



IRENEUSZ IGNASZAK

BUDOWNICTWO KOMUNIKACYJNE

PROJEKTY NADZORY

Nr uprawnień: UAN - 8386/7/8

w zakresie budowy dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych oraz typowych mostów i przepustów

ZLECENIE / UMOWA

z dnia 28.04.2010r.

PROJEKT BUDOWLANY

PROJEKT BUDOWLANO – WYKONAWCZY

Zlecniodawca: **Gmina Chodzież**

Adres budowy: **Rataje, gmina Chodzież**

Obiekt:

Przebudowa drogi Rataje – droga dojazdowa do pól

OBREB DZIAŁKI NR: 123, 42

Branża projektu: **drogowa**

Zawartość:

1.	Opis techniczny
2.	Zagadnienia BHP
3.	Wykaz właścicieli i władających
4.	Mapa ewidencyjna
5.	Obliczenia ilości do przedmiaru robót
6.	Przedmiar robót
7.	Część rysunkowa

	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS	DATA
Projektował	mgr inż. Ireneusz Ignaszak		06.2010
Opracował	inż. Paweł Ignaszak		06.2010
Sprawdził	mgr inż. Andrzej Tomaszewski		06.2010

SPIS RYSUNKÓW

1. Plan orientacyjny
2. Plan sytuacyjny – skala 1 : 1000
3. Przekrój podłużny – skala 1 : 100/1000
4. Przekrój normalny – skala 1 : 20

Jarocin, czerwiec 2010 r.
.....
(miejscowość i data)

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 20 ust. 4 z dnia 07 lipca 1994r. – Prawo Budowlane
(jednolity tekst Dz.U. z 2003r. Nr 207. poz. 2016 z późniejszymi zmianami)

OŚWIADCZAM,

że projekt budowlany

PRZEBUDOWA DROGI RATAJE – DROGA DOJAZDOWA

DO PÓL

.....
.....
.....
.....

.....
(nazwa rodzaj i adres zamierzenia budowlanego)

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami
wiedzy technicznej.

Projektant: Sprawdzający:
(podpis i pieczęć) (podpis i pieczęć)

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania:

- Umowa na opracowanie dokumentacji technicznej, z dnia 28.04.2010r. z Gminą Chodzież.
- Aktualizowana mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000
- Wizja w terenie i pomiary uzupełniające
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. (Dz. U. Nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2. Cel opracowania:

Celem opracowania jest przebudowa drogi w Ratajach w gminie Chodzież stanowiącej dojazd do pól.

3. Opis sytuacji:

Długość przebudowywanej drogi gminnej (odcinek A-D) wynosi 3870,00 m.

Odcinki drogi A-B (km 0+000,00 – 1+400,00) oraz odcinek C-D (km 3+500,00 – 3+870,00) to odcinki o istniejącej nawierzchni tłuczniowej wymagającej wzmocnienia poprzez ułożenie warstwy o grubości 15 cm z kruszywa łamanego. Natomiast odcinek B-C (km 1+400,00 – 3+500,00) to odcinek o nawierzchni gruntowej żwirowo – piaskowej, na którą należy ułożyć warstwę konstrukcyjną o grubości 20 cm z kruszywa łamanego

Realizację zadania, to jest przebudowy drogi podzielono na trzy etapy jak niżej:

- I etap: odcinek B-B' od km 1+400,00 do km 2+000,00 (długość 600,00 m)
- II etap: odcinek A-B od km 0+000,00 do km 1+400,00 (długość 1400,00 m)
- III etap: odcinek B'-D od km 2+000,00 do km 3+870,00 (długość 1870,00 m)

Niniejsze opracowanie dotyczy tylko przebudowy drogi w zakresie etapu I, to jest odcinka od punktu B do punktu B', który biegnie po istniejącym śladzie drogi i jest odcinkiem o łącznej długości 600,0 m składającym się z dwóch prostych połączonych łukiem poziomym o promieniu $R = 50,0$ m

Podział na etapy realizacji przedstawiono na rysunku nr 1 – plan orientacyjny, a przebieg trasy I etapu na rysunku nr 2 – plan sytuacyjny.

4. Niweleta:

Projektowaną niweletę przebudowywanego odcinka drogi poprowadzono równolegle do istniejącej, którą przedstawiono na rysunku nr 3 – przekrój podłużny.

5. Przekrój normalny:

Przyjęto następujący przekrój normalny drogi:

- szerokość jezdni – 4,00m
- szerokość pobocza – 0,75m
- spadek jezdni dwustronny $i = 3,0\%$

Konstrukcję nawierzchni jezdni projektuje się jako nawierzchnię tłuczniową jak niżej:

- warstwa grubości 5 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie jako górna warstwa podbudowy
- warstwa grubości 15 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie jako dolna warstwa podbudowy

Konstrukcja zjazdów na pola:

- warstwa grubości 20 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie jako górna warstwa podbudowy
- warstwa podsypkowa grubości 10 cm z piasku średniego

Istniejące pobocza należy podnieść do wysokości projektowanej nawierzchni jezdni poprzez ułożenie warstwy z kruszywa naturalnego - żwiru na szerokości min. 0,75 m o grubości średnio 8 cm.

Projektowaną konstrukcję nawierzchni jezdni przebudowywanego odcinka drogi przedstawia rysunek nr 4 – przekrój normalny.

6. Odwodnienie:

Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni jezdni nie zmieniono i odbywać się będzie grawitacyjnie poprzez nadane spadki podłużne i poprzeczne w sposób rozproszony przez pobocze do istniejącego rowu przydrożnego.

Istniejący dwustronny rów przydrożny należy oczyścić z namułu wraz z profilowaniem skarp. Również należy oczyścić z namułu istniejące przepusty pod zjazdami na pola.

7. Roboty ziemne:

Roboty ziemne sprowadzają się zasadniczo do wykonania koryta (wykopu) głębokości średnio 5 cm jako wyrównanie podłoża pod konstrukcję jezdni.

Miejsce odwozu nadmiaru gruntu z wykopu wskaże Zamawiający

8. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia:

Zgodnie z wymogami Prawa Budowlanymi Art. 20.1 ustęp 1b poniżej przedstawia się informację dotyczącą:

- a) wykonywanie robót ziemnych związanych z korytem pod konstrukcję nawierzchni jezdni i odmuleniem rowów

Przed przystąpieniem do robót ziemnych konieczne jest zbadanie terenu, czy nie ma na nim w miejscach przewidywanych wykopów przewodów wodociągowych, kanalizacyjnych, kablowych. W przypadku ich istnienia należy przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności tj. roboty ziemne należy wykonać ręcznie a roboty prowadzić pod ścisłym nadzorem delegata odpowiedniego zakładu. Wykonywanie wykopów poprzez ich podkopywanie jest niedopuszczalne. Przy mechanicznym sposobie wykonywania koryta pod konstrukcję nawierzchni jezdni i odmulenia rowów należy przestrzegać szczególnych warunków bezpieczeństwa, związanych z pracą i obsługą maszyn, które mogą stanowić zagrożenie dla osób zatrudnionych lub znajdujących się w pobliżu.

- b) wykonywania robót drogowych w pasie drogowym.

Roboty należy prowadzić z wyłączeniem części powierzchni jezdni z ruchu.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Urządzenia użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze winny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót.

Osobom wykonującym czynności związanych z robotami na drodze należy wydać odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej. Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odblaskowe.

Miejsce robót powinno być odgrodzone od ruchu zaporami drogowymi, ustawionymi możliwie blisko terenu robót, tak aby odcinek jezdni był jak najkrótszy, a jej zwężenie jak najmniejsze. Niezależnie od zapór drogowych, w poprzek jezdni należy

stosować od strony najazdu na zwężony odcinek jezdni tablicę kierującą. Oznakowanie robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu powinno ostrzegać kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach w ruchu.

Warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano – montażowych przedstawiono w przepisach podanych w projekcie budowlano – wykonawczym w pozycji „Zagadnienia BHP”.

Opracował: