

## DOKUMENTACJA TECHNICZNA

Częstochowa, kwiecień 2020r.

Nazwa inwestycji:

### PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ GMINNEJ - NA DZIAŁCE NR 2081 W MIEJSCOWOŚCI OLSZTYN

Inwestor:

Urząd Gminy Olsztyn  
Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 10  
42-256 Olsztyn

Jednostka projektowa:

AK-BUD Konrad Galant  
ul. Czecha 6 m.20  
42-224 Częstochowa

Załącznik do zgłoszenia

Nr AB.6.743.125.2020 D.21

z dnia 18.05.2020

  
podpis

Adres inwestycji:

OLSZTYN, GMINA OLSZTYN,  
POWIAT CZĘSTOCHOWSKI, WOJ. ŚLĄSKIE  
dz. nr 2081, obręb 0005-Olsztyn

Kategoria obiektu  
budowlanego:

XXV

Projektant branża drogowa:

mgr inż. Konrad Galant  
SLK/7892/PBD/18

mgr inż. Konrad Galant  
upr. spec. drogowej nr:  
SLK/3329/OWOD/10  
SLK/7892/PBD/18  
PROJEKTANT, INSPEKTOR NADZORU  
KIEROWNIK BUDOWY

Sprawdzający branża drogowa:

mgr inż. Joanna Galant  
SLK/6241/PBD/15

mgr inż. Joanna Galant  
PROJEKTANT  
Upr. nr SLK/6241/Pb.15

## **ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI:**

STAROSTWO POWIATOWE  
w CZĘSTOCHOWIE  
Wydział Administracji  
Architektoniczno-Budowlanej

- Uprawnienia do projektowania projektanta
- Zaświadczenie o przynależności do Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa projektanta

## **Wykaz załączników**

- Uzgodnienie rozwiązań przez Inwestora  
pismo nr GKP.7234.11.1.2020 z dnia 5.05.2020r.

## **Projekt branży drogowej:**

### **1. Część opisowa**

1. Charakterystyka inwestycji.
2. Stan istniejący
3. Projektowane rozwiązania drogowe
4. Ochrona środowiska
5. Bilans terenu
6. Roboty ziemne
7. Technologia robót
8. Uwagi końcowe
9. Zalecenia w zakresie ochrony środowiska
10. Informacja BIOZ

### **2. Rysunki**

- rys. DT-DROG-01 – Orientacja skala 1:25000
- rys. DT-DROG-02 – Plan sytuacyjny skala 1:500
- rys. DT-DROG-03 – Przekrój podłużny skala 1:50/500
- rys. DT-DROG-04 – Przekroje konstrukcyjne skala 1:50/25

## **1. Charakterystyka inwestycji:**

### **1.1 Przedmiot i zakres opracowania:**

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja techniczna przebudowy drogi wewnętrznej gminnej na działce nr 2081, w miejscowości Olsztyn, gmina Olsztyn.

Długość projektowanego odcinka 88,79m.

Inwestorem niniejszego opracowania jest:

Gmina Olsztyn

Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 10

42-256 Olsztyn

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

Opracowanie ma na celu określenie parametrów technicznych i warunków wykonania przedsięwzięcia.

### **1.2 Obszar oddziaływania obiektu:**

Obszar oddziaływania obiektu określono na podstawie Prawa Budowlanego (tj. Dz. U. Z 2017r. Poz. 1332, 1529), Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43. Poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami) oraz Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Obszar oddziaływania obiektu zamyka się na działce o numerze ewid. 2081; obręb 0005-Olsztyn

### **1.3 Podstawa opracowania:**

Jako podstawę do opracowania przyjęto:

- umowa z inwestorem: Gmina Olsztyn, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 10, 42-256 Olsztyn
- mapa do celów opiniodawczych oraz mapa ewidencyjna w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43. Poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75, poz. 690 z 2002r.)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.
- pomiary uzupełniające i oględziny w terenie
- uzgodnienia z Inwestorem

## **2. Stan istniejący.**

### **2.1 Uzbrojenie terenu.**

Przez teren przeznaczony pod budowę drogi przebiegają sieci:

- kanalizacja sanitarna
- okablowanie telekomunikacyjne
- wodociąg oraz przyłącza wodociągowe

Istniejące uzbrojenie przedstawione zostało na rys. DT-DROG-02 – Plan sytuacyjny.

### **2.2 Stan istniejący**

Droga wewnętrzna łączy się z ulicą Karlińskiego. W stanie istniejącym jest w części gruntowa, w części utwardzona kruszywem. Nierówna z licznymi ubytkami.

Wzdłuż odcinka projektowanej ulicy zlokalizowana jest głównie zabudowa jednorodzinna. Droga wewnętrzna łączy ulicę Karlińskiego ze szlakiem rowerowym Orlich Gniazd

### **2.3 Granica opracowania**

Granica opracowania przedstawiona została na rys. DT-DROG-02 – Plan sytuacyjny i zamyka się na działce o numerze ewid. 2081; obręb 0005-Olsztyn



### 3. Projektowane rozwiązania drogowe

#### 3.1 Pomiary geodezyjne

Początek opracowanego znajduje się w punkcie A, któremu nadano pikietaż hm 0+00.00. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w punkcie E, który posiada pikietaż hm 0+88,79. Pozostałe punkty charakterystyczne wyznaczają projektowaną oś drogi.

Współrzędne geodezyjne podano na rys. DT-DROG-02 – Plan sytuacyjny.

Wszystkie elementy objęte opracowaniem należy wykonać na podstawie podanych współrzędnych geodezyjnych, wymiarów i domiarów przedstawionych w projekcie.

#### 3.2 Część drogowa

Długość odcinka drogi wewnętrznej wynosi 88,79m, kategoria ruchu KR1, prędkość projektowa równa 30km/h.

Projektowane rozwiązania dostosowane zostały do istniejącego pasa drogowego.

- szerokość projektowanej drogi wynosi 4,00m
- zaprojektowano nawierzchnię jezdni z kostki brukowej betonowej szarej typu Holland obramowaną krawężnikiem betonowym 15x22cm typu najazdowego, posadowionym na świeżym niestężonym betonie C12/15, który stworzy ławę betonową z oporem
- w ciągu całej projektowanej drogi przewidziano pobocza o szerokości 1,00m. Zaprojektowano pobocze z płyt betonowych ażurowych, spadek poprzeczny pobocza 2%
- wjazdy na posesję należy wykonać z kostki brukowej betonowej grafitowej typu Holland, o konstrukcji jak jezdni. Wjazdy od strony poboczy należy obramować obrzeżem betonowym 8x25cm posadowionym na świeżym niestężonym betonie C12/15, który stworzy ławę betonową z oporem, a w bramie należy obramować krawężnikiem betonowym 15x22cm typu najazdowego, posadowionym na świeżym niestężonym betonie C12/15, który stworzy ławę betonową z oporem. Światło krawężnika najazdowego „na zero”, fazą w kierunku poboczy i bram.
- spadek poprzeczny jezdni zaprojektowano jako jednostronny - 2%
- niweletę należy prowadzić po stanie istniejącym, zachowując spadki wg rys. DT-DROG-03 – Przekrój podłużny
- rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na rys. DT-DROG-02 – Plan sytuacyjny
- rozwiązania konstrukcyjne przedstawiono na rys. DT-DROG-04 – Przekrój konstrukcyjny

#### Konstrukcja jezdni:

- |                        |  |       |
|------------------------|--|-------|
| – warstwa ścieralna    | kostka brukowa betonowa szara typu Holland                       | -8cm  |
| – podsypka             | cement.-piaskowa, o $R_m$ min. 2,5 MPa                           | -5cm  |
| – podbudowa zasadnicza | kruszywo C90/3 stabilizowane mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm | -20cm |

#### Konstrukcja wjazdu:

- |                        |  |       |
|------------------------|--|-------|
| – warstwa ścieralna    | kostka brukowa betonowa grafit typu Holland                      | -8cm  |
| – podsypka             | cement.-piaskowa, o $R_m$ min. 2,5 MPa                           | -5cm  |
| – podbudowa zasadnicza | kruszywo C90/3 stabilizowane mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm | -20cm |

#### Konstrukcja poboczy z płyt:

- |                        |  |       |
|------------------------|--|-------|
| – warstwa górna        | płyty betonowe ażurowe o wym.: 60x40cm                           | -8cm  |
| – podsypka             | cement.-piaskowa, o $R_m$ min. 2,5 MPa                           | -5cm  |
| – podbudowa zasadnicza | kruszywo C90/3 stabilizowane mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm | -20cm |

#### 3.3 Odwodnienie

Odwodnienie realizowane jest poprzez spadki poprzeczne i podłużne w pobocza i tereny zielone.

### 4. Ochrona środowiska.

Łączna długość projektowanego odcinka wynosi 88,79m i nie jest większa od 1km w związku z czym, powołując się na Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.



Na etapie budowy główna uciążliwość będzie powodował hałas i zanieczyszczenia spowodowane pracą różnego rodzaju urządzeń mechanicznych oraz pojazdów służących do transportu i przemieszczania materiałów koniecznych do budowy drogi. Wystąpi zapylenie i emisja spalin do środowiska.

#### 4.1 Wpływ na środowisko i zalecane rozwiązania chroniące środowisko

Przewidziano rozwiązania chroniące środowisko polegające na usytuowaniu zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn na terenie odpowiednio zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w kontenerowe sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez odpowiednie służby. Wykorzystywane maszyny będą w dobrym stanie technicznym, prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni.

Po zakończeniu prac plac zostanie uporządkowany. Zostanie zapewnione właściwe postępowanie z odpadami wytworzonymi w czasie budowy.

Prace wykonywane będą w porze dziennej co zmniejszy uciążliwość związaną z drganiami, hałasem oraz wibracjami.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się oddziaływań mogących powodować zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego i zmiany stosunków wodnych. Nie przewiduje się także przekroczenia dopuszczalnych stężeń szkodliwych substancji emitowanych przez pojazdy oraz zwiększenia emisji hałasu. Przebudowa drogi powinna zmniejszyć oddziaływanie a środowisko oraz poprawić warunki życia ludzi.

#### 4.2 Warunki i wymagania ochrony i kształtowania ład przestrzennego

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się oddziaływań mogących powodować zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego i zmiany stosunków wodnych. Nie przewiduje się także przekroczenia dopuszczalnych stężeń szkodliwych substancji emitowanych przez pojazdy oraz zwiększenia emisji hałasu. Przebudowa drogi powinna zmniejszyć oddziaływanie a środowisko oraz poprawić warunki życia ludzi.

### 5. Bilans terenu

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy dokonać rozbiórki w zakresie istniejącej jezdni, zjazdów na posesje oraz chodników, w celu umożliwienia wbudowania nowych elementów drogi. Zaprojektowano:

Powierzchnia nawierzchni jezdni z kostki :	350,00m <sup>2</sup>
Powierzchnia pobocza z płyt:	60,00m <sup>2</sup>

### 6. Roboty ziemne

Roboty ziemne są robotami korytowymi, związane są z wykonaniem wykopów pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Roboty ziemne w rejonie urządzeń podziemnych należy wykonywać ręcznie.

Roboty należy prowadzić po wykonaniu rozbiórki istniejących nawierzchni jezdni, zjazdów.

Materiały nadające się do ponownego zastosowania należy ułożyć na paletach i przewieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

Nie przewiduje się wykonania nasypów.

Wykopy:	170,00m <sup>3</sup>
---------	----------------------

Humus został ujęty w wykopach. Całość gruntu pochodzącego z wykopu należy odwieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

### 7. Technologia robót

- wykonanie robót pomiarowych,
- rozbiórki nawierzchni istniejących
- roboty ziemne
- wykonanie podbudowy
- wbudowanie krawężników
- ułożenie kostki brukowej
- wykonanie poboczy



## **8. Uwagi końcowe**

Przed przystąpieniem do robót należy uzyskać pozwolenie na czasowe zajęcie pasa drogowego, poinformować zainteresowane przedsiębiorstwa i instytucje o rozpoczęciu robót drogowych i zlecić wymagane nadzory branżowe, poinformować mieszkańców o uciążliwości prowadzonych robót, teren budowy oznakować zgodnie z zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu, upewnić się o zakończeniu wszystkich robót związanych z uzbrojeniem podziemnym, W rejonie istniejącego uzbrojenia podziemnego prace należy wykonywać ręcznie.

Po wykonaniu robót należy wykonać inwentaryzację powykonawczą, przez uprawnioną jednostkę geodezyjną.

Roboty należy prowadzić przy zachowaniu przepisów BHP.

## **9. Zalecenia w zakresie ochrony środowiska**

Należy usytuować zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn na terenie odpowiednio zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych. Zaplecze budowy powinno zostać wyposażone w kontenerowe sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez odpowiednie służby. Wykorzystywane maszyny powinny być w dobrym stanie technicznym, a prace budowlane prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni.

Po zakończeniu prac plac należy uporządkować.

Należy zapewnić właściwe postępowanie z odpadami wytworzonymi w czasie budowy.

Prace należy wykonywać w porze dziennej, co zmniejszy uciążliwość związaną z drganiami, hałasem oraz wibracjami.

## **10. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia**

### **Zakres robót zamierzenia budowlanego.**

W ramach wykonywanych prac przewidziano:

- rozbiórki nawierzchni istniejących
- roboty ziemne
- wykonanie podbudowy
- wbudowanie krawężników
- ułożenie kostki brukowej
- wykonanie poboczy

Kolejność wykonywanych prac:

- przekopy kontrolne oraz roboty korytowe pod projektowane konstrukcje nawierzchni,
- roboty ziemne,
- wykonanie podbudowy,
- wykonanie krawężników i nawierzchni,
- wykonanie pobocza z płyt,
- prace wykończeniowe, nawiązanie do stanu istniejącego

### **Wykaz istniejących obiektów budowlanych**

Wzdłuż opracowanego odcinka występuje zabudowa jednorodzinna.

Istniejące uzbrojenie terenu:

- okablowanie telekomunikacyjne
- wodociąg oraz przyłącza wodociągowe
- kanalizacja sanitarna

### **Wskazania przewidywanych zagrożeń przy realizacji robót**

- ruch pieszcy oraz samochodowy odbywający się po ulicy
- w przypadku pojawienia się ruchu pieszcego istnieje ryzyko potrąceń pieszych przez pracujący sprzęt,
- uderzenia lub przysypania przez przemieszczane przedmioty podczas prac rozładunkowych.

Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi normami. W rejonie podziemnych uzbrojeń terenu istniejących i projektowanych dla niniejszego zadania roboty ziemne należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem użytkownika. W przypadku stwierdzenia w trakcie budowy



wystąpienia uzbrojeń pod powierzchnią terenu, niezainwentaryzowanych na mapie geodezyjnej, kierownik budowy powinien niezwłocznie zgłosić Inwestorowi zaistniały fakt w celu podjęcia decyzji o sposobie rozwiązania kolizji.

### **Sposób instruktażu pracowników**

Kierownik Budowy lub Inspektor posiadający odpowiednie kwalifikacje, przed przystąpieniem do wykonywania robót winien przeprowadzić szkolenie zatrudnionych pracowników obejmujące:

- zakres czynności stanowiskowych z uwzględnieniem występowania tam zagrożeń i konieczności stosowania określonych przepisów BHP,

Konieczne jest stosowanie odzieży ochronnej, stosowanie sprawnego sprzętu i narzędzi, zachowanie szczególnej ostrożności przy robotach wykonywanych pod ruchem samochodowym. Szkoleni pracownicy winni potwierdzić fakt szkolenia podpisem w Dzienniku BHP.

Pracownicy zatrudnieni jako operatorzy maszyn budowlanych i pracujący na sprzęcie o napędzie silnikowym powinni posiadać odpowiednie kwalifikacje.

Nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy sprawują kierownik budowy.

### **Środki techniczne i organizacyjne zabezpieczające wykonanie robót w strefach zagrożonych**

Przed przystąpieniem do robót należy bezwarunkowo wprowadzić czasową organizację ruchu zatwierdzoną przez zarządcę drogi. Projekt czasowej organizacji ruchu należy wykonać zgodnie z:

- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych ( Dz.U. Nr 170 z 2002 r, poz. 1393 ),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach ( Dz.U. Nr 220 z dnia 23.12.2003 r, poz. 2181).
- Roboty budowlane wykonywać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 06.02.2003 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. Nr 47 z 19.03.2003 r. poz.401), oraz odpowiednimi wymogami BHP

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 27.08.2002 r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ( Dz.U. Nr 151 poz. 1256 ) z uwagi na roboty określone w § 6 p.1 ust. a kierownik budowy zobowiązany jest do wykonania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia z uwzględnieniem wymogów określonych w rozporządzeniu MI z 06.02.2003 r, oraz norm branżowych.

- Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci takich jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, kanalizacyjne i wodociągowe powinno być poprzedzone ręcznym wykonaniem przekopów kontrolnych pod nadzorem właściwej jednostki, w której zarządzie lub użytkowaniu znajdują się sieci. Należy również ustalić bezpieczną odległość od urządzenia.
- Maszyny i narzędzia zmechanizowane powinny być eksploatowane i obsługiwane zgodnie z instrukcją producenta oraz posiadać dokumenty uprawniające do ich eksploatacji
- W przypadku stosowania na budowie przenośnych źródeł światła ich konstrukcja i sposób zasilania w energię elektryczną nie może powodować zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.

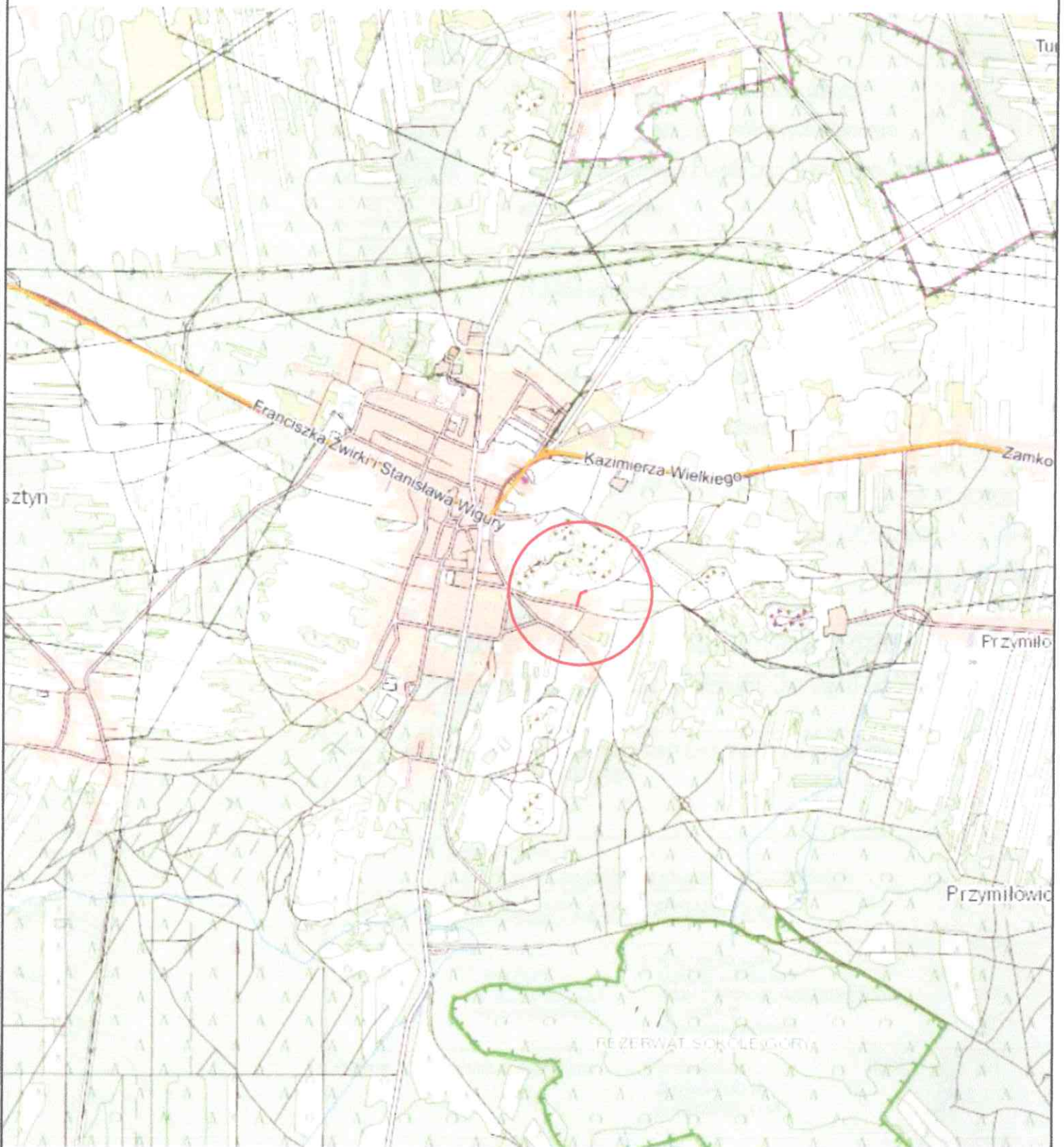
Sztuczne oświetlenie powinno oświetlać teren bez oślepień, zmiany barw oznakowania lub zakłóceń w postrzeganiu sygnałów i znaków stosowanych w transporcie.

Roboty prowadzone będą na otwartej przestrzeni w sąsiedztwie innych ulic zapewniających konieczny transport i ewakuację w razie nieszczęśliwego wypadku

**mgr inż. Konrad Galant**

**mgr inż. Konrad Galant**  
upr. spec. drogowej nr:  
SLK/3329/OWOD/10  
SLK/7892/PBD/18  
PROJEKTANT, INSPEKTOR NADZORU  
KIEROWNIK BUDOWY





Tytuł rysunku:	<b>"ORIENTACJA "</b>		
Nr rysunku:	<b>DT-DROG-01</b>	Skala: 1:25000	Data: 01.03.2020r.