

DROG

M T

mgr inż. Stanisław Matusz
22-100 Chełm
ul. Synów Pułku 9/3
tel. 0-82 ...563-45-89

-projekty techniczne dróg
 -nadzory inwestorskie

PROJEKT TECHNICZNO - BUDOWLANY

INWESTOR: Gmina Leśniowice
 22-122 Leśniowice

OBIEKT: Budowa drogi gminnej nr 004975L
 w m. Kolonia Plisków
 odc. km 0+000 ÷ 1+655,14

DZIAŁKI NR:

BRANŻA: drogowa

Chełm dnia: czerwiec 2004 r.



"DROGMAT" Matusz Stanisław 22-100 Chełm ul. Synów Pułku 9/3			
Funkcja	Imię i nazwisko	Podpis	Pieczęćka
<i>Projektant</i>	inż. Jerzy Pietraszewski	<i>Jerzy Pietraszewski</i>	PROJEKTANT <small>inż. Budownictwa Drogowego Nr upr. 309 a / CH / 82</small>
<i>Asystent</i>	mgr inż. Stanisław Matusz	<i>Stanisław Matusz</i>	<small>mgr inż. Stanisław Matusz 22-100 Chełm, ul. Synów Pułku 9/3 upr. bud. Nr 422/CH/84</small>
<i>Sprawdzający</i>	mgr inż. Andrzej Milaszkiwicz	<i>Andrzej Milaszkiwicz</i>	PROJEKTANT <small>mgr inż. Andrzej Milaszkiwicz Upr. bud. Nr 352/CH/83 Upr. bud. Nr 444/CH/85</small>

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowy drogi gminnej nr 004975 w m. Kolonia Plisków
km 0+000 ÷ 1+655,14

I. Podstawa opracowania

- umowa Gminą Leśniowice
- decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu
- uzgodnienia ze zleceniodawcą
- mapy zasadnicze terenu w skali 1:1000 dostarczone przez zleceniodawcę
- obowiązujące rozporządzenie ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- obowiązujące rozporządzenie ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
- pomiary i badania w terenie wykonane przez zleceniobiorcę
- uzgodnienia dotyczące urządzeń obcych zlokalizowanych w obrębie pasa drogowego i w jego otoczeniu

II. Stan istniejący

Odcinek drogi objęty opracowaniem przebiega w terenie równinnym o umiarkowanym sposobie zagospodarowania. Szerokość pasa drogowego wynosi około 10,0. Istniejąca droga posiada ukształtowany korpus oraz profil podłużny według wcześniejszych opracowań projektowych. W km 0+343,5 znajduje się przepust drogowy rurowy żelbetowy \varnothing 60 długości 10 m.

Droga gminna nr 004975L łączy drogę powiatową nr 0835 z drogą powiatową nr 0864.

Na odcinku długości 135 m od drogi powiatowej nr 0835 droga gminna posiada podbudowę gruntocementową grubości około 12 cm na warstwie odsączającej z piasku grubości około 30 cm z piasku funkcjonującą jako nawierzchnia o szerokości 5,3 m ÷ 5,6 m. Na dalszym odcinku droga posiada warstwę ulepszającą z żużla paleniskowego o grubości około 10÷12cm (lokalnie 5 cm) na warstwie odsączającej grubości 15÷30cm z piasku.

W istniejącym pasie drogowym i jego otoczeniu znajdują się lokalnie krzewy, oraz urządzenia uzbrojenia terenu takie jak: linia elektryczna napowietrzna NN i SN, kable telekomunikacyjne i sieć wodociągowa.

Podłoże gruntowe rozpoznano przez wykopanie dołów próbnych i pobranie próbek kontrolnych. Stwierdza się występowanie nasypu budowlanego stanowiącego korpus drogi, na który składają się grunty jak piasek pylasty i piasek drobnoziarnisty oraz lokalnie gliny zwięzłe w postaci margli.

Pod warstwą nasypu budowlanego występują grunty rodzime gdzie dominują piaski pylaste przechodzące w głębszych partiach w gliny piaszczyste i gliny ciężkie w przeciętnych lokalnie dobrych warunkach wodnych.

Podłoże drogi zaliczono do grupy nośności G-3.

III. Stan projektowany

W oparciu o analizę stanu istniejącego oraz materiały będące podstawą opracowania przyjęto następujące dane do projektowania drogi:

- klasa techniczna drogi L
- szybkość projektowa 50 km/h
- jezdnia szerokości 5,00 m o przekroju szlakuwym – pow. 8337,82 m²
- pobocza gruntowe szer. 2×0,75 m oraz skarpy o pochyleniu 1:1,5 – powierzchni 3478,5 m²
- kategoria ruchu KR1
- grupa nośności podłoża G - 3
- pierwsza kategoria geotechniczna obiektu.

1. Plan sytuacyjny

Początek projektowanego odcinka km 0+000 przyjęto w osi drogi powiatowej nr 0835L o nawierzchni asfaltowej oraz koniec w km 1+655,14 przyjęto w osi drogi powiatowej nr 0864 o nawierzchni asfaltowej.

Projektowana droga posiada cztery załamania w planie, z których dwa wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu R=2000 m i R=1000 m zaś dwa łukami kołowymi o promieniach 300 m i 80 m z krzywymi przejściowymi typu klotida.

Drogę w planie projektuje się tak by w pełni wykorzystać istniejące utwardzenie jako podbudowę oraz warstwę ulepszającą z żużla do stabilizacji cementem jako ulepszone podłoże. Szczegóły dotyczące przedmiarowania jezdni drogi przedstawiono w „Tabeli robót nawierzchniowych” w załączniku nr 3 części rysunkowej; tj. „Przekroje normalne”.

Na skrzyżowaniu z drogą powiatową w km 0+000 wlot wyokrąglono na krawędziach jezdni łukami o promieniach 6,00 m i 10,00 m zaś krawędzie wlotu na końcowym odcinku wyokrąglono łukami o promieniach 6,00 m i 30 m. Szczegóły sytuacyjne projektowanego obiektu przedstawia załącznik „Plan sytuacyjny” wykonany na kopii mapy zasadniczej w skali 1:1000.

2. Przekroje normalne

Drogę projektuje się o przekroju szlakuwym klasy L z jezdnią dwupasową dwukierunkową szerokości 5,00 m i poboczami gruntowymi 2×0,75 m. Przekrój ten zapewni przepustowość drogi dla ruchu w okresie prognozowanym.

Szczegóły przedstawia załącznik „Przekroje normalne”.

3. Konstrukcja jezdni

Konstrukcję jezdni przyjęto w oparciu o obowiązujące przepisy w zakresie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne stosownie do przyjętego obciążenia ruchem oraz ustalonej grupy nośności podłoża.

Grupę nośności podłoża ustalono na podstawie:

- rozpoznania poziomu wody gruntowej w terenie
- rozpoznania makroskopowego gruntów podłoża drogi
- badań laboratoryjnych próbek gruntu pobranych w terenie z dołów próbnych

- oceny stanu i nośności konstrukcji istniejącego utwardzenia
- analizy warunków gruntowo - wodnych projektowanej drogi.
Dla projektowanej drogi przyjęto dwa przekroje konstrukcyjne
Na konstrukcję jezdni na pierwszym odcinku składa się:
 - warstwa ścieralna grubości 4 cm z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR1 wg PN-S-96025
 - warstwa wiążąca grubości 4 cm z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR1 wg PN-S-96025
 - warstwa profilująca o grubości zmiennej z masy profilującej betonu asfaltowego
 - istniejąca podbudowa gruncocementowa grubości około 12 cm
 - istniejąca warstwa mrozochronna grubości około 30 cm z piasku średnioziarnistego

Konstrukcja jezdni na drugim odcinku przedstawia się następująco:

- warstwa ścieralna grubości 5 cm z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR1
- podbudowa grubości 15 cm z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=5,0$ MPa wykonywana według PN-S-96012 przy użyciu sprzętu rolniczego metodą mieszania w miejscu
- warstwa izolacyjna (technologiczna) grubości 2 cm z gruntu sypkiego
- warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem jak wyżej lecz o $R_m=2,5$ MPa i grubości 15 cm (miejscowy piasek i żużel warstwy ulepszającej stabilizowany cementem)
- istniejąca warstwa piasku o zmiennej grubości (pozostała część istniejącej warstwy odsączającej z piasku nie podlegająca stabilizowaniu cementem)

4. Profil podłużny

Usytuowanie niwelety względem istniejącego terenu ustalono w oparciu o następujące kryteria:

- zachowanie istniejącego utwardzenia drogi jako elementu konstrukcji jezdni
- dążenie do zachowania płynności i widoczności drogi
- dowiązanie wysokościowe do istniejących dróg o nawierzchni twardej
- dążenie do pełnego wykorzystania materiału istniejącej warstwy ulepszającej do stabilizowania cementem.

Droga przebiega w terenie płaskim więc spadki podłużne są małe i nie przekraczają 3,0 %. Znaczące załamania niwelety wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach 2000 m, 3000 i 4000 m.

Małe załamania niwelety w profilu nie wymagają wyokrążeń łukami kołowymi.

5. Skrzyżowania i zjazdy

Projektowana droga na włączeniu w km 0+000 krzyżuje się z drogą powiatową nr 0835 o nawierzchni asfaltowej. Jest to skrzyżowanie zwykłe w kształcie litery T. Krawędzie jezdni na skrzyżowaniu wyokrąglono łukami o $R=6,0$ m i $R=10,0$ m.

Na końcowym odcinku projektowana droga posiada włączenie do drogi powiatowej nr 0864 o nawierzchni asfaltowej. Jest to również skrzyżowanie zwykłe w kształcie litery T, na którym droga powiatowa zmienia kierunek. Krawędzie jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami o $R=6,0$ m i $R=30,0$ m.

Na projektowanym odcinku drogi występują zjazdy indywidualne do posesji oraz zjazdy na gruntowe drogi boczne stanowiące dojazdy do pól. Zjazdy należy wykonać zgodnie z KPED (Katalogiem Powtarzalnych Elementów Drogowych). Lokalizacje oraz typ zjazdów pokazano na profilu podłużnym. Szczegóły dotyczące zjazdów przedstawia „Wykaz zjazdów”.

6. Urządzenia obce

W obrębie projektowanej drogi występują urządzenia obce stanowiące uzbrojenie terenu jak: linia elektryczna napowietrzna NN i SN, kable telekomunikacyjne i sieć wodociągowa .

Trzy przyłącza linii elektroenergetycznej krzyżujące się z projektowaną drogą stwarzają kolizję z uwagi na brak zachowanej skrajni. Sposób usunięcia kolizji określa się na warunkach uzgodnionych pomiędzy zarządcą sieci i inwestorem.

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy zlokalizować w terenie istniejące urządzenia obce, oraz zapoznać się z uzgodnieniami i postępować stosownie do treści uzgodnień dotyczących tych urządzeń. Roboty prowadzić w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia tych urządzeń.

7. Odwodnienie

Przewiduje się odwodnienie powierzchniowe korpusu drogi na całym odcinku zgodnie z dotychczasowym sposobem odwodnienia. Prawidłowe odwodnienie drogi zapewniają istniejące rowy drogowe oraz istniejący przepust drogowy \varnothing 60 z kręgów żelbetowych umożliwiające spływ wód powierzchniowych pod korpusem drogi.

8. Roboty ziemne

Na całość robót ziemnych składają się;

- lokalne roboty ziemne poprzeczne
- roboty ziemne podłużne koparką z transportem samochodami
- dokop gruntu koparką z transportem samochodami

Obliczenia liniowych robót ziemnych zawiera „Tabela robót ziemnych” zaś roboty ziemne na zjazdach zawiera „Wykaz zjazdów”.

Wskaźniki zagęszczania gruntu wymagane normą wynoszą:

a) pod nawierzchnią

- na głębokości do 0,2 m. od spodu konstrukcji jezdni $W_z=1,0$
- na głębokości 0,2÷1,2 m. od spodu konstrukcji jezdni $W_z=0,97$
- na głębokości >1,2 m. od spodu konstrukcji jezdni $W_z=0,95$

b) pod poboczami

- na głębokości do 0,2 m. od spodu konstrukcji jezdni $W_z=1,0$
- na głębokości 0,2÷0,8 m. od spodu konstrukcji jezdni $W_z=0,95$
- na głębokości >0,8 m. od spodu konstrukcji jezdni $W_z=0,92$

Ze względów ekonomicznych zakłada się, że materiał z warstwy ulepszającej istniejącej drogi wykorzystany będzie do wykonania ulepszonego podłoża (rozłożony i stabilizowany środkami wiążącymi czyli cementem lub wapnem). Tabela robót ziemnych zawiera objętość materiału ulepszającego drogi gruntowej (żużel i piasek), który będzie wykorzystany do wykonania konstrukcji jezdni drogi projektowanej.

W ramach organizacji liniowych robót ziemnych zaleca się:


- w miejscach występowania wykopów zdjąć część warstwy ulepszającą drogi gruntowej celem przemieszczenia i wykorzystania jej w miejscach nasypów
- nie dopuścić do mieszania się warstwy ulepszającej z humusem (szkodliwe działanie części organicznych na proces wiązania cementu)
- uzupełnić brakujący grunt z dokopu głównie na pobocza gruntowe


Ze względu na proste warunki gruntowe, proste prace ziemne przebudowa drogi nie spowoduje zmian w środowisku gruntowym i wodnym otoczenia drogi tak w czasie robót jak i w okresie jej eksploatacji.

9. Organizacja ruchu

Projektowana droga posiada jezdnię dwupasową dwukierunkową miejscowego znaczenia klasy L. Przewiduje się oznakowanie drogi znakami pionowymi. Szczegóły organizacji ruchu zawiera projekt stałej organizacji ruchu stanowiący odrębne opracowanie.

BIURO PROJEKTOWE
Instytut Badawczy Drogi
Nr upr. 329 / CH / 82


mgr inż. Stanisław Milusz
22-100 Chełm, ul. Synów Polku 9/3
upr bud Nr 422/CH/84

PROJEKTANT

mgr inż. Andrzej Milaszkiewicz
Upr. bud. Nr 352/CH/83
Upr. bud. Nr 444/CH/85

Wykaz skrzyżowań z napowietrznymi liniami elektroenergetycznymi

budowa drogi gminnej w m Kolonia Plisków
odc km 0+000 ÷ 1+655,14

L.p.	Lokalizacja skrzyżowania	Rodzaj linii energetycznej	Rzędna naw.proj. drogi	Najmniejsza odl. przewodów od naw. drogi		Odległość wymagana normą	Uwagi
				istniej.	projektow.		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	0+092	NN	215,33	6,74	6,66	6,0	gołe
2	0+255	NN	216,19	5,45	5,25	6,0	gołe
3	0+798	NN	221,55	7,30	7,11	6,0	gołe
4	0+893,5	NN	223,39	5,97	5,74	6,0	gołe
5	0+937	NN	223,86	5,72	5,52	6,0	gołe
6	1+235,5	NN	218,14	7,55	7,28	6,0	gołe
7	1+360	SN	214,77	8,51	8,36	*h	gołe

$$* h = 7 + \frac{U}{150}$$

U - napięcie znamionowe w kilowoltach

JERZY TRACZEWSKI
mgr inż. Biuro Inżynierii i Projektowania
Nr upr. 309 a / CH / 82


mgr inż. Stanisław Matusz
22-100 Chelm, ul. Synów Pułku 9/3
upr. bud. Nr 422/CH/84


PROJEKTANT
Andrzej Milaszkiewicz
mgr inż. Andrzej Milaszkiewicz
Upr. bud. Nr 352/CH/83
Upr. bud. Nr 444/CH/85

TABELA PLANTOWANIA SKARP

KM	SZEROKOŚĆ		SZER. ŚREDNIA		ODLEGŁ.	POWIERZCHNIA		UWAGI
	W	N	W	N		W	N	
km+m	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m ²]	[m ²]	
0+000	0,00	0,30						
0+020	0,00	1,60	0,00	0,95	20,00	0,00	19,00	
0+100	0,00	1,70	0,00	1,65	80,00	0,00	132,00	
0+135	0,00	1,65	0,00	1,68	35,00	0,00	58,63	
0+180	0,00	2,50	0,00	2,08	45,00	0,00	93,38	
0+220	0,00	1,90	0,00	2,20	40,00	0,00	88,00	
0+260	0,00	2,25	0,00	2,08	40,00	0,00	83,00	
0+300	0,00	1,75	0,00	2,00	40,00	0,00	80,00	
0+340	0,00	2,30	0,00	2,03	40,00	0,00	81,00	
0+380	0,00	1,80	0,00	2,05	40,00	0,00	82,00	
0+420	0,00	2,15	0,00	1,98	40,00	0,00	79,00	
0+460	0,00	1,80	0,00	1,98	40,00	0,00	79,00	
0+500	0,00	1,75	0,00	1,78	40,00	0,00	71,00	
0+540	0,00	1,90	0,00	1,83	40,00	0,00	73,00	
0+580	0,00	2,10	0,00	2,00	40,00	0,00	80,00	
0+620	0,00	2,50	0,00	2,30	40,00	0,00	92,00	
0+660	0,00	2,50	0,00	2,50	40,00	0,00	100,00	
0+700	0,00	2,10	0,00	2,30	40,00	0,00	92,00	
0+740	0,00	2,00	0,00	2,05	40,00	0,00	82,00	
0+780	0,00	2,55	0,00	2,28	40,00	0,00	91,00	
0+820	0,00	2,00	0,00	2,28	40,00	0,00	91,00	
0+860	0,00	2,60	0,00	2,30	40,00	0,00	92,00	
0+900	0,00	2,80	0,00	2,70	40,00	0,00	108,00	
0+940	0,00	3,50	0,00	3,15	40,00	0,00	126,00	
0+980	0,00	2,10	0,00	2,80	40,00	0,00	112,00	
1+020	0,00	2,00	0,00	2,05	40,00	0,00	82,00	
1+060	0,00	2,40	0,00	2,20	40,00	0,00	88,00	
1+100	0,00	2,05	0,00	2,23	40,00	0,00	89,00	
1+140	0,00	2,15	0,00	2,10	40,00	0,00	84,00	
1+180	0,00	2,45	0,00	2,30	40,00	0,00	92,00	
1+220	0,00	2,40	0,00	2,43	40,00	0,00	97,00	
1+260	0,00	2,10	0,00	2,25	40,00	0,00	90,00	
1+300	0,00	1,90	0,00	2,00	40,00	0,00	80,00	
1+340	0,00	1,75	0,00	1,83	40,00	0,00	73,00	
1+380	0,00	1,80	0,00	1,78	40,00	0,00	71,00	
1+420	0,00	1,95	0,00	1,88	40,00	0,00	75,00	
1+460	0,00	2,00	0,00	1,98	40,00	0,00	79,00	
1+500	0,00	2,50	0,00	2,25	40,00	0,00	90,00	
1+540	0,00	2,50	0,00	2,50	40,00	0,00	100,00	
1+580	0,00	1,70	0,00	2,10	40,00	0,00	84,00	
1+620	0,00	1,50	0,00	1,60	40,00	0,00	64,00	
1+640	0,00	1,80	0,00	1,65	20,00	0,00	33,00	
1+651,54	0,00	1,60	0,00	1,70	11,54	0,00	19,62	
1+655,14	0,00	0,00	0,00	0,80	3,60	0,00	2,88	
					1655,14	0,00	3478,50	


Jerzy Pietraszewski
 z budownictwa Drogowego
 Nr upr. 309/CH/82

PROJEKTANT

mgr inż. Andrzej Milaszkiewicz
 Upr. bud. Nr 352/CH/83
 Upr. bud. Nr 444/CH/85


mgr inż. Stanisław Matusz
 22-100 Chem. ul. Synów Pułku 9/3
 upr. bud. Nr 422/CH/84

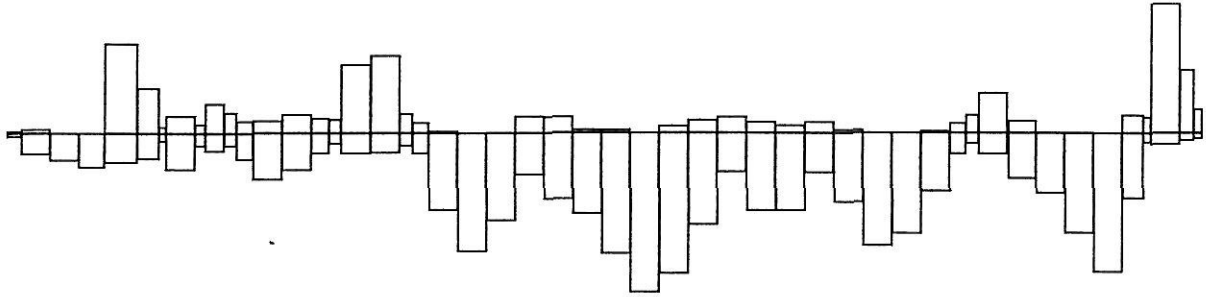
Pikietaż		Pole przekroju		Objętość		Zużycie na miejscu	Nadmiar objętości		Suma od początku	
		wykopy	nasypy	wykopy	nasypy		wykopy	nasypy	wykopy	nasypy
km	m	m ²	m ²	m ³	m ³	m ³	m ³	m ³	m ³	m ³
				15,26	1,87	1,87	13,39			
1	640,00	0,38	0,17	5,85	1,40	1,40	4,44			390,08
1	651,64	0,62	0,07							385,63

Sumy: 224,35 609,99 119,15 105,21 490,84

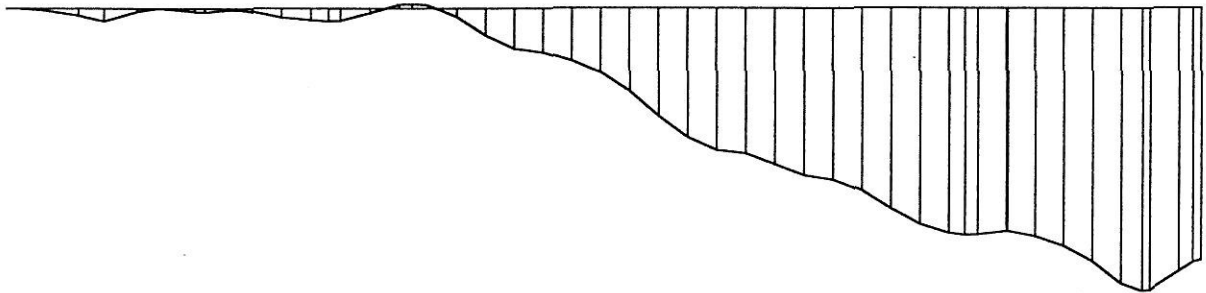
Sprawdzenie: 224,35 - 609,99 = -385,63 = 105,21 - 490,84

224,35 - 105,21 = 119,15 = 609,99 - 490,84

Objętości międzyprzekrojowe wykopów i nasypów:



Sumy objętości wykopów i nasypów od przekroju początkowego : (bilans = 376,77)



0 + 0,00
0 + 60,00
0 + 100,00
0 + 135,00
0 + 180,00
0 + 220,00
0 + 260,00
0 + 300,00
0 + 340,00
0 + 380,00
0 + 420,00
0 + 460,00
0 + 500,00
0 + 540,00
0 + 580,00
0 + 620,00
0 + 660,00
0 + 700,00
0 + 740,00
0 + 780,00
0 + 820,00
0 + 860,00
0 + 900,00
0 + 940,00
0 + 980,00
1 + 20,00
1 + 60,00
1 + 100,00
1 + 140,00
1 + 180,00
1 + 220,00
1 + 260,00
1 + 300,00
1 + 340,00
1 + 380,00
1 + 420,00
1 + 460,00
1 + 500,00
1 + 540,00
1 + 580,00
1 + 620,00

JERZY PIETRASZEWSKI
inż. Budownictwa Drogowego
Iz upr. 309 a / CH / 82

mgr inż. Stanisław Matysz
22-100 Chetn. ul. Synów Pułku 9/3
upr. bud. Nr 422/CH/84

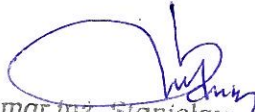
PROJEKTANT


mgr inż. Andrzej Milaszkiewicz
Up. bud. Nr 352/CH/83
Up. bud. Nr 444/CH/85

WSPÓŁRZĘDNE PUNKTÓW GŁÓWNYCH

PUNKT TRASY		WSPÓŁRZĘDNE	
NAZWA	LOKALIZACJA	X	Y
PPO	0+000	5510085,36	4805160,27
W-1	0+251,90	5510132,49	4804912,82
W-2	0+552,43	5510199,97	4804619,95
W-3	0+782,66	5510240,68	4804393,33
W-4	0+916,29	5510235,86	4804259,52
KPO	1+655,14	5509793,40	4803665,78


 Urząd
 Miejski Burmistrz Drogowo
 Nr upr. 309/CH/82


 mgr inż. Stanisław Jędruszkiewicz
 22-100 Chelm, ul. Synów Pułku 9/3
 upr. bud. Nr 422/CH/84

PROJEKTANT

 mgr inż. Andrzej Milaszkiewicz
 Upr. bud. Nr 362/CH/83
 Upr. bud. Nr 444/CH/85


INFORMACJA
DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

OBIEKT: Droga gminna w m. Kol. Plisków
odcinek km 0+000÷1+655,14
powiat chełmski

INWESTOR: Urząd Gminy Leśniowice
22-122 Leśniowice

PROJEKTANT: inż. Jerzy Pietraszewski
ul. Żeromskiego 23
22-100 Chełm

Jerzy Pietraszewski
inż. Budownictwa Drógowego
Nr. upr. 309 a / CH / P



CZĘŚĆ OPISOWA

1. Zakres robót do wykonania.

Projektowana inwestycja obejmuje roboty drogowe w istniejącym pasie drogowym polegające na budowie drogi gminnej na odcinku długości 1655,14 m.

Na całość zamierzenia inwestycyjnego składają się:

- zabezpieczenie istniejących urządzeń obcych stosownie do uzgodnień
- roboty ziemne
- wykonanie elementów konstrukcji jezdni
- roboty wykończeniowe i oznakowanie przed oddaniem do ruchu

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Projektowana droga posiada włączenia do istniejących dróg twardych tj. łączy drogę powiatową nr 0835 z drogą powiatową nr 0864.

W pasie drogi występują ponadto urządzenia obce, które nie kolidują z inwestycją a podlegają ewentualnym zabezpieczeniom lub dostosowaniu do projektowanej ulicy stosownie do uzgodnień.

3. Elementy zagospodarowania działki lub terenu stwarzające zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Zagrożenie stanowią mogą:

- roboty w obrębie istniejących urządzeń obcych
- roboty przy odbywającym się ruchu lokalnym głównie w obrębie w obrębie skrzyżowań z istniejącymi drogami twardymi

4. Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych.

Realizacja robót budowlanych może stanowić zagrożenie dla:

- osób uczestniczących w realizacji inwestycji przy robotach wymienionych w punkcie 3.
- dla uczestników ruchu drogowego w związku z prowadzonymi robotami w pobliżu istniejących dróg gdyż podczas prowadzenia robót należy utrzymać przejezdność na przebudowywanej drodze

5. Wskazania dotyczące prowadzenia instruktażu pracowników.

Roboty związane z realizacją inwestycji są typowymi robotami drogowymi i nie wymagają szczególnych środków ostrożności i zabezpieczenia podczas ich wykonywania. Wszystkie osoby uczestniczące w realizacji inwestycji w rejonach zagrożenia należy poinformować o miejscu i skali występowania zagrożenia oraz o wymaganych środkach ostrożności podczas robót i sposobie ich wykonywania w miejscach zagrożenia.

6. Środki techniczne i organizacyjne dotyczące bezpieczeństwa robót.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa podczas realizacji inwestycji należy:

- opracować i zatwierdzić projekt organizacji ruchu na czas robót zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz oznakować roboty drogowe zgodnie z opracowanym projektem

- skoordynować prace drogowe z pracami związanymi z zabezpieczeniem istniejących urządzeń obcych
- dostosować dobór sprzętu i ludzi do wykonywania robót w obrębie urządzeń obcych oraz do ich zabezpieczenia

JERZY PIETRASZCZYŃSKI
Inż. Budownictwa Drogowego
Nr upr. 309 4 / CH / 82

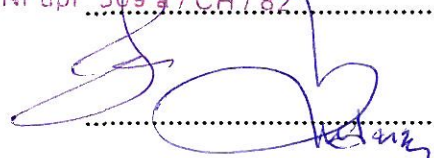



Chełm 30.06.2004

OŚWIADCZENIE

Na podstawie artykułu 20 ust. 4 Ustawy - Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 roku z późniejszymi zmianami niniejszym oświadczamy, że projekt budowlany na **budowę drogi gminnej w m. Kolonia Plisków** został wykonany zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

JERZY PIETRASZEWSKI
Inż Budownictwa Drogowego
Nr upr. 3099 / CH / 82




PROJEKTANT

mgr inż. Andrzej Milaszkiewicz
Upr. bud. Nr 352/CH/83
Upr. bud. Nr 444/CH/85


WYKAZ ZJAZDÓW

Lp.	Lokalizacja strona	Szerokość zjazdu	Długość zjazdu	Roboty ziemne		Dane o przepustach		Typ zjazdu wg. KPED
				W	N	światło	długość	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
droga w m. Kolonia Plisków								
1	0+004P	3,0		0,00	0,99	Ø 50	6,00	03.83
2	0+154L	3,0		0,00	1,77	Ø 50	6,00	03.83
3	0+243L	3,0		0,00	2,31			03.82
4	0+260L	3,0		0,00	3,57	Ø 50	6,00	03.83
5	0+260P	3,0		0,00	3,57	Ø 50	6,00	03.83
6	0+276P	3,0		0,00	2,86	Ø 50	6,00	03.83
7	0+454P	3,0		0,00	2,17	Ø 50	6,00	03.83
8	0+564L	3,5		0,00	3,03	Ø 50	7,00	03.86
9	0+570P	3,0		0,00	2,72	Ø 50	6,00	03.83
10	0+793P	3,0		0,00	2,44	Ø 50	6,00	03.83
11	0+902,5L	3,0		0,00	3,28	Ø 50	6,00	03.83
12	0+902,5P	3,0		0,00	3,28	Ø 50	6,00	03.83
13	0+915P	3,0		0,00	3,14	Ø 50	6,00	03.83
14	0+965L	3,0		0,00	3,28	Ø 50	6,00	03.83
15	0+965P	3,0		0,00	3,28	Ø 50	6,00	03.83
16	1+008P	3,0		0,00	2,17	Ø 50	6,00	03.83
17	1+124L	3,0		0,00	2,44	Ø 50	6,00	03.83
18	1+124P	3,0		0,00	2,44	Ø 50	6,00	03.83
19	1+246L	3,0		0,00	3,00	Ø 50	6,00	03.83
20	1+246LP	3,0		0,00	3,00	Ø 50	6,00	03.83
21	1+598L	3,5		0,00	0,00	Ø 50	7,00	03.86
22	1+648L	3,5		0,00	1,40	Ø 50	7,00	03.86
				0,00	56,14		129,00	

JERZY PIETKASZCZAK
Inż. Budownictwa Drogowego
Nr upr. 309 a / CH / 82




mgr inż. Stanisław Matusz
22-100 Chałm, ul. Synów Pułku 9/3
upr. bud Nr 422/CH/84

PROJEKTANT

mgr inż. Andrzej Milaszewicz
Upr. bud. Nr 352/CH/83
Upr. bud. Nr 444/CH/85