

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO-WYKONAWCZE

"NIWELLA" s.c.

97-400 Bełchatów
ul. Kalinowa 35
tel. 044 633-46-05

INWESTOR

GMINA DŁUTÓW
UL. PABIANICKA 25
95-081 DŁUTÓW

CPV - 45233140-2

NAZWA OPRACOWANIA:

REMONT DROGI DOJAZDOWEJ DO GRUNTÓW
ROLNYCH W M. ŚLĄDKOWICE II GMINA DŁUTÓW

Wykaz działek, przez które przebiega proj. inwestycja

Lp.	Obręb	Nr działki	Właściciel/ Władający
1.	18	234	SKARB PAŃSTWA PAŃSTWOWE WODY I ROWY
2.	18	637	GMINA DŁUTÓW URZĄD GMINY W DŁUTOWIE
3.	18	1326	POWIAT PABIANICKI STAROSTWO POWIATOWE W PABIANICACH WYDZIAŁ DRÓG I MOSTÓW

PROJEKTANT	
IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS
mgr inż. Wiesław Paźgier	

1

MAJ 2011 r.

SPIS TREŚCI

1. Plan orientacyjny 1:25 000	1
2. Oświadczenie projektanta	2
3. Zaświadczenie ŁOIIB 2011 r. – branża drogowa	3
4. Decyzja o stwierdzeniu przygotowania zawodowego-branża drogowa	4
5. Opis techniczny	5÷9
6. Plan sytuacyjny – rys. nr 1	10
7. Przekrój normalny – szczegóły konstrukcyjne – rys. nr 2	11
8. Wypis uproszczony z rejestru gruntów	12
9. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie	13÷15

PLAN ORIENTACYJNY

ŚLĄDKOWICE II skala 1 : 25 000



OŚWIADCZENIE

**dotyczy: projektu remontu drogi dojazdowej do gruntów rolnych
w m. Śładkowiec II, Gmina Dłutów.**

Oświadczam, że projekt remontu drogi dojazdowej do gruntów rolnych w m. Śładkowiec II, Gmina Dłutów został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

PROJEKTANT:

I. BRANŻA DROGOWA:

.....

OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU REMONTU DROGI DOJAZDOWEJ DO GRUNTÓW ROLNYCH
W M. ŚLĄDKOWICE II, GMINA DŁUTÓW

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią :

1. Umowa zawarta w Dłutowie, pomiędzy Wójtem Gminy Dłutów, a Przedsiębiorstwem Projektowo - Wykonawczym, „NIWELLA” s.c. z Bełchatowa.
2. Mapa ewidencyjna w skali 1:6000.
3. Wizja w terenie wykonana w marcu 2011 roku.

II. ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie dotyczy odcinka drogi dojazdowej do gruntów rolnych w m. Ślądkowice II. Początek odcinka remontowanego - od krawędzi jezdni drogi gminnej Mierzączka Duża ÷ Ślądkowice. Całkowita długość odcinka remontowanego – 2151,0m.

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach nr 234, 637, 1326.

Przy drodze zlokalizowane są gospodarstwa rolne, droga sąsiaduje z gruntami rolnymi.

W zakres inwestycji wchodzi: remont jezdni i poboczy oraz remont rowu i rur pod zjazdami gospodarczymi.

III. STAN ISTNIEJĄCY

1. Charakterystyka terenu

Przedmiotowa droga posiada przekrój szlakowy z jezdnią bitumiczną i gruntowymi poboczami.

Konstrukcję jezdni stanowi nawierzchnia bit.-podwójne powierzchniowe utrwalenie na podbudowie z kruszywa 0÷31,5mm o średniej grubości ok. 13cm.

Odwodnienie powierzchniowe na niżej leżące tereny.

Na odcinku do km 0+700,00 po lewej stronie, (od strony zlewni) zlokalizowane są rowy: na odcinku km 0+129,00 ÷ 0+338,00 gł. ok.70 natomiast na odcinku km 0+328,00 ÷ 0+700,00 gł. ok. 30cm.

Na odcinku 1+232,00 ÷ 2+131,00 po prawej stronie, (od strony zlewni) zlokalizowane są rowy gł. ok.60÷70 (stromie skarpy).

W rowie, na wysokości zjazdów gospodarczych zlokalizowane są rury betonowe Ø300. Część rur jest zamulona, natomiast niektóre są załamane.

Pod jezdnią remontowanego odcinka drogi zlokalizowane są przepusty z rur betonowych.

W km 0+336,50 przepust bet. 1x Ø600 z rowem odpływowym w polach (zamulony) natomiast w km 1+475,00 przepust bet. 1x Ø300 z rowem odpływowym przydrożnym w ciągu drogi bocznej.

Mały spadek podłużny rowów odpływowych – słaby odpływ.

W podłożu zalegają grunty przepuszczalne i słaboprzepuszczalne.

W pasie drogowym zlokalizowany jest wodociąg w 110, kabel elektryczny i kabel telefoniczny.

Droga przebiega przez tereny rolne. Pas drogowy wyznaczają granice działek.

W pasie drogowym zlokalizowane są drzewa oraz krzaki samosiejki do 10lat.

2. Ocena stanu technicznego istniejącej jezdni

I odcinek 0+000,00÷0+525,0 - Na odcinku do km 0+020,0 jezdnia jest lekko spękana, na dalszym odcinku do km 0+525,0 jezdnia w złym stanie - liczne spękania i ubytki nawierzchni oraz częściowo także podbudowy na głębokość do 6cm. Konstrukcja jezdni posadowiona bezpośrednio na gruncie rodzimym. W podłożu występuje ziemia organiczna oraz namuły szare. Podłoże znacznie nawodnione – poziom wody gruntowej na głębokości ok. 70cm p.p.t. Zlewnia z obu stron na drogę. Rów prawostronny w znacznym stopniu zamulony.

II odcinek 0+525,00÷0+650,0 – jezdnia spękana oraz nieliczne wyboje do gł. ok. 4cm. Zlewnia i rów z lewej strony drogi.

III odcinek 0+650,00÷0+694,0 – jezdnia w dobrym stanie lokalnie nieliczne spękania. Zlewnia i rów z lewej strony drogi.

IV odcinek 0+694,00÷0+728,0 – jezdnia w złym stanie - liczne spękania i ubytki nawierzchni oraz częściowo także podbudowy na głębokość do 5cm. Zlewnia z lewej strony drogi.

V odcinek 0+728,00÷0+890,0 – jezdnia w dobrym stanie lokalnie nieliczne spękania. Droga wyniesiona ponad teren – na wododziale. Konstrukcja jezdni posadowiona na gruncie przepuszczalnym. Górną warstwę podłoża ok. gr. 20cm stanowi ziemia organiczna , poniżej występują grunty piaszczyste.

VI odcinek 0+890,00÷0+965,0 – jezdnia w złym stanie - liczne spękania nawierzchni oraz zapadlisko na krawędzi jezdni. Droga wyniesiona ponad teren – na wododziale.

VII odcinek 0+965,00÷1+215,0 – jezdnia w dobrym stanie – lokalnie bardzo nieliczne spękania nawierzchni. Droga wyniesiona ponad teren – na wododziale. Konstrukcja jezdni posadowiona na gruncie przepuszczalnym. Górną warstwę podłoża ok. gr. 20cm stanowi ziemia organiczna , poniżej występują grunty piaszczyste.

VIII odcinek 1+215,00÷1+485,0 – jezdnia w złym stanie - liczne spękania i ubytki nawierzchni oraz częściowo także podbudowy na głębokość do 4cm, lokalne odkształcenia (wysadzenie pasa środkowego przy zapadających krawędziach). Konstrukcja jezdni posadowiona na gruncie rodzimym. Górną warstwę podłoża ok. gr. 5cm stanowi ziemia organiczna , poniżej występują grunty gliniaste. Zlewnia i rów z prawej strony drogi. Po lewej stronie lokalne odcinki rowu.

IX odcinek 1+485,00÷1+575,0 – jezdnia w dobrym stanie – lokalnie bardzo nieliczne spękania nawierzchni. Konstrukcja jezdni posadowiona na gruncie przepuszczalnym. Górną warstwę podłoża ok. gr. 10cm stanowi ziemia organiczna , poniżej występują grunty gliniaste. Zlewnia i rów z prawej strony drogi.

X odcinek 1+575,00÷2+037,0 – nawierzchnia jezdni spękana oraz nieliczne wyboje do gł. ok. 4cm. Konstrukcja jezdni posadowiona na gruncie przepuszczalnym. Górną warstwę podłoża ok. gr. 15cm stanowi ziemia organiczna , poniżej występują grunty gliniaste. Zlewnia i rów z prawej strony drogi. Osunięte pobocza.

XI odcinek 2+037,00÷2+131,0 – jezdnia w złym stanie - liczne spękania i ubytki nawierzchni oraz częściowo także podbudowy na głębokość do 7cm. Zapadliska krawędzi jezdni. Konstrukcja jezdni posadowiona bezpośrednio na gruncie rodzimym -ziemia organiczna. Górną warstwę podłoża ok. gr. 15cm stanowi ziemia organiczna , poniżej występują grunty gliniaste.

IV. PROJEKT REMONTU

1.Parametry geometryczne remontowanej drogi :

– Szerokość jezdni:

na włączeniu w drogę bitumiczną (odc. 0+000,0÷0+045,0) szerokość zmienna - 7,0÷5,0m ,
na odcinku 0+045,00÷0+600,0 - 5,0m, na odc. 0+600,00÷0+650,0 szerokość zmienna - 5,0÷4,0m,
na odcinku 0+650,00÷0+890,0 - 4,0m, na odc. 0+890,00÷0+925,0 poszerzenie na łuku - 4,0÷5,0m,
na odcinku 0+925,00÷1+005,0 - 5,0m, na odcinku 1+005,00÷1+040,0 poszerzenie na łuku - 5,0m,
na odcinku 1+040,00÷2+030,0 - 4,0m, na odc. 2+030,00÷2+065,0 poszerzenie na łuku -4,0÷5,0m,
na odcinku 2+065,00÷2+131,0 (łuki i odcinek prosty) -szerokość -5,0m,
na odcinku 2+131,00÷2+151,0 (włączenie w istn. jezdnię bit.) szerokość zmienna -5,0m÷sz. istn.

– Przekrój poprzeczny (istniejący): na prostej – spadek daszkowy 2-3% , a na łuku jednostronny i%

– Pobocza obustronne gruntowe, szerokości 0,75m

– Spadek poboczy: - 6%

2. Remont drogi:

Konstrukcja jezdni I

(odcinek 0+000,0÷0+020,0) (odcinek 0+728,0÷0+890,0) (odcinek 0+965,00÷1+215,0)
(odcinek 1+485,0÷1+575,0)

- Podwójne powierzchniowe utwalenie nawierzchni emulsją asfaltową modyfikowaną i grysem kamiennym bazaltowym frakcji 8/11 mm w il. $13 \text{ dm}^3/\text{m}^2$ oraz frakcji 2/5 mm w il. $8 \text{ dm}^3/\text{m}^2$

Konstrukcja jezdni II

(odcinek 0+020,0÷0+525,0)

- Podwójne powierzchniowe utwalenie nawierzchni emulsją asfaltową modyfikowaną i grysem kamiennym bazaltowym frakcji 8/11 mm w il. $13 \text{ dm}^3/\text{m}^2$ oraz frakcji 2/5 mm w il. $8 \text{ dm}^3/\text{m}^2$

- Górna warstwa podbudowy gr. 7cm z grysu łamanego do naw. drogowych fr. 16÷31,5mm (zamknięcie miałem kamiennym fr. 0÷4mm w ilości $14,3\text{kg}/\text{m}^2$).

- Dolna warstwa podbudowy z tłucznia wg PN-S-06102.- gr. 18 cm po zagęszczeniu.

Uwaga:

Do wykonania podwójnego powierzchniowego utwalenia nawierzchni dopuszcza się stosowanie innych frakcji kruszywa (o podobnej granulacji), po uprzednim uzgodnieniu z Inwestorem.

Konstrukcja jezdni III

(odcinek 0+525,0÷0+728,0) (odcinek 0+890,0÷0+965,0) (odcinek 1+575,0÷2+030,0)
(odcinek 2+131,0÷2+151,0)

- Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej gr. 4cm wg PN-EN 13108-1:2006 (U)
(mieszanka grysowo-żwirowa II st.)

- Wyrównanie istniejącej nawierzchni betonem asfaltowym -średnio $50\text{kg}/\text{m}^2$.

Konstrukcja jezdni IV

(odcinek 1+215,0÷1+485,0)

- Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej gr. 4cm wg PN-EN 13108-1:2006 (U)
(mieszanka grysowo-żwirowa II st.)

- Podbudowa z tłucznia wg PN-S-06102.- gr. 15 cm po zagęszczeniu (zamknięcie miałem kamiennym fr. 0÷4mm w il. $14,3\text{kg}/\text{m}^2$).

Konstrukcja jezdni V

(odcinek 2+030,0÷2+131,0)

- Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej gr. 4cm wg PN-EN 13108-1:2006 (U)
(mieszanka grysowo-żwirowa II st.)

- Podbudowa z tłucznia wg PN-S-06102.- gr. 20 cm po zagęszczeniu (zamknięcie miałem kamiennym fr. 0÷4mm w il. $14,3\text{kg}/\text{m}^2$).

Uwaga:

Na odcinkach przejściowych, dla uzyskania płynności niwelety jezdni, pomiędzy różnymi rodzajami konstrukcji należy stosować wyrównanie z kruszywa łamanego do naw. drogowych fr. 16÷31,5mm (zamknięcie miałem kamiennym fr. 0÷4mm) oraz betonem asfaltowym.

Szkice przedstawiające sposoby wykonania odcinków przejściowych zamieszczono w części rysunkowej opracowania.

• Remont rur pod zjazdami gospodarczymi:

Należy dokonać przeglądu wszystkich rur: przewody rur zamulone oczyścić natomiast rury uszkodzone oraz inne elementy betonowe przepustów usunąć z terenu budowy.

Przewód rury wymienić - zastosowano rury DV OPTIMA Ø300, Ø400, Ø500. Końce rury ściąć skośnie (zgodnie ze spadkiem skarpy 1:1) – skarpy ($2 \times 2,0\text{m}^2$) przy wlocie/wylocie umocnić darnią. Rury ułożyć na ławie z pospółki gr. 15cm. Obsypka rur piaskiem z dokopu.

• Remont rowu:

Remont rowu polega odmuleniu i oczyszczeniu rowu, wyprofilowaniu dna oraz skarpy i obsianiu trawą (zahumusowanie gr. 5cm gruntem rodzimym organicznym). Na wysokości zjazdów gospodarczych, gdzie nie zastosowano rur, rowu nie wykonywać.

- **Remont poboczy:**

Remont poboczy polega na wyprofilowaniu poboczy poprzez ścięcie oraz uzupełnienie gruntem przepuszczalnym rodzimym (roboty ziemne podłużne) i zagęszczenie. Grunty słaboprzepuszczalne, nawodnione i ze znaczną zawartością części organicznych do odwozu.

3. Oś jezdni - droga w planie

Linie regulacyjne drogi, przebiegają po istniejących granicach działek. Oś jezdni należy przyjąć w środku istniejącej jezdni, uwzględniając maksymalne wykorzystanie istniejącej konstrukcji jezdni. Uwaga: Załamania należy stosować jak najrzadziej, uzasadniać je może warunek najlepszego wykorzystania istniejącej nawierzchni.

Inwestycja w całości zlokalizowana w pasie drogowym - realizacja inwestycji nie wymaga dokonywania wywłaszczeń przyległych terenów

4. Rozwiązania wysokościowe

Przebieg projektowych odcinków niwelety należy dowiązać do istniejących rzędnych (odcinki włączenia - wyrównanie kruszywem oraz betonem asfaltowym) oraz do ukształtowania terenu. Minimalny spadek podłużny niwelety 0,3%.

Przy wykonywaniu jezdni uwzględnić możliwość prawidłowego odwodnienia drogi.

5. Wytyczne wykonawstwa

Roboty przygotowawcze - W pierwszym etapie robót należy oczyścić istniejącą jezdnię, odłonić krawędzie, wytyczyć właściwy przebieg jezdni i określić odcinki drogi z dostosowaniem technologii remontu na danym odcinku.

- Dla konstrukcji I przygotowanie ogranicza się do oczyszczenia istniejącej jezdni.
- Dla konstrukcji III przygotowanie polega na oczyszczeniu i skropieniu jezdni emulsją asfaltową (wyrównania poprzeczne i podłużne i ew. uzupełnienie ubytków – śr. 50kg/m²).
- Dla konstrukcji II oraz IV÷V przygotowanie polega na oczyszczeniu istniejącej jezdni oraz wykonaniu niwelacji kontrolnej, która stanowić będzie podstawę dla kontroli układania kolejnych warstw konstrukcji.

Uwaga: Przy wytyczaniu jezdni należy utrzymać płynność niwelety (uniknąć gwałtownych załamania powyżej 2%) ponadto należy zwrócić uwagę aby w miarę możliwości załamania spadków niwelety skoordynować z załamaniami w planie.

Przed ułożeniem konstrukcji nawierzchni należy sprawdzić czy podłoże gruntowe jest zagęszczone zgodnie z wymaganiami podanymi w normie PN-S-02205 (1998 r.) „Drogi samochodowe. Roboty ziemne – badania i wymagania”. W razie konieczności dogęścić.

Roboty ziemne - Pobocza należy uzupełnić gruntem nienawodnionym pozyskanym przy robotach ziemnych (roboty z. podłużne) przy pogłębianiu rowów i regulacji skarp. Nadmiar gruntu odwieźć na składowisko.

Uzbrojenie - Z uwagi na istniejące uzbrojenie roboty ziemne winny być wykonywane za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb. W pobliżu istniejącego uzbrojenia roboty ziemne należy wykonywać ręcznie. Gdyby w czasie prowadzenia robót ziemnych natrafiono na przypadkowe kable lub przewody (nie pokazane na planie sytuacyjno-wysokościowym) należy je zabezpieczyć i powiadomić odpowiedniego użytkownika. Podczas pracy sprzętu w pobliżu napowietrznej linii energetycznej należy spełnić wymogi związane z bezpieczeństwem wynikającym z wymaganych odległości stref zagrożenia. W razie konieczności należy linie czasowo wyłączyć.

Regulacje: Wzdłuż trasy przebiega wodociąg oraz kabel teletechniczny. Roboty w pobliżu uzbrojenia prowadzi ręcznie pod nadzorem odpowiednich służb. W rowie na wysokości kabla tel. oraz wodociągu ułożyć rury jak na zjazdach.

Obudowy zasuw wodociągowych zlokalizowanych w pasie drogowym należy wyregulować wysokościowo.

Uwaga: Wszelkie uszkodzenia sieci powstałe podczas robót np. zawory wodne, obudowy betonowe zaworów powinny zostać wymienione na pełnowartościowe. Roboty związane wymianą uszkodzonych elementów winny być skalkulowane w ofercie przetargowej i wykonane na etapie budowy drogi.

Punkty poligonowe - Podczas prowadzenia robót geodezyjnych, oznaczyć lokalizację punktów poligonowych. Roboty w pobliżu punktów poligonowych wykonywać ręcznie. Ewentualne uszkodzenia punktów osnowy geodezyjnej wykonawca odtworzy po zakończeniu robót. Roboty te winny być skalkulowane w ofercie przetargowej i wykonane na etapie budowy drogi.

Odwodnienie: Zachowuje się obecny stan – odwodnienie powierzchniowe. Opracowanie przewiduje odmulenie istniejących rowów oraz regulację skarp. Obsianie trawą, do zahumusowania gr.5cm wykorzystać grunt organiczny, rodzimy pozyskany przy robotach ziemnych.

Drzewa: Roboty w pobliżu drzew należy wykonywać ręcznie, w taki sposób, aby nie uszkodzić korzeni, uszkodzone korzenie oraz, w przypadkach koniecznych, korzenie do 3cm średnicy obciąć na sucho, pozostałe korzenie opuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem.

W razie konieczności pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniem osłoną z mat słomianych, desek, siatki lub w inny sposób zaakceptowany przez Inspektora. Osłonę wykonać na taką wysokość, aby wykluczyć uszkodzenie pni. Za uszkodzenia drzew spowodowane niewłaściwym prowadzeniem robót odpowiada Wykonawca.

Inwestor uzyska zgodę na wycinkę drzew zlokalizowanych w pasie drogi.

Drzewa do likwidacji (z wykarczowaniem) :

- Lipa : $\varnothing 10$ (obw. 31,0cm) – 1szt. $\varnothing 13$ (obw. 40,0cm) – 1szt.
- Olcha : $\varnothing 12$ (obw. 38,0cm) – 3szt.
 $\varnothing 27$ (obw. 84,0cm) – 1szt.
- Jesion : $\varnothing 35$ (obw. 109,0cm) – 1szt.
- Śliwa : $\varnothing 11$ (obw. 34,0cm) – 1szt.
- Wierzba : $\varnothing 105$ (obw. 329,0cm) – 1szt.
 $\varnothing 55$ (obw. 172,0 cm) – 1szt.
 $\varnothing 86$ (obw. 270,0cm) – 1szt.
 $\varnothing 72$ (obw. 226,0cm) – 1szt. $\varnothing 91$ (obw. 285,0cm) – 1szt.
 $\varnothing 100$ (obw. 314,0cm) – 1szt.
 $\varnothing 94$ (obw. 295,0cm) – 1szt.
 $\varnothing 49$ (obw. 153,0cm) – 1szt.
- Grusza : $\varnothing 10$ (obw. 31,0cm) – 1szt. $\varnothing 18$ (obw. 56,0) – 1szt.
 $\varnothing 10$ (obw. 31,0cm) – 1szt. $\varnothing 17$ (obw. 53,0) – 1szt. $\varnothing 22$ (obw. 69,0cm) – 1szt.

Drzewa do wycinki (bez karczowania):

- Olcha : $\varnothing 44$ (obw. 138,0cm) – 1szt. (od strony jezdni)

Krzaki samosiewki do 10 lat zlokalizowane w pasie drogowym do usunięcia – 146,5m².

6. Inne zalecenia

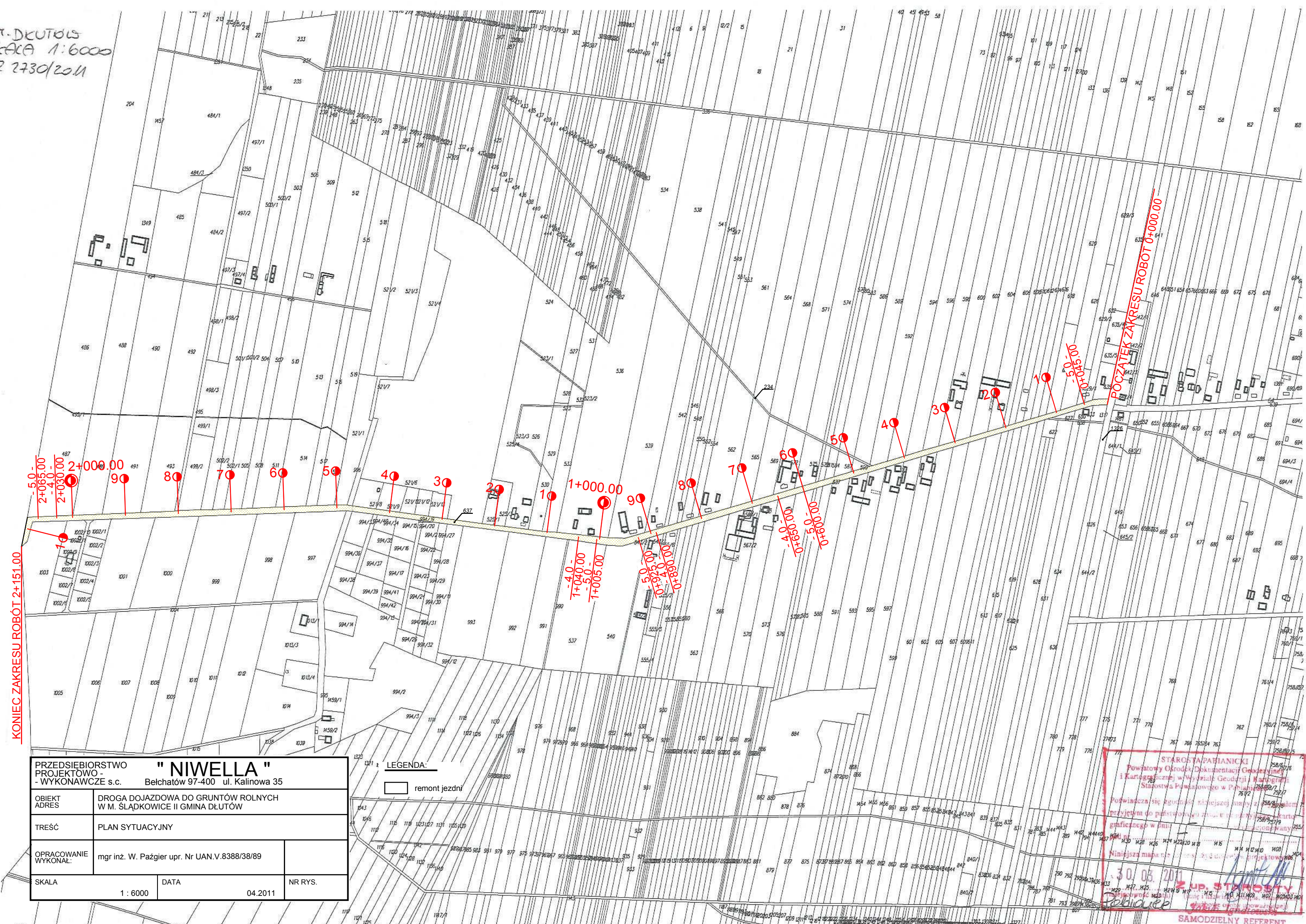
- roboty ziemne wykonać zgodnie z wymogami podanymi w normie PN-S-02205 (1998 r.)
- roboty realizować zachowując obowiązujące przepisy BHP
- inwentaryzację powykonawczą należy wykonywać po odbiorze wykonanych elementów robót.

V. PROGRAM ZAPEWNIENIA JAKOŚCI

1. Wykonawca odpowiada za technologię, organizację, a w szczególności za jakość wykonywanych robót. Wszelkie kolizje, ujawnione w trakcie budowy, które uniemożliwiają wykonanie robót zgodnie z projektem, winny być zgłaszane Inspektorowi nadzoru, wraz z propozycjami rozwiązań. Inspektor podejmuje decyzję o wprowadzeniu odpowiednich korekt.
2. Jeśli rozwiązanie kolizji wymagać będzie interwencji Projektanta należy go poinformować za pośrednictwem Inwestora.
3. Zgłoszenie jw. powinno zawierać opis problemu lub kolizji oraz wykonany przez geodetę uprawnionego szkic sytuacyjno-wysokościowy.
4. Przedmiotowe kolizje oraz uwagi do projektu należy zgłaszać niezwłocznie po ich ujawnieniu – na etapie wytyczenia geodezyjnego. Roboty w rejonie kolizji wstrzymać do czasu ustalenia sposobu rozwiązania kolizji. Wykonawca jest zobowiązany do wykonania ewentualnych korekt w taki sposób aby nie nastąpiło wyhamowanie ogólnego postępu robót.
5. Nie dopuszcza się do kontynuowania robót jw. po wykryciu kolizji. W takim przypadku koszty ewentualnych poprawek w całości ponosi Wykonawca. Wykonywanie robót, bez zezwolenia Inspektora w rejonie kolizji, a następnie wykonywanie ewentualnych poprawek, nie może stanowić podstawy do wydłużenia terminu zakończenia robót.

BR. DŁUTÓW
 SKALA 1:6000
 DZ 2730/2011

KONIEC ZAKRESU ROBÓT 2+151.00



PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - - WYKONAWCZE s.c. " NIWELLA " Belchatów 97-400 ul. Kalinowa 35	
OBIEKT ADRES	DROGA DOJAZDOWA DO GRUNTÓW ROLNYCH W M. ŚLĄDKOWICE II GMINA DŁUTÓW
TREŚĆ	PLAN SYTUACYJNY
OPRACOWANIE WYKONAŁ:	mgr inż. W. Paźgier upr. Nr UAN.V.8388/38/89
SKALA	DATA
1 : 6000	04.2011
	NR RYS.

LEGENDA:
 remont jezdni

STAROSTA POBIANICKI
 Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej
 i Kartograficznej w Wydziale Geodezji i Kartografii
 Starostwa Powiatowego w Pobianach

Poswiadcza się zgodność niniejszej mapy z 758/2011/15
 przyjętą do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego w dniu 03.05.2011 r. w siedzibie Starostwa Powiatowego w Pobianach.

Niniejsza mapa jest własnością biurową projektanta.

30.05.2011
 Z UP. STAROSTY
 Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Wydziale Geodezji i Kartografii Starostwa Powiatowego w Pobianach

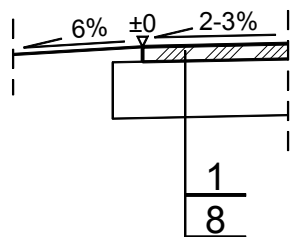
SAMODZIELNY REFERENT

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - - WYKONAWCZE s.c. " NIWELLA " Belchatów 97-400 ul. Kalinowa 35		
OBIEKT ADRES	DROGA DOJAZDOWA DO GRUNTÓW ROLNYCH W M. SŁĄDKOWICE II GMINA DŁUTÓW	
TREŚĆ	PRZEKRÓJ NORMALNY - SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE	
OPRACOWANIE WYKONAŁ:	mgr inż. W. Paźgier upr. Nr UAN.V.8388/38/89	
SKALA	DATA	NR RYS.
1 : 50 / 1 : 20 /	04.2011	

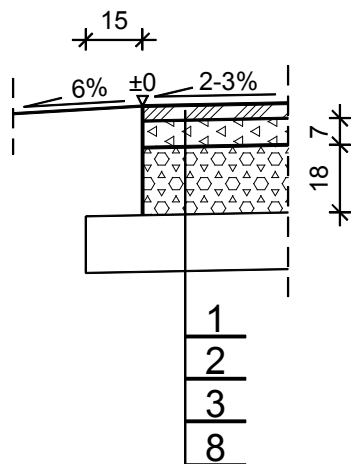
OZNACZENIA

- 1 Podwójne powierzchniowe utwalenie nawierzchni emulsją asfaltową modyfikowaną i grysem kamiennym bazaltowym frakcji 8/11mm w ilości 13dm³/m² oraz frakcji 2/5mm w ilości 8dm³/m²
- 2 Górna warstwa podbudowy gr. 7cm z grysu łamanego do naw. drogowych frakcji 16÷31,5mm (zamknięcie miałem kamiennym frakcji 0÷4mm w il. 14,3kg/m²)
- 3 Dolna warstwa podbudowy z tłucznia wg PN-S-06102 - gr. 18cm po zagęszczeniu
- 4 Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej gr. 4cm wg PN-EN 13108-1:2006 (U) (mieszanka grysowo-żwirowa II st.)
- 5 Wyrównanie istniejącej nawierzchni betonem asfaltowym w il. 50kg/m
- 6 Podbudowa z tłucznia wg PN-S-06102 - gr. 15 cm po zagęszczeniu (zamknięcie miałem kamiennym fr. 0÷4mm w il. 14,3kg/m)
- 7 Podbudowa z tłucznia wg PN-S-06102 - gr. 20 cm po zagęszczeniu (zamknięcie miałem kamiennym fr. 0÷4mm w il. 14,3kg/m)
- 8 Istniejąca konstrukcja jezdni

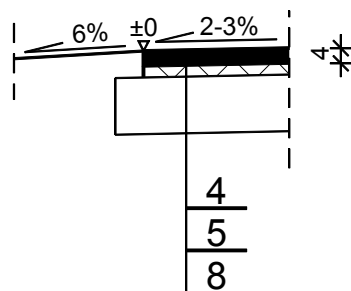
KONSTRUKCJA I 1:20



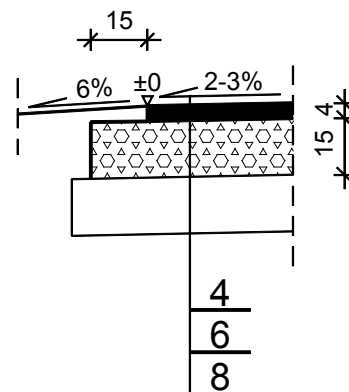
KONSTRUKCJA II 1:20



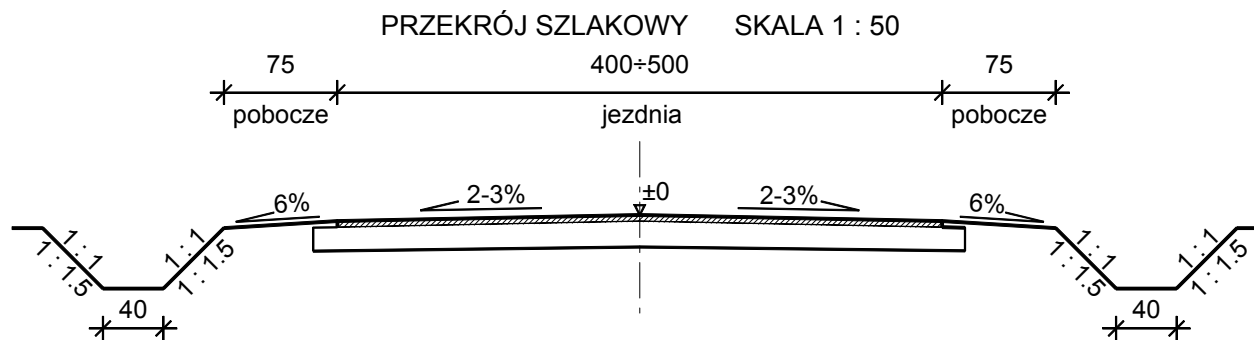
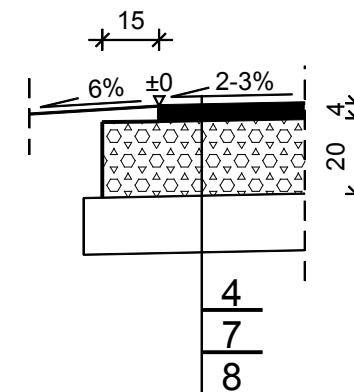
KONSTRUKCJA III 1:20



KONSTRUKCJA IV 1:20



KONSTRUKCJA V 1:20



STAROSTWO POWIATOWE
w Pabianicach
Wydział Geodezji i Kartografii
95-200 Pabianice, ul. Kościuszki 25
Tel. 42 215 34 08, Fax 42 212 14 75

Województwo : łódzkie
Powiat : pabianicki
Jednostka ewidencyjna : DŁUTÓW
Obręb : 18 ŚLĄDKOWICE

Nr kancelaryjny : GK.6621/826/2011

Skrócony wypis ze skorowidza działek
z dnia:2011-03-30

lp.	NrOb	Nr działki	Ark.	Księga wiecz	Ch	Udział	właściciel / władający	pow. [ha]
1	18	2.637	2		WŁ UK	1/1 1/1	GMINA DŁUTÓW DŁUTÓW; URZĄD GMINY W DŁUTOWIE DŁUTÓW; DŁUTÓW;	2.44
2	18	1.234	1		WŁ UK	1/1 1/1	SKARB PAŃSTWA PAŃSTWOWE WODY I ROWY	0.09
3	18	2.1326	2	LD1P/00048253/3	WŁ GS	1/1 1/1	POWIAT PABIANICKI STAROSTWO POWIATOWE W PABIANICACH- WYDZIAŁ DRÓG I MOSTÓW PIŁSUDSKIEGO 2; PABIANICE;	1.16

Sporządził : Staz Staz

Z up. STAROSTY
Emilia Sobanty
GEODETA

niniejszy jest wypis
z opisowych danych ewi-
dencji gruntów i budynków,
wydanym do celów projektowych
(nazwa jednostki)
przeznaczonym do dokonania
wpisu w księdze wieczystej

INFORMACJA

DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA NA BUDOWIE

NAZWA OPRACOWANIA:

REMONT DROGI DOJAZDOWEJ DO GRUNTÓW
ROLNYCH W M. ŚLĄDKOWICE II GMINA DŁUTÓW

INWESTOR

GMINA DŁUTÓW
UL. PABIANICKA 25
95-081 DŁUTÓW

PROJEKTANT

SPIS TREŚCI :

1. ZAKRES ROBÓT I KOLEJNOŚĆ REALIZACJI
2. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH
3. ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI STANOWIĄCE ZAGROŻENIE
4. PRZEWIDYWALNE ZAGROŻENIA PRZY REALIZACJI ROBÓT
5. INSTRUKTAŻ PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT
6. ŚRODKI TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ZAPOBIEGAJĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWOM

1. ZAKRES ROBÓT I KOLEJNOŚĆ REALIZACJI

Opracowanie dotyczy odcinka drogi dojazdowej do gruntów rolnych w m. Śładkowie II. Początek odcinka remontowanego - od krawędzi jezdni drogi gminnej Mierzączka Duża ÷ Śładkowie. Całkowita długość odcinka remontowanego – 2151,0m.

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach nr 234, 637, 1326.

Przy drodze zlokalizowane są gospodarstwa rolne, droga sąsiaduje z gruntami rolnymi.

W zakres inwestycji wchodzi: remont jezdni i poboczy oraz remont rowu i rur pod zjazdami gospodarczymi.

Kolejność wykonywania prac

- wykonanie robót rozbiórkowych: materiały pozyskane przy rozbiórkach odwieźć miejsce wskazane przez Inwestora
- usunięcie drzew kolidujących z robotami
- roboty ziemne: nadmiar gruntu odwieźć w miejsce wskazane przez Inwestora
- wyregulowanie wysokościowe zaworów wodociągowych zlokalizowanych w pasie drogowym
- wykonanie robót związanych z remontem rowu i rur pod zjazdami
- profilowanie oraz zagęszczenie koryta
- wykonanie konstrukcji jezdni oraz poboczy

2. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Wykaz istniejących obiektów budowlanych określony został w części opisowej i rysunkowej w projekcie technicznym.

Przedmiotowa droga posiada przekrój szlakowy z jezdnią bitumiczną i gruntowymi poboczami.

Konstrukcję jezdni stanowi nawierzchnia bit.-podwójne powierzchniowe utrwalenie na podbudowie z kruszywa 0÷31,5mm o średniej grubości ok. 13cm.

Odwodnienie powierzchniowe na niżej leżące tereny.

Na projektowanym odcinku zlokalizowane są rowy. W rowie, na wysokości zjazdów gospodarczych zlokalizowane są rury betonowe Ø300. Część rur jest zamulona, natomiast niektóre są załamane.

Pod jezdnią remontowanego odcinka drogi zlokalizowane są przepusty z rur betonowych. W km 0+336,50 przepust bet. 1x Ø600 z rowem odpływowym w polach (zamulony) natomiast w km 1+475,00 przepust bet. 1x Ø300 z rowem odpływowym przydrożnym w ciągu drogi bocznej.

Droga przebiega przez tereny rolne. Pas drogowy wyznaczają granice działek.

W pasie drogowym zlokalizowane są drzewa oraz krzaki samosiejki do 10lat.

W pasie drogowym zlokalizowany jest wodociąg w110, kabel elektryczny i kabel telefoniczny.

3. ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI STANOWIĄCE ZAGROŻENIE

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.03 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U.120/2003 poz. 1126 par 6) elementem zagospodarowania działki stanowiącym zagrożenie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia jest fakt wykonywania robót:

- roboty wykonywane przy użyciu ciężkich maszyn budowlanych – zwrócić uwagę na przeszkolenie BHP pracowników
- roboty bitumiczne wykonywane z mas, których opary mogą źle oddziaływać na organizm ludzki, temperatura mas może powodować oparzenia i inne zagrożenia – zwrócić uwagę na przeszkolenie BHP pracowników
- praca pod ruchem pojazdów – zwrócić uwagę na właściwe oznakowanie robót i przeszkolenie BHP pracowników
- wykopy – zwrócić uwagę na oznakowanie robót, zabezpieczenie wykopów i przeszkolenie BHP pracowników
- praca w terenie o znacznym natężeniu ruchem pojazdów i pieszych – zwrócić uwagę na właściwe oznakowanie robót, wyznaczenie przejść i przejazdów alternatywnych.
- praca w pobliżu napowietrznej linii energetycznej

4. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PRZY REALIZACJI ROBÓT

Ewentualne zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony zdrowia wynikają z prowadzenia prac w wykopach oraz przy użyciu maszyn budowlanych, a także z pracy pod ruchem pojazdów oraz pracy związanej z robotami bitumicznymi i w pobliżu napowietrznej linii energetycznej. Realizacja planowanych robót powinna odbywać się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

5. INSTRUKTAŻ PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT

Celem zminimalizowania zagrożeń, przed przystąpieniem do wykonywania robót, pracownicy winni być przeszkoleni przez odpowiednie służby w zakresie wykonywanych prac oraz zagrożeń z nimi związanych.

6. ŚRODKI TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ZAPOBIEGAJĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWOM

Należy wskazać pracownikom drogi komunikacyjne umożliwiające szybką ewakuację na wypadek awarii i innych zagrożeń oraz przekazać procedury BHP. Pracownicy winni zostać poinformowani o numerach telefonów alarmowych, lokalizacji środków ochrony ppoż. itp. Pracownicy zatrudnieni przy realizacji obiektu winni być wyposażeni w środki ochrony osobistej. Obszar robót powinien być oznakowany zgodnie z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu.