

	<p>INWESTDROG</p> <p>mgr inż. Ireneusz Stawiszyński 77-400 Złotów ul. Kościelna 7/4</p>	<p>1</p>
--	--	----------

REGON: 570239722

NIP 767-112-70-33

TEL. 509054487

PROJEKT:	<i>Przebudowa drogi gminnej do gruntów rolnych w Prusinowie, dz. nr 69 i 157, obręb Prusinowo, gm. Debrzno</i>
BRANŻA :	drogowa
STADIUM:	Projekt Budowlany
INWESTOR:	<i>Gmina Debrzno ul. Traugutta 2. 77-310 Debrzno</i>

<u>LOKALIZACJA:</u>	Prusinów, powiat człuchowski gmina Debrzno, dz. nr 69 i 157, dr. gminna
----------------------------	--

Zgodnie z art. 20 ust.4 ustawy z dnia 07.07.1994r. Prawo Budowlane tekst jednolity Dz. U. z 2013 roku. poz. 1409 ze zmianami niżej podpisany oświadcza, że niniejszy projekt został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

<u>Spis treści:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> – Uprawnienia i zaświadczenia PIIB – Opis technicznych do projektu zagospodarowania terenu – Opis techniczny do projektu architektoniczno – budowlanego – BiOZ – Obliczenie ilości robót – Plan orientacyjny – Projekt zagospodarowania terenu – Profil podłużny – Przekroje konstrukcyjne – Szczegóły konstrukcyjne – Schemat zjazdu 	<ul style="list-style-type: none"> rys. nr 1 rys. nr 2 rys. nr 3 rys. nr 4 rys. nr 5 rys. nr 6

Projektant:	mgr inż. Czesław Chorąży upr. NN-8345- 430/81 Piła, ul. Szermentowskiego 16
Opracował:	mgr inż. Ireneusz Stawiszyński Złotów ul. Kościelna 7/4
Złotów, październik 2015	

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej do gruntów rolnych w Prusinowie, dz. nr 69 i 157, obręb Prusinowo, gm. Debrzno

I. Podstawa opracowania:

- 1) Umowa na wykonanie projektu zawarta w dniu z Gminą Debrzno.
- 2) Ustawa o drogach publicznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 204 poz. 2086).
- 3) Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43/99 poz. 430).
- 4) Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
- 5) Wizja w terenie i pomiary uzupełniające.
- 6) Uzgodnienia dokonane z zainteresowanymi stronami
- 7) Obowiązujące przepisy i katalogi.

II. Cel opracowania:

Celem opracowania jest przedstawienie rozwiązań technicznych przebudowy drogi gminnej w miejscowości Prusinów w gminie Debrzno. Opracowanie niniejsze nie zawiera wytycznych z zakresu organizacji robót drogowych. Roboty drogowe w podstawowym zakresie, powinny być realizowane wg kolejności zgodnej z liczbą porządkową poszczególnych pozycji przedmiaru robót z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z procesów technologicznych poszczególnych rodzajów robót.

W zakres inwestycji wchodzi:

- roboty przygotowawcze i rozbiórkowe,
- wykonanie robót ziemnych pod projektowane nawierzchnie,
- wykonanie podbudowy i nawierzchni drogi i zjazdów,
- wykonanie poboczy,
- profilowanie przyległego terenu,
- oznakowanie pionowe,
- roboty porządkowe i wykończeniowe.

Celem opracowania jest sporządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie niezbędnych pozwoleń.

III. Lokalizacja i sytuacja

Projektowana droga gminna przebiega w terenie gruntów rolnych z nieliczną zabudową wiejską, są to gospodarstwa i domy jednorodzinne wolnostojące w sąsiedztwie łąk i

pól uprawnych. Po lewej stronie drogi znajduje się cmentarz, dz. nr 23. Droga zlokalizowana jest w obrębie geodezyjnym Prusinowo na terenie gminy Debrzno.

Projektowana inwestycja zamyka się w granicach działek o numerach geodezyjnych:

- 69 i 157 w obrębie geodezyjnym Prusinowo.

IV. Stan istniejący

Obecnie droga posiada nawierzchnię gruntową o szerokości ok 3,5 m. Stanowi ona dojazd do pól uprawnych oraz budynków mieszkalnych i gospodarstw. W miejscu projektowanej drogi występują tereny zielone porośnięte trawą oraz pola. Teren posiada niewielkie zróżnicowania wysokości.

V. Opis sytuacji:

1) Przebudowie podlegać będą następujące elementy drogi:

- nawierzchnie dróg – nawierzchnie gruntowe , zmiana na nawierzchnię jezdni z betonowej kostki brukowej z wykonaniem korekty profilu poprzecznego i podłużnego zapewniającego poprawne powierzchniowe odwodnienie, wzmocnienie konstrukcji nawierzchni oraz obramowanie jezdni krawężnikami drogowymi.
- zjazdy do posesji – zmiana gruntowej nawierzchni oraz utwardzonej na nawierzchnię z betonowej kostki brukowej.
- Zjazdy na pola i inne drogi – zmiana gruntowej nawierzchni na nawierzchnię z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.
- Na działce nr 23 wzdłuż ogrodzenia cmentarza projektuje się zatokę parkingową z betonowej kostki brukowej wraz z drogą manewrową i chodnikiem.

Długości przebudowywanej drogi wynosi 397 m.

2) Urządzenia obce w pasie drogowym:

- sieć wodociągowa,
- sieć telefoniczna,
- sieć energetyczna,
- napowietrzna linia energetyczna.

VI. Niweleta:

Niweletę jezdni poprowadzono po istniejącej jezdni gruntowej z naniesioną korektą zapewniającą równość podłużną oraz poprzeczną jezdni z zapewnieniem poprawnego odwodnienia jezdni i połączenia z posesjami. Niweleta została wyniesiona ponad istniejący teren o ok. 20 cm z uwagi na warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni.

Wysokości na projektowanych nawierzchniach wyznaczono w oparciu o:

- rzędne istniejącej drogi,

- rzędne wysokościowe przyległych działek,
- istniejące rzędne wysokościowe terenu (mapa sytuacyjno - wysokościowa).

VII. Parametry projektowanych elementów drogi, zjazdów i zatoki parkingowe:

- Jezdnia:
 - Szerokość – 4,0 m
 - Spadek daszkowy – 2% na prostych i na łukach
 - Spadek jednostronny – 2 % łuk nr 3
 - Nawierzchnia – bet. kostka brukowa gr. 8 cm
- Zjazdy publiczne (istniejące)
 - Szerokość – 4,0 m
 - Wyokrąglenie łuków – promień R = 6 m
 - Nawierzchnia – bet. kostka brukowa kolorowa gr. 8 cm
- Zjazdy na pola (istniejące)
 - Szerokość – 4,0 m
 - Skosy 1:1 – 2 m
 - Nawierzchnia – kruszywo łamane 0-31,5 mm
- Zjazdy na posesje (istniejące)
 - Szerokość – 4,0 m
 - Skosy 1:1 – 2 m
 - Nawierzchnia – bet. kostka brukowa gr. 8 cm
- Zatoka parkingowa (miejsca postojowe wraz z drogą manewrową)
 - Szerokość drogi manewrowej – 5,0 m
 - Miejsca postojowe – 2,5x5,0 m
 - Droga manewrowa – 5,0 m
 - Spadek – 2%
 - Nawierzchnia – bet. kostka brukowa szara gr. 8 cm
- Chodnik
 - Szerokość chodnika – 1,5 m
 - Spadek – 2%
 - Nawierzchnia – bet. kostka brukowa szara gr. 6 cm
- Pobocza gruntowe wzmocnione kruszywem naturalnym
 - Szerokość – 0,75 m

- | | |
|---------------------|--------------------------------|
| - Nawierzchnia | – kruszywo naturalne gr. 10 cm |
| - Spadek poprzeczny | – 8% |

VIII. Odwodnienie:

Odwodnienie będzie zapewnione poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych drogi. Wody powierzchniowo odprowadzone na przyległe tereny.

IX. Oświetlenie

Nie dotyczy – oświetlenie bez zmian.

X. Pobocza

Projektuje się pobocza gruntowe o szerokości 0,75 m wzmocnione kruszywem naturalnym np. pospółką gr. 10 cm.

XI. Zestawienie powierzchni elementów zagospodarowania

- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej - jezdnia: 1616 m²
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej – zjazdy publ.: 40 m²
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej – zjazdy indywid.: 136 m²
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej – zatoka parkingowa.: 226 m²
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej – chodnik.: 33 m²
- nawierzchnia z kruszywa łamanego – zjazdy: 20 m²
- pobocza gruntowe: 557 m²

XII. Informacja o ochronie terenu i wpisie do rejestru zabytków

Tereny pod projektowaną drogą nie podlegają ochronie i nie są wpisane do rejestru zabytków.

XIII. Wpływ eksploatacji górniczej na obiekt

Przebudowywane drogi nie znajduje się w strefie wpływu eksploatacji górniczej.

U W A G A:

W czasie prowadzenia robót ziemnych należy bezwzględnie zwracać uwagę na istniejące lub też uprzednio wykonane uzbrojenie terenu.

Do robót przystąpić po uprzednim, dokładnym zlokalizowaniu istn. uzbrojenia. W obrębie ww. uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie, pod nadzorem zainteresowanych instytucji. Włazy do studzienek oraz zasuwy wodociągowe dostosować wysokościowo do projektowanych nawierzchni drogowych. Prace te wykonać w uzgodnieniu i pod nadzorem zainteresowanych stron.

Istniejące uzbrojenie kablowe sieci energetycznych i teletechnicznych pod nawierzchniami zjazdów zabezpieczyć za pomocą rur dwudzielnych typu AROT.

Opracował:

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej do gruntów rolnych w Prusinowie, dz. nr 69 i 157, obręb Prusinowo, gm. Debrzno

I. Podstawa opracowania:

- 8) Umowa na wykonanie projektu zawarta w dniu z Gminą Debrzno.
- 9) Ustawa o drogach publicznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 204 poz. 2086).
- 10) Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43/99 poz. 430).
- 11) Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
- 12) Wizja w terenie i pomiary uzupełniające.
- 13) Uzgodnienia dokonane z zainteresowanymi stronami
- 14) Obowiązujące przepisy i katalogi.

II. Cel opracowania:

Celem opracowania jest przedstawienie rozwiązań technicznych przebudowy drogi gminnej w miejscowości Prusinów w gminie Debrzno. Opracowanie niniejsze nie zawiera wytycznych z zakresu organizacji robót drogowych. Roboty drogowe w podstawowym zakresie, powinny być realizowane wg kolejności zgodnej z liczbą porządkową poszczególnych pozycji przedmiaru robót z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z procesów technologicznych poszczególnych rodzajów robót.

W zakres inwestycji wchodzi:

- roboty przygotowawcze i rozbiórkowe,
- wykonanie robót ziemnych pod projektowane nawierzchnie,
- wykonanie podbudowy i nawierzchni drogi i zjazdów,
- wykonanie poboczy,
- profilowanie przyległego terenu,
- oznakowanie pionowe,
- roboty porządkowe i wykończeniowe.

Celem opracowania jest sporządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie niezbędnych pozwoleń.

III. Lokalizacja i sytuacje

Projektowana droga gminna przebiega w terenie gruntów rolnych z nieliczną zabudową wiejską, są to gospodarstwa i domy jednorodzinne wolnostojące w sąsiedztwie łąk i

pól uprawnych. Po lewej stronie drogi znajduje się cmentarz, dz. nr 23. Droga zlokalizowana jest w obrębie geodezyjnym Prusinowo na terenie gminy Debrzno.

Projektowana inwestycja zamyka się w granicach działek o numerach geodezyjnych:

- 69 i 157 w obrębie geodezyjnym Prusinowo.

IV. Stan istniejący

Obecnie droga posiada nawierzchnię gruntową o szerokości ok 3,5 m. Stanowi ona dojazd do pól uprawnych oraz budynków mieszkalnych i gospodarstw. W miejscu projektowanej drogi występują tereny zielone porośnięte trawą oraz pola. Teren posiada niewielkie zróżnicowania wysokości.

V. Urządzenia projektowane

Droga w planie

Projekt obejmujący wykonanie odcinka drogi gminnej stanowiącej dojazd do gruntów rolnych w m. Prusinów. Oś projektowanej trasy drogowej pokrywa się z istniejącą i uwzględnia niewielkie korekty łuków poziomych.

Wszystkie elementy projektowanej drogi mieszczą się w istniejącym pasie drogowym.

Szerokości projektowanej jezdni wynoszą 4,0 m i posiada przekrój drogowy oraz nawierzchnię z betonowej kostki brukowej. Projektuje się również przebudowę istniejących zjazdów na działki (wjazdy na pola oraz na posesje) oraz inne drogi publiczne o szerokości od 2,5 - 6,0 m. Nawierzchnie zjazdów zaprojektowano z betonowej kostki brukowej dla wjazdów na posesję oraz zjazd z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie w km 0+190,15 (wjazd na pole). W trakcie realizacji robót dopuszcza się – bez konieczności zmian w projekcie akceptowanych przez projektanta – zmianę lokalizacji zjazdów na pola w taki sposób, aby w maksymalnym stopniu zapewniły one właściwą obsługę komunikacyjną pól. Na działce nr 23 projektuje się zatokę parkingową wraz z drogą manewrową zapewniającą postój pojazdów przy cmentarzu.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- | | |
|---------------------------|-------------------------------|
| - kategoria drogi: | gminna |
| - klasa techniczna: | „D” (dojazdowa) |
| - rodzaj przekroju drogi: | jednojezdniowa, dwukierunkowa |
| - obciążenie ruchem | KR1 |
| - szerokość jezdni: | 4,0 m |
| - szerokość poboczy: | 0,75 m |
| - prędkość projektowa: | 30 km/h |

Ze względu na klasę drogi oraz parametry łuków nie projektuje się krzywych przejściowych. Zmiany spadków poprzecznych jezdni należy wykonać na długości prostej przejściowej $L=15$ m.

Na całej długości drogi za wyjątkiem łuku nr 3 projektuje się spadek daszkowy 2%. Na łuku nr 3 projektuje się spadek jednostronny 2%. Spadek poprzeczny poboczy utwardzonych przyjmuje się 8%.

Elementy linii trasowania drogi gminnej w Prusinowie (rys 2)

Oś drogi składa się z siedmiu odcinków prostych (P1-P7) z wpisanymi sześcioma łukami o promieniach od $R=15$ m (przy skrzyżowaniu) do $R=200$ m.

Droga w przekroju podłużnym

Projektowane ukształtowanie wysokościowe niwelety jest wpisane w istniejący teren. Aktualne ukształtowanie niwelety, przy projektowanej prędkości $V=30$ km/h wymaga odpowiedniej korekty i sprowadza się do nadania odcinkom prostym odpowiednich spadków a odcinkom krzywoliniowym prawidłowych form geometrycznych.

Elementy profilu podłużnego drogi gminnej w Prusinowie (rys. 3)

Zaprojektowano sześć odcinków prostych oraz cztery łuki pionowe o promieniach od $R=1000$ m do $R=2500$ m. Niweletę projektuję się wyniesioną ponad teren o ok. 20 cm.

Wysokości na projektowanej drodze wyznaczono w oparciu o:

- rzędne wysokościowe istniejącej drogi,
- uzyskanie prawidłowych pochyłeń dla odwodnienia jezdni.
- istniejące rzędne wysokościowe terenu (mapa sytuacyjno - wysokościowa).

VI. Przekroje normalne

Projektuje się konstrukcję nawierzchni jezdni, zjazdów, zatoki parkingowej z drogą manewrową oraz chodników jak poniżej:

- a) Jezdnia zasadnicza, zjazdy publiczne, zatoka parkingowa wraz z drogą manewrową (na istniejącej nawierzchni gruntowej):
 - warstwa ścieralna – betonowa kostka brukowa szara gr. 8 cm,
 - podsypka cementowo-piaskowa (1:4) gr. 3-5 cm,
 - podbudowa z KŁSM 0-31,5 mm gr. 20 cm,
 - stabilizacja kruszywa cementem o $R_m=2,5$ MPa o gr. 10 cm,
- b) zjazdy do posesji:
 - nawierzchnia zjazdu z betonowej kostki brukowej kolorowej gr. 8 cm
 - podsypka cementowo-piaskowa (1:4) gr 3-5 cm,
 - podbudowa z KŁSM 0-31,5 mm gr. 15 cm,
 - stabilizacja kruszywa cementem o $R_m=2,5$ MPa o gr. 15 cm,
- c) zjazdy na pola:
 - nawierzchnia zjazdu z KŁSM 0-31,5 mm gr. 15 cm,

- stabilizacja kruszywa cementem o $R_m=2,5$ MPa o gr. 15 cm,
- d) chodniki:
- nawierzchnia chodników z betonowej kostki brukowej szarej gr. 6 cm
 - podsypka cementowo-piaskowa (1:4) gr 5 cm,
 - podsypka piaskowa gr. 15 cm,

Niweleta zjazdu - spadek do jezdni, dopuszcza się odstępstwo uwzględniając zagospodarowanie działek przyległych do drogi.

e) Pobocza gruntowe:

Pobocza drogowe gruntowe wzmocnione kruszywem naturalnym np. pospółką gr. 10 cm wyprofilować wykonując porządkowanie pasa drogowego o spadku 8% w kierunku rowu lub granicy pasa drogowego.

f) Elementy betonowe:

Projektuje się obramowanie nawierzchni jezdni i zjazdów z betonowej kostki brukowej za pomocą krawężników drogowych betonowych wtopionych o wym. 12x25 cm na podsypce cementowo-piaskowej (1:4) gr. 3 cm oraz na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 i na warstwie kruszywa stabilizowanego mechanicznie o $R_m=2,5$ MPa gr. 10 cm.

Obramowanie chodników od strony ogrodzenia projektuje się z obrzeża betonowego chodnikowego o wym. 6x20 cm na podsypce cem.-piask. (1:4) gr. 5 cm, natomiast od strony zatoki parkingowej projektuje się obramowanie krawężnikiem ulicznym typu lekkiego o wym. 15x30 cm wyniesiony ponad nawierzchnię 10 cm na podsypce cem.-piask (1:4) gr. 5 cm i na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 i na warstwie kruszywa stabilizowanej mechanicznie o $R_m=2,5$ MPa.

VII. Istniejąca infrastruktura

Istniejące kable telekomunikacyjne i energetyczne należy zabezpieczyć dwudzielnymi rurami osłonowymi grubościennymi o śr. min 110 mm.

VIII. Odwodnienie

Odwodnienie będzie zapewnione poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych drogi. Wody powierzchniowo odprowadzone na przyległe tereny.

IX. Roboty ziemne

W projekcie uwzględniono roboty ziemne pod projektowane nawierzchnie elementów drogi.

Wykopy

Wykopy wstępują jako koryta pod nawierzchnie jezdni, zjazdów, zatoki parkingowej, chodniki oraz pod krawężniki. Wykopy wykonywane sposobem mechanicznym koparkami (poza miejscami istniejących urządzeń nad- i podziemnych) i ręcznym w obrębie tych urządzeń. Transport gruntu samochodami samowyladowczymi. Dno wykopów (koryt), należy wykonać zgodnie ze spadkiem poprzecznym i podłużnym projektowanych elementów, a podłoże należy wyprofilować.

lować i zagęścić sprzętem mechanicznym wibracyjnym (walce, płyta, itp.) z uzyskaniem wymaganego wskaźnika zagęszczenia.

Nasypy

Nasypy i zasypania, należy wykonywać warstwami z ich każdorazowym zagęszczeniem do wymaganego wskaźnika zagęszczenia. Grubości wykonania każdej z warstw należy dostosować do rodzaju zastosowanego sprzętu zagęszczającego.

X. Zieleń

Na terenie objętym opracowaniem nie planuje się nasadzeń nowych drzew. W związku z tym, że następuje kolizja z istniejącymi krzewami i drzewami, zachodzi konieczność ich wycięcia.

XI. Rozbiórki elementów drogi i jej wyposażenia

W trakcie realizacji inwestycji nie przewiduje się rozbiórek nawierzchni jezdni. Uwzględnia się natomiast przełożenie istniejącej nawierzchni zjazdu z betonowej kostki brukowej i dostosowanie wysokościowo do projektowanej nawierzchni jezdni.

XII. Plac budowy

W celu prowadzenia robót na terenie pasa drogowego należy zabezpieczyć w/w teren wg planu BIOZ oraz przepisów prawa o ruchu drogowym i budowlanego oraz BHP i ppoż.

XIII. Wykonanie i odbiory obiektu/robót

Warunki wykonania i odbioru robót dla budowanej drogi, zostały określone w niniejszym projekcie oraz uszczegółowione w „Szczegółowych specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót” jako odrębna część dokumentacji projektowej.

XIV. Zakres rzeczowy robót

Zakres rzeczowy i ilościowy robót, dla realizacji budowanej drogi został określony w „Przedmiarze robót”.

XV. Koszt robót

Koszt realizacji, dla rozpatrywanego odcinka drogi został określony w „Kosztorysie inwestorskim”, jako odrębna część dokumentacji projektowej.

XVI. Wpływ obiektu/robót na środowisko

Wykonanie objętej niniejszym projektem przebudowy drogi poprawi stan środowiska. Wykonanie nowej nawierzchni z betonowej kostki brukowej na jezdni zmniejszy zapylenie oraz poprawi się odprowadzenie wody na pobocza i pobliskie tereny, brak będzie zastoin (kałuży) wody po intensywnych lub długotrwałych opadach deszczu oraz poprawi komunikację i bezpieczeństwo uczestników ruchu.

XVII. Wytyczne realizacji projektu

Przed realizacją niniejszego projektu należy:

- Dokonać zgłoszenia budowy – Inwestor budowy

- Opracować projekt „Oznakowania czasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia terenu robót prowadzonych w pasie drogowym” – Wykonawca robót.

Realizacja niniejszego projektu może nastąpić po zgłoszeniu zamiaru prowadzenia robót przez Wykonawcę robót do:

- Urzędów i Instytucji wynikających z przepisów prawa budowlanego,
- Urzędów i Instytucji wynikających z przepisów prawa o ruchu drogowym

Właścicieli i Administratorów urządzeń infrastruktury nadziemnych i podziemnych zlokalizowanych na terenie obiektu/robót.

U W A G A:

W czasie prowadzenia robót ziemnych należy bezwzględnie zwracać uwagę na istniejące lub też uprzednio wykonane uzbrojenie terenu.

Do robót przystąpić po uprzednim, dokładnym zlokalizowaniu istn. uzbrojenia. W obrębie ww. uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie, pod nadzorem zainteresowanych instytucji. Włazy do studzienek oraz zasuwy wodociągowe dostosować wysokościowo do projektowanych nawierzchni drogowych. Prace te wykonać w uzgodnieniu i pod nadzorem zainteresowanych stron.

Istniejące uzbrojenie kablowe sieci energetycznych i teletechnicznych pod nawierzchniami zjazdów zabezpieczyć za pomocą rur dwudzielnych typu AROT.

Opracował:

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

1.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Zlecenie Inwestora
- 1.2. Projekt budowlany

2.0. INWESTOR

Burmistrz Gminy Debrzno

3.0. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Inwestycja zlokalizowana jest w gminie Debrzno w obrębie geodezyjny Prusinów.

4.0. ZAKRES I KOLEJNOŚĆ ROBÓT CAŁEGO ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO

Zakres robót obejmuje budowę nawierzchni drogi gminnej stanowiącej dojazd do gruntów rolnych w m. Prusinów.

Kolejność robót:

- roboty przygotowawcze i rozbiórkowe,
- wykonanie robót ziemnych pod projektowane nawierzchnie,
- wykonanie podbudowy i nawierzchni drogi, zjazdów, zatoki parkingowej i chodnika,
- wykonanie poboczy,
- profilowanie przyległego terenu,
- oznakowanie pionowe,
- roboty porządkowe i wykończeniowe.

5.0. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

W sąsiedztwie rozpatrywanej inwestycji znajduje się rzadka zabudowa wiejska, tereny niezagospodarowane, pola uprawne i łąki. Teren pod projektowaną inwestycję jest terenem częściowo uzbrojonym. Istniejące uzbrojenie terenu wg mapy sytuacyjno - wysokościowej.

6.0. ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

- wykonanie projektowanej nawierzchni i podbudowy jezdni, zjazdów, zatoki parkingowej i chodnika,
- roboty prowadzone w pasie drogowym.

7.0. DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE

7.1. *Zaopatrzenie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzenia ścieków*

W trakcie budowy i eksploatacji obiektu nie zachodzi potrzeba dostarczania wody i odprowadzania ścieków.

7.2. *Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania*

W przypadku powyższej inwestycji nie zachodzi emisja zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i płynnych oraz zapachów uciążliwych.

7.3. *Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów*

Nadmiar odpadów pochodzących ze ścinki nawierzchni bitumicznej należy składować bezpośrednio na samochód samowyładowczy i wywieźć do utylizacji.

7.4. *Emisja hałasu oraz wibracji, a także promieniowania*

W przypadku przebudowy drogi emisja hałasu i wibracji ulegnie zmniejszeniu - obecnie ruch odbywa się po drodze gruntowej.

7.5. *Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne*

W przypadku realizacji tej inwestycji brak wpływu odprowadzonych wód deszczowych na środowisko, na powierzchnię ziemi, w tym glebę oraz na wody powierzchniowe i podziemne.

7.6. *Uwagi końcowe*

Zgodnie z załączoną informacją BIOZ nie zachodzi zagrożenie zdrowia ludzi przy realizacji tej inwestycji, a tym bardziej podczas jej eksploatacji.

Całość prac wykonać zgodnie z Warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych cz. II, przepisami BHP oraz specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót.

Przedsięwzięcie ma na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawę warunków odwodnienia pasa komunikacyjnego.

Projektowane zmiany istniejącego stanu będą miały pozytywny wpływ na środowisko, jego obecne i przyszłe wykorzystanie.

8.0. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA WYSTĘPUJĄCE PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANYCH

Zagrozenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi stanowią roboty wykonywane w pasie drogowym, w tym roboty załadunkowe i rozładunkowe elementów o dużym ciężarze.

9.0. SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW

- instruktaż ogólny przed przystąpieniem do robót budowlanych na placu budowy
- instruktaż stanowiskowy przed rozpoczęciem robót niebezpiecznych (w pasach drogowych, w strefie pracy dźwigu)
- szkolenia udokumentowane na piśmie przez prowadzącego szkolenie i szkolonego.

10.0. ŚRODKI TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ZAPOBIEGAJĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWOM W STREFACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA ZDROWIA

1. Roboty w pasie drogowym mogą wykonywać wyłącznie pracownicy w ubraniach ochronnych oboznani z wykonywaniem robót drogowych, przeszkoleni zgodnie z obowiązującymi przepisami.
2. Wystarczające i powszechnie stosowane środki techniczne przy robotach drogowych stanowią urządzenia bezpieczeństwa ruchu i oznakowania robót przewidziane w projekcie organizacji ruchu na okres prowadzenia robót w pasie drogowym.
3. Przy pracach w niebezpiecznych wykopach zapewnić właściwą obudowę wykopu.
4. Wykonanie prac niebezpiecznych w zespołach min.2 osobowych.
5. Zapewnienie dostępności do telefonu w biurze Kierownika Budowy w celu powiadomienia służb ratowniczych.

OPRACOWAŁ: