothing 500mm, z zasypką z piasku gruboziarnistego zagęszczonej do wskaźnika zagęszczenia $\geq 0,95$ w strefie bezpośredniej przy rurze i $\geq 0,98$ w pozostałej strefie;
 4. wykonanie ścianek czołowych o konstrukcji z kamienia łamanego ułożonego na betonie jako murku pełnego posadowionego na fundamencie betonowym oraz umocnienia dna i skarp rowów na wlocie oraz wylocie przepustu, z prefabrykowanych płyt betonowych ażurowych ułożonych na warstwie betonu 10cm - w celu ochrony konstrukcji elementów przepustów przed okresowym spływem nawalnych wód opadowych.
 5. wymianę części przelotowych na rury spiralnie karbowane polietylenowe z HDPE o średnicach wewnętrznych:
 - \varnothing 500mm o długości łącznej $L=7,0m$ wraz z remontem ścianek czołowych – szt. 2 oraz umocnieniem skarp i dna rowów płytami betonowymi ażurowymi na wlotach i wylotach przepustów, na odcinkach o długości po 2,0m;

3.3.4. Zjazdy i przepusty pod nimi

Projektuje się wykonanie następujących prac remontowych i naprawczych zjazdów:

1. utwardzenie nawierzchni gruntowej zjazdów na grunty rolne o konstrukcji jak dla jezdni zasadniczej o powierzchni $3 \times 8,0m^2 = \underline{24,0m^2}$;
2. rozbiórkę uszkodzonych elementów przepustów betonowych tj. ścianek czołowych z bloczków betonowych oraz części przelotowych z rur betonowych cienkościennych niezbrojonych typu studziennego - zlokalizowanych pod zjazdami w kilometrażu opisanym w pkt. 2.1.1.;
3. ułożenie w obrębie wykopu ławy fundamentowej o gr.15cm z pospółki o uziarnieniu 0-20mm, zagęszczonej do wskaźnika zagęszczenia 0,98 wg standardowej próby Proctora;
4. ułożenie na ławie z pospółki części przelotowych przepustów – rur HDPE spiralnie karbowanych, o wytrzymałości na ściskanie rury minimum 8 kPa, o średnicy \varnothing 300mm, z zasypką z piasku gruboziarnistego zagęszczonej do wskaźnika zagęszczenia $\geq 0,95$ w strefie bezpośredniej przy rurze i $\geq 0,98$ w pozostałej strefie;
5. wykonanie umocnień skarpy korpusu drogowego o konstrukcji z brukowca kamiennego ułożonego na warstwie z betonu C 12/15 - nad częścią przelotową wraz z umocnieniem dna i skarp rowów na wlocie oraz wylocie przepustu, z prefabrykowanych płyt betonowych ażurowych ułożonych na warstwie betonu C

12/15 gr. 10cm - w celu ochrony konstrukcji elementów przepustów przed okresowym spływem nawałnych wód opadowych.

6. wymianę części przelotowych na rury spiralnie karbowane polietylenowe z HDPE o średnicach:
 - Ø 300mm o długości łącznej $L=3 \times 6,0\text{m}=18,0\text{m}$ wraz z obrukowaniem kamiennym skarp korpusu nad częścią przelotową – szt. 6 oraz umocnieniem skarp i dna rowów płytami betonowymi ażurowymi na wlotach i wylotach przepustów, na odcinkach o długości po 2,0m.

4. INNE INFORMACJE I DANE

Nie przewiduje się żadnych zagrożeń i uciążliwości, oraz nie przewiduje się naruszenia uzasadnionych interesów osób trzecich.

Zamierzenie budowlane nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na jego realizację jak również sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 zm.).

Planowana inwestycja nie narusza głównych elementów środowiska, nie będzie realizowana na obszarze cennych zbiorowisk roślinnych, siedlisk ryb, płazów czy Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Na terenie planowanej inwestycji nie znajdują się drzewa będące pomnikami przyrody ożywionej.

Skala i zasięg oddziaływania obejmuje najbliższe sąsiedztwo prowadzonych robót, nie przekroczy granic Gminy Stare Bogaczowice i znajduje się w znacznej odległości od granic kraju, nie następuje zatem transgraniczne oddziaływanie na środowisko, a tym samym planowane zamierzenie budowlane nie wymaga utworzenia obszaru ograniczenia użytkowania.

Realizacja przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego nie będzie powodować ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, energii elektrycznej oraz środków łączności, dostępu do światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi.

Wykonawca zapewni ochronę przed zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby, jak również ochronę przed zalewaniem wodami opadowymi.

Wykonawca robót powinien minimalizować uciążliwości związane z budową tj. hałas, zanieczyszczenia.

Prace budowlane należy prowadzić w godzinach dziennych, z użyciem sprzętu spełniającego dopuszczalne normy.

Nie przewiduje się także ograniczenia ruchu pieszych. Wykonawca winien zabezpieczyć i zagwarantować bezpieczne przejścia.

5. KOLIZJE Z ISTNIEJĄCĄ INFRASTRUKTURA

W bezpośrednim otoczeniu projektowanych elementów znajdują się istniejące sieci i urządzenia podziemne, w związku z czym należy:

1. W obrębie istniejących sieci uzbrojenia podziemnego wszelkie roboty, a w szczególności roboty ziemne, należy prowadzić ręcznie z zachowaniem największej ostrożności.
2. O rozpoczęciu prac w obrębie sieci podziemnych należy bezwzględnie powiadomić ich właścicieli oraz administratorów.
3. W obrębie opracowania znajdują się sieci jak w pkt. 2.3. PB - należy je zabezpieczyć podczas prowadzenia prac budowlanych, zgodnie z ewentualnymi zaleceniami ich administratorów.
4. Nieczynne urządzenia, sieci, kanały trwale usunąć z gruntu w porozumieniu z ich właścicielami.

6. INFORMACJE O OBSZRZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania (art. 20 ust. 1 pkt 1c PB) projektowanego obiektu budowlanego nie powoduje utrudnień w sposobie zagospodarowania sąsiednich nieruchomości oraz nie wykracza poza granice działki 130 obręb 0008 Struga określenie obszaru oddziaływania na podstawie przepisów:

1. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane. (Dz.U. 2021 poz. 2351 z późn. zm.),
2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. (Dz.U. 2021 poz. 1973 z późn. zm.),
3. Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych. (Dz.U. 2023 poz. 645 z późn. zm.),
4. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518),
5. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. 2021. poz. 741 z późn. zm.),
6. 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 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.),
7. Rozporządzenie Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 z późn. zm.).

7. UWAGI I ZALECENIA

Wszelkie zmiany w projekcie dotyczące parametrów technicznych konstrukcji, rozwiązań materiałowych i technologicznych nie pogarszające parametrów użytkowych jak również parametrów technicznych przedmiotowej konstrukcji jezdni przyjmuje się za nieistotne odstępianie od zatwierdzonego projektu budowlanego.

Wszelkie materiały wbudowywane i instalowane winny posiadać atesty dopuszczające do stosowania, znaki bezpieczeństwa (przy materiałach wymaganych) – zgodnie z wymogami przepisów polskich.

Grunt z urobku związany z korytowaniem pod nawierzchnie ulepszone oraz pozostałe elementy z rozbiórki istniejących nawierzchni należy w całości zutylizować na składowiskach do tego celu przeznaczonych.

Roboty budowlane należy wykonywać zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym. Wszelkie odstępstwa winny być konsultowane z autorami projektu.

W czasie wykonywania robót budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na następujące elementy, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- właściwy rozładunek ciężkich materiałów,
- składowanie materiałów zgodnie z instrukcjami producentów i przepisami BHP w miejscach, do których będzie ograniczony dostęp osób niezatrudnionych,
- zagrożenia przy robotach budowlanych prowadzonych przy montażu i demontażu ciężkich elementów prefabrykowanych,
- wykonywanie robót ziemnych związanych z przemieszczaniem i zagęszczaniem gruntu.

W/w roboty należy prowadzić ze szczególną ostrożnością przy zachowaniu przepisów BHP określonych w:

1. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. nr47, poz.401.);
2. Rozporządzeniu MG z dnia 20.09.2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dz.U. nr 118, poz.1263);
3. Rozporządzeniu MG z dnia 17.09.1999 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach i instalacjach energetycznych (Dz.U. nr80, poz.912),
4. Rozporządzeniu MG PMB z dnia 28.03.1972 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych i rozbiórkowych (Dz.U. nr 13, poz. 93),

Dodatkowo pracownicy wykonujący roboty są narażeni na hałas powstający ze sprzętu budowlanego używanego do wykonywania robót.

W czasie wykonywania robót należy zwrócić szczególną uwagę na następujące elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

1. lokalizację baz, warsztatów, magazynów, składowisk, dróg dojazdowych,
2. stosowanie środków ostrożności i zabezpieczeń przed:
 - zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi,
 - zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami,
 - możliwością powstania pożaru,
 - materiały łatwopalne będą składowane w sposób zgodny z odpowiednimi przepisami i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich,.

Sprawny sprzęt przeciwpożarowy, wymagany przez odpowiednie przepisy należy zabezpieczyć na terenie baz produkcyjnych, w pomieszczeniach biurowych i magazynach oraz w maszynach i pojazdach.

Po zakończeniu robót Wykonawca jest zobowiązany do wykonania pomiarów geodezyjnych powykonawczych i przedłożenia ich Inwestorowi w dniu odbioru robót. Obsługę geodezyjną zlecić uprawnionemu geodecie.

Roboty należy wykonywać zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, obowiązującymi przepisami i normami - zgodnie ze sztuką budowlaną.

Należy przestrzegać „Warunków wykonania robót budowlanych.”

W obrębie istniejących sieci uzbrojenia podziemnego wszelkie roboty, a w szczególności roboty ziemne, będą prowadzone ręcznie z zachowaniem największej ostrożności. Ewentualne kolizje z urządzeniami obcymi Wykonawca rozwiąże we własnym zakresie w uzgodnieniu i pod nadzorem ich administracji i zarządów.

Projektowane sieci uzbrojenia terenu zlecić do wytyczenia i pomiaru powykonawczego (przed ich zasypaniem) uprawnionej jednostce geodezyjnej,

Znajdujące się na obszarze inwestycji znaki geodezyjne chronić przed zniszczeniem – zgodnie z prawem geodezyjnym i kartograficznym z dnia 17.05.1989r.

Zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. – „o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami”, (t.j z 2003 Dz.U. nr 162, poz. 1568 ze zm.): kto, w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany:

1. wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot,
2. zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,
3. niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta).

Przed przystąpieniem do realizacji zadania kierownik budowy sporządzi plan BIOZ, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Jeżeli gdziekolwiek w dokumentacji użyto nazwy marek /firm/, wyrobów budowlanych czy technologii, w myśl Art.29 ust.3 ustawy Prawo zamówień publicznych, należy to traktować jako informację na temat oczekiwanego standardu i poziomu jakości, a nie ściśle określenie wyrobu koniecznego do użycia. Możliwe jest zastosowanie innych równoważnych wyrobów budowlanych i technologii, których równoważność opisano w Specyfikacjach Technicznych lub dokumentacji projektowej.

Do wykonania robót można przystąpić po wykonaniu organizacji ruchu na czas budowy oraz wytyczenia prowadzenia robót.

Odpowiedzialność za bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego w obrębie prowadzonych robót ponosi Wykonawca.

inż. Zbigniew STANDER
uprawnienia budowlane DOŚ/0093/POD/23
Dolnośląska Okręgowa Izba Inżynierów Bud.
Nr ewid. DOŚ/BD/0422/04

