

Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania.....	3
2. Podstawowe dane techniczne.....	4
3. Rozwiązania sytuacyjne.....	4
3.1. Przebieg trasy w planie.....	4
3.2. Zjazdy.....	5
4. Odwodnienie chodnika.....	5
5. Rozwiązania wysokościowe.....	5
6. Konstrukcje nawierzchni.....	5
7. Istniejące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej.....	6
8. Rozbiórka elementów dróg.....	6
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	7
1. Plan sytuacyjny – rysunek nr 1.....	
2. Plan wytyczeniowy – rysunek nr 2.....	
3. Profil podłużny – rysunek nr 3.....	
4. Przekroje normalne – rysunek nr 4.....	
5. Szczegóły – rysunek nr 5.....	
6. Przekroje poprzeczne – rysunek nr 6.1-6.2.....	

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy ciągu pieszego zlokalizowanego w powiecie świdnickim, w gminie Strzegom, w województwie dolnośląskim na działce nr 1116 obręb Śródmieście nr 3 (teren kolejowy). Rozwiązania projektowe inwestycji dotyczą przebudowy ciągu pieszego, na odcinku o kilometrażu roboczym od km 0+000.00 do km 0+082.16.

W celu prawidłowego zobrazowania połączenia przebudowanego odcinka ciągu pieszego na terenie kolejowym z przebudowywanym chodnikiem na terenie Gminy Strzegom, w części rysunkowej pokazano rozwiązania projektowe dotyczące także robót poza terenem kolejowym (realizowane wg odrębnego postępowania w Starostwie Świdnickim na podstawie zgłoszenia robót budowlanych, zgodnie z art. 29 ust. 2 pkt 12 i art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane).

Dokumentację techniczną opracowano na zlecenie zamawiającego: Gmina Strzegom, ul. Rynek 38, 58-150 Strzegom, zgodnie z podpisaną umową.

Dokumentację projektową opracowano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. z 2016 r., poz. 124 z późn. zm.), dalej (WT)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. *w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego* (Dz.U. z 2018 r., poz. 1935)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839)
- 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 2018 r., poz. 2081 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2019 r., poz. 1396 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (Dz.U. z 2018 r., poz. 2268 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz.U. z 2019 r., poz. 1186 z późn. zm.),
- Mapa zasadnicza

- Umowy na korzystanie z nieruchomości nr 40N13d-612/62/K/2011 z dnia 10 czerwca 2011 zawarta z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A.,
- Aneks nr 1/2016 z dnia 29 stycznia 2016 r. do umowy nr 40N13d-612/62/K/2011 z dnia 10 czerwca 2011,
- Aneks nr 2/2019 z dnia 5 września 2019r. do umowy nr 40N13d-612/62/K/2011 z dnia 10 czerwca 2011,
- Wizja w terenie i pomiary terenowe.

2. Podstawowe dane techniczne

Przyjęte parametry projektowe przebudowy ciągu pieszego

- Ruch przewidziany w dwóch kierunkach
- Przekrój jednostronnie pochylony
- Szerokość chodnika waha się od 1.66 m do 4.00 m
- Pochylenie poprzeczne wynosi 2%.

3. Rozwiązania sytuacyjne

3.1. Przebieg trasy w planie

Dokumentacja zakłada wykonanie przebudowy istniejącego ciągu pieszego na odcinku od km 0+000.00 do km 0+082.16. Przebudowa ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego, między Al. Wojska Polskiego a ul. Wesołą.

Odcinek objęty opracowaniem zaprojektowano jako chodnik jednostronnie pochylony, przeznaczonym dla ruchu pieszych w obu kierunkach, o stałej zmiennej szerokości nawierzchni od 1.66 m (netto 1.50 m) do 4.00 m tuż za przejściem dla pieszych.

Początek przebudowanego odcinka łączy się z końcem przebudowywanego odcinka chodnika na działce gminnej realizowanym w ramach odrębnego postępowania. Od km 0+000 trasa rozpoczyna się odcinkiem prostym, o szerokości 4.00 m (praktycznie przedłużeniem nowo projektowanego przejścia dla pieszych w ramach przebudowy chodnika na terenie gminy Strzegom), w km 0+002.04 jest załom i chodnik zaczyna mieć szerokość 1.66 m, następnie w km 0+014.35 jest kolejny załom i w tym miejscu dochodzi do zmiany szerokości z 1.66 m do 2.16 m (w km 0+24.36 m). Dalej trasa idzie odcinkiem prostym i w km 0+029.36 zaczyna się zjazd na sąsiednie nieruchomości, który kończy się w km 0+040.08 m. Na szerokości zjazdu jest załom osi trasy w planie w km 0+030.69. Ostatni załom zaprojektowano w km 0+058.50, po czym zakres

przebudowy kończy się w km 0+082.16, gdzie łączy się z istniejącym chodnikiem z kostki betonowej, wykonanym jako schody terenowe.

3.2. Zjazdy

Aby umożliwić skomunikowanie terenów przyległych poprzez przebudowywany ciąg pieszego zakłada się wykonanie przebudowy zjazdów. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni z kostki granitowej, bez zmiany istniejącej szerokości.

Zestawienie istniejących zjazdów indywidualnych przewidzianych do przebudowy:

L.p.	Kilometraż	Opis	Strona
Z-1	0+029.36	Początek zjazdu	L
Z-1	0+040.08	Koniec zjazdu	L

4. Odwodnienie chodnika

W celu zapewnienia prawidłowego i sprawnego odprowadzenia wody zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie nawierzchni chodnika na teren nieutwardzony działki. Nie powoduje zagrożenia dla odbywającego się ruchu kolejowego (odwodnienie praktycznie bez zmian w stosunku do stanu istniejącego).

5. Rozwiązania wysokościowe

Niweletę chodnika zaprojektowano z uwzględnieniem warunków terenowych, istniejącego stanu zagospodarowania terenu, przebudowywanego zjazdu na teren sąsiedni oraz mając na uwadze projektowaną przebudowę chodnika na terenie Gminy Strzegom jak i połączenie na końcu z istniejącą kostką betonową w formie schodów terenowych. Niweletę na całej długości opracowania zaprojektowano z zachowaniem normatywnych pochyłeń podłużnych, minimalny spadek podłużny wynosi $i_{\min}=0.2\%$, natomiast maksymalny spadek podłużny $i_{\max}=1.8\%$.

6. Konstrukcje nawierzchni

Na podstawie wizji w terenie zinwentaryzowano cały odcinek ciągu pieszego oraz zebrano obszerną dokumentację zdjęciową. Ustalono, że ciąg pieszego posiada nawierzchnię utwardzoną z kruszywa naturalnego, na którym znajduje się warstwa błota. Pochylenie poprzeczne nawierzchni jest zróżnicowane. Nawierzchnia zjazdów jest zróżnicowana, część jest gruntowa, część utwardzona kruszywem. Wymagają ujednolicenia i wysokościowego dowiązania do nowej niwelety chodnika.

Z uwagi na powyższą analizę i uzgodnienie z Zamawiającym przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja nawierzchni chodnika

- 8 cm – betonowa kostka brukowa – szara
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 10 cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5
- 10 cm - warstwa wzmacniająca z gruntu stab. cementem o $R_m=2.5$ MPa

Konstrukcja nawierzchni zjazdu

- 17 cm – kostka granitowa 15x17
- 5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 15 cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5

Poniżej musi znajdować się podłoże z gruntów niespoistych.

7. Istniejące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej

W śladzie istniejącego ciągu pieszego znajdują się następujące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć elektroenergetyczna niskiego napięcia
- sieć wodociągowa.

8. Rozbiórka elementów dróg

Planowana inwestycja nie spowoduje konieczność rozbiórki, prócz korytowania istniejącej nawierzchni ciągu pieszego.

Jednak szczególną uwagę należy zachować przy rozbiórkach i robotach ziemnych z uwagi na istniejące sieci podziemne. Przed wykonywaniem wykopów należy sprawdzić głębokość istniejących sieci. Lokalizacja istniejących sieci na mapach do zasadniczych może odbiegać od rzeczywistych przebiegów, a głębokość posadowienia nie jest jednoznacznie określona. W związku z powyższym w trakcie realizacji zadania należy poinformować wszystkich gestorów sieci o przystąpieniu do realizacji inwestycji oraz wystąpić o nadzór właścicielki nad jej realizacją. Wszystkie ewentualne kolizje odkryte na etapie realizacji inwestycji należy zlikwidować zgodnie z warunkami określonymi przez ich gestorów.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA