



InwestDrog

mgr inż. Ireneusz Stawiszyński

7-400 Złotów ul. Kościelna 7/4

1

REGON: 570239722

NIP 767-112-70-33

TEL. 509054487

PROJEKT: Przebudowa drogi gminnej, ulicy Trębackiej w miejscowości Debrzno, gmina Debrzno

BRANŻA : drogowa

STADIUM: Projekt Budowlany

INWESTOR: *Gmina Debrzno
ul. Traugutta 2. 77-310 Debrzno*

LOKALIZACJA: Ulica Trębacka, Debrzno, powiat człuchowski, gmina Debrzno, dz. nr ewid. 334, 144/1, 143/1, 338, 339, 333, 142/1, 141/1, obręb Debrzno, jedn. ewid. Debrzno

Zgodnie z art. 20 ust.4 ustawy z dnia 07.07.1994r. Prawo Budowlane (Dz. U. z 2016.290 ze zmianami) niżej podpisany oświadcza, że niniejszy projekt został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Spis treści:

- Uprawnienia i zaświadczenia PIIB
- Oświadczenie projektanta
- Opis techniczny do projektu zagospodarowania terenu
- Opis techniczny do projektu architektoniczno – budowlanego
- BiOZ
- Obliczenie ilości robót
- Plan orientacyjny rys. nr 1
- Projekt zagospodarowania terenu rys. nr 2
- Profil podłużny rys. nr 3
- Przekroje konstrukcyjne rys. nr 4
- Szczegóły konstrukcyjne rys. nr 5
- Schemat zjazdu rys. nr 6

Projektant:

mgr inż. Ireneusz Stawiszyński
Nr upr. WKP/0123/POOD/16

Opracował:

mgr inż. Tomasz Florkowski

Złotów, kwiecień 2017

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej, ulicy Trębackiej w miejscowości Debrzno, gmina 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, ulicy Trębackiej w miejscowości Debrzno w gminie Debrzno.

Długość przebudowywanej drogi gminnej wynosi 227 m. 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 nawierzchni chodnika,
- 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 zlokalizowana jest w północno wschodniej części miasta Debrzno. Przebiega po terenie częściowo zagospodarowanym, po lewej stronie drogi znajduje się zabudowa domków jednorodzinnych, po prawej natomiast niezagospodarowane tereny tj. pola oraz łąki.

Ulica Trębacka zaczyna się skrzyżowaniem się z drogą wojewódzką nr DW188 łącząca miejscowości Złotów i Człuchów oraz kończy skrzyżowaniem z drogą gminną tj. ulicą Przechodnią. Droga zlokalizowana jest w obrębie geodezyjnym Debrzno na terenie gminy Debrzno.

Projektowana inwestycja zamyka się w granicach działek o numerach geodezyjnych:

- 338, 339, 333, 334, 144/1, 143/1, 142/1 i 141/1 w obrębie geodezyjnym Debrzno.

IV. Stan istniejący

Obecnie ulica Trębacka posiada nawierzchnię ulepszoną kruszywem łamanym oraz destruktem o szerokości ok. 4 m oraz pobocza gruntowe porośnięte trawą. Droga jest w złym stanie technicznym z licznymi nierównościami, wybojami o nieregularnych spadkach poprzecznych i zmiennej niwelecie poprzecznej. Brak jest chodników i zjazdów na posesję. Ulica Trębacka krzyżuje się z ulicą Wojska Polskiego i ulicą Przechodnią o nawierzchni bitumicznej oraz z ulicami Sienkiewicza i Kochanowskiego o nawierzchni z bet. kostki brukowej.

Odwodnienie odbywa się powierzchniowo wody odprowadzone na przyległe tereny zielone. Teren objęty projektem jest płaski i posiada niewielkie zróżnicowania wysokości.

V. Opis sytuacji:

1) Przebudowie podlegać będą następujące elementy drogi:

- Przebudowa skrzyżowania – przebudowa skrzyżowania z ulicą Przechodnią. Ulica Trębacka krzyżuje się z ulicą Przechodnią pod kątem zbliżonym do kąta prostego do osi drogi na środku łuku kołowego (kąt zwrotu ok. 90 °). Krawędzie wyłukowane promieniami $R=5$ m i $R = 6$ m.
- nawierzchnia drogi – nawierzchnia drogi z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz na warstwie kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa, z wykonaniem korekty profilu poprzecznego i podłużnego zapewniającego poprawne powierzchniowe odwodnienie oraz obramowanie jezdni krawężnikami betonowymi ulicznymi.
- zjazdy do posesji – zmiana gruntowej nawierzchni na nawierzchnię z betonowej kostki brukowej.
- jednostronny chodnik – wykonanie jednostronnego chodnika o szerokości 1,5 m z betonowej kostki brukowej.

Długość przebudowywanej drogi wynosi:

- ulica Trębacka: 226,41 m,

2) Urządzenia obce w pasie drogowym:

- sieć wodociągowa,
- sieć teletechniczna,
- sieć energetyczna,

- kanalizacja sanitarna,
- 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 oraz skrzyżowaniami z sąsiednimi drogami. Niweleta została wyniesiona ponad istniejącą nawierzchnię o śr. 3 cm z uwagi na dostosowanie się do istniejących rzędnych terenu, zjazdów i skrzyżowań.

Wysokości na projektowanych nawierzchniach wyznaczono w oparciu o:

- rzędne istniejącej drogi,
- rzędne istniejących skrzyżowań z drogami bocznymi i głównymi,
- rzędne wysokościowe przyległych działek,
- istniejące rzędne wysokościowe terenu (mapa sytuacyjno - wysokościowa).

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

- Jezdnia:
 - Szerokość – 5,0 m
 - Spadek daszkowy – 2% na prostych i na łukach
 - Nawierzchnia – beton asfaltowy dla KR2
- Zjazdy:
 - Szerokość – dostosowana do istniejących szerokości
 - Skosy 1:1 – 1,5 m
 - Nawierzchnia – bet. kostka brukowa kolorowa gr. 8 cm
- Chodnik:
 - Szerokość chodnika – 1,5 m
 - Spadek – 2%
 - Nawierzchnia – bet. kostka brukowa szara gr. 6 cm
- Pobocze gruntowe, pasy zieleni (zieleń niska):
 - Szerokość – 0,75 m lub do granicy działki
 - Spadek poprzeczny – 6%

VIII. Odwodnienie:

Odwodnienie będzie zapewnione poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych drogi. Wody powierzchniowo odprowadzone poprzez wpusty deszczowe i przykanaliki do kolektora. Projekt odwodnienia wg odrębnego opracowania.

IX. Oświetlenie

Nie dotyczy – oświetlenie bez zmian.

X. Pobocza

Projektuje się po prawej stronie pobocze gruntowe o szerokości 0,75 m oraz po lewej stronie pas zieleni o szerokości zmiennej, do granicy działek.

XI. Zestawienie powierzchni elementów zagospodarowania

▪ nawierzchnia z betonu asfaltowego dla KR2 - jezdni:	1139 m ²
▪ nawierzchnia z betonowej kostki brukowej – zjazdu.:	29 m ²
▪ nawierzchnia z betonowej kostki brukowej – chodniki:	288 m ²
▪ pobocza gruntowe, pasy zieleni:	230 m ²

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

Przebudowywana droga 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.

OPRACOWAŁ:

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej, ulicy Trębackiej w miejscowości Debrzno, gmina 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, ulicy Trębackiej w miejscowości Debrzno w gminie Debrzno.

Długość przebudowywanej drogi gminnej wynosi 227 m. 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 nawierzchni chodnika,
- 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 zlokalizowana jest w północno wschodniej części miasta Debrzno. Przebiega po terenie częściowo zagospodarowanym, po lewej stronie drogi znajduje się zabudowa domków jednorodzinnych, po prawej natomiast niezagospodarowane tereny tj. pola oraz łąki. Ulica Trębacka zaczyna się skrzyżowaniem się z drogą wojewódzką nr DW188 łączącą miejscowości Złotów i Człuchów oraz kończy skrzyżowaniem z drogą gminną tj. ulicą Przechodnią. Droga zlokalizowana jest w obrębie geodezyjnym Debrzno na terenie gminy Debrzno.

Projektowana inwestycja zamyka się w granicach działek o numerach geodezyjnych:

- 333,338,339,334, 144/1, 143/1, 142/1 i 141/1 w obrębie geodezyjnym Debrzno.

IV. Stan istniejący

Obecnie ulica Trębacka posiada nawierzchnię ulepszoną kruszywem łamanym oraz destruktem o szerokości ok. 4 m oraz pobocza gruntowe porośnięte trawą. Droga jest w złym stanie technicznym z licznymi nierównościami, wybojami o nieregularnych spadkach poprzecznych i zmiennej niwelecie poprzecznej. Brak jest chodników i zjazdów na posesję. Ulica Trębacka krzyżuje się z ulicą Wojska Polskiego i ulicą Przechodnią o nawierzchni bitumicznej oraz z ulicami Sienkiewicza i Kochanowskiego o nawierzchni z bet. kostki brukowej.

Odwodnienie odbywa się powierzchniowo wody odprowadzone na przyległe tereny zielone. Teren objęty projektem jest płaski i posiada niewielkie zróżnicowania wysokości.

V. Urządzenia projektowane

Przebudowa skrzyżowań (skrzyżowanie ulicy Trębackiej z ulicą Sienkiewicza, Kochanowskiego i ulicą Przechodnią)

Projekt obejmujący wykonanie przebudowy skrzyżowań z drogami bocznymi z i z drogą główną. Wloty przecinają się pod kątem zbliżonym do prostego. Łuki wyokrąglone promieniami od R=5 m do R=6 m (droga główna) oraz promieniami od R=3m do R=4 m (drogi boczne), zachowane są istniejące łuki.

Włączenie ulicy Trębackiej do drogi wojewódzkiej DW188 wg odrębnej dokumentacji. Niższy projekt obejmujący odcinek ulicy Trębackiej od odcinka prostego oddalonego o ok. 32 m od krawędzi drogi wojewódzkiej.

Projektowaną nawierzchnię w obrębie tych skrzyżowań należy dostosować wysokościowo do istniejących rzędnych wysokościowych.

Droga w planie

Zaprojektowano drogę o przekroju ulicznym – jezdnię szerokości 5,0 m o nawierzchni z betonu asfaltowego dla KR2 oraz jednostronny chodnik o szerokości 1,5 m. Linia trasowania jezdni ulicy Trębackiej poprowadzona została w osi istniejącej drogi gruntowej. Oś ulicy Trę-

backiej skład się z 5 odcinków prostych, dwóch łuków poziomych o promieniach od $R=12$ m do $R=350$ m oraz dwóch załamów bez wpisanych łuków poziomych ze względu na mały kąt zwrotu.

Projektuje się również przebudowę istniejących zjazdów na posesje o szerokości 4 m. Nawierzchnie zjazdów zaprojektowano z betonowej kostki brukowej. W trakcie realizacji robót dopuszcza się – bez konieczności zmian w projekcie akceptowanych przez projektanta – zmianę lokalizacji zjazdów w taki sposób, aby w maksymalnym stopniu zapewniły one właściwą obsługę komunikacyjną.

Na całej długości ulicy Trębackiej projektuje się jednostronny (po lewej stronie) chodnik o szerokości 1,5 m z betonowej kostki brukowej.

Wszystkie elementy projektowanej drogi mieszczą się w istniejącym pasie drogowym.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- | | |
|---|-------------------------------|
| - kategoria drogi: | gminna |
| - klasa techniczna: | „D” (dojazdowa) |
| - rodzaj przekroju drogi: | jednojezdniowa, dwukierunkowa |
| - obciążenie ruchem | KR2 |
| - szerokość jezdni: | 5,0 m |
| - spadek poprzeczny drogi na prostej i na łukach: | 2% |
| - szerokość chodników: | 1,5 m |
| - spadek poprzeczny chodników | 2% |
| - prędkość projektowa: | 30 km/h |

Ze względu na klasę drogi oraz parametry łuków nie projektuje się krzywych przejściowych.

Na całej długości drogi projektuje się spadek daszkowy 2%.

Elementy linii trasowania drogi gminnej, ulicy Trębackiej w m. Debrzno przedstawiono na rys 2.

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 m. Debrzno przedstawiono na rys. 3.

Zaprojektowano pięć odcinków prostych oraz dwa łuki pionowe o promieniach $R=800$ m i $R=1500$ m. Niweletę projektując się wyniesioną ponad teren o ok. 3 cm. W przekroju podłużnym zaprojektowano spadki od 0,20% do 1,25%.

Wysokości na projektowanej drodze wyznaczono w oparciu o:

- rzędne wysokościowe istniejącej drogi,
- rzędne wysokościowe istniejących dróg bocznych i drogi głównej,
- uzyskanie prawidłowych pochyłości dla odwodnienia jezdni.
- istniejące rzędne wysokościowe terenu (mapa sytuacyjno - wysokościowa).

I. Przekroje normalne

Projektuje się konstrukcję nawierzchni jezdni, zjazdów oraz chodnika jak poniżej:

a) Jezdnia zasadnicza:

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy dla KR2 AC11S gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy dla KR2 AC16W gr. 4 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-31,5 mm gr. 20 cm,
- warstwa kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa i gr. 15 cm po zagęszczeniu,

b) zjazdy do posesji:

- nawierzchnia zjazdu z betonowej kostki brukowej kolorowej gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4) gr 3-5 cm,
- z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-31,5 mm gr. 15 cm,
- warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 15 cm po zagęszczeniu,

c) chodnik:

- nawierzchnia chodników z betonowej kostki brukowej szarej gr. 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4) gr. 5 cm,
- podsypka piaskowa gr. 15 cm,

d) Elementy betonowe:

Projektuje się obramowanie nawierzchni jezdni za pomocą krawężników betonowych ulicznych typu lekkiego o wym. 15x30 cm na podsypce cementowo-piaskowej (1:4) gr. 5 cm oraz na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 i na warstwie kruszywa stabilizowanego mechanicznie o $R_m=2,5$ MPa gr. 15 cm.

Na wjazdach od strony jezdni projektuje się krawężnik wjazdowy betonowy o wym. 15x22 cm na podsypce, ławie betonowej tak jak dla krawężników ulicznych. Natomiast od strony posesji wjazdu obramowane krawężnikiem drogowym betonowym o wym. 12x25 cm wtopionym na podsypce cem.-piaskowej (1:4) gr. 5 cm i na ławie betonowej z oporem z bet. C12/15.

Obramowanie chodników od strony ogrodzenia projektuje się z obrzeża betonowego chodnikowego o wym. 6x20 cm na podsypce cem.-piask. (1:4) gr. 3 cm.

II. Istniejąca infrastruktura

Istniejące kable telekomunikacyjne i energetyczne należy zabezpieczyć dwudzielnymi rurami osłono-

wymi grubościennymi o śr. min 110 mm.

III. Odwodnienie

Odwodnienie będzie zapewnione poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych drogi. Wody powierzchniowo odprowadzone do wpustów deszczowych. Projekt odwodnienia wg odrębnej dokumentacji.

IV. Roboty ziemne

W projekcie uwzględniono roboty ziemne pod projektowane nawierzchnie elementów drogi.

Wykopy

Wykopy występują jako koryta pod nawierzchnie jezdni 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 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.

V. Zieleń

Na terenie objętym opracowaniem planuje się wykonanie pasów zieleni, humusowanie poboczy gr. 10 cm wraz z obsianiem trawą.

VI. Rozbiórki elementów drogi i jej wyposażenia

W trakcie realizacji inwestycji przewiduje się rozbiórkę częściowo istniejącej nawierzchni bitumicznej (krawędź skrzyżowania z ulica Przechodnią) oraz nawierzchni z betonowej kostki brukowej (drogi boczne) dostosowanie wysokościowe do projektowanej nawierzchni jezdni ulicy Trębackiej. Ponadto projektuje się rozbiórkę krawężników betonowych w celu korekty krawędzi łuków z drogami bocznymi.

VII. 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.

VIII. 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.

IX. Zakres rzeczowy robót

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

X. Koszt robót

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

XI. Wpływ obiektu/robót na środowisko

Wykonanie objętej niniejszym projektem przebudowy drogi poprawi stan środowiska. Wykonanie nowej nawierzchni jezdni, zjazdów i chodnika z bet. kostki brukowej poprawi komfort jazdy oraz bezpieczeństwo uczestników ruchu, pojazdów i pieszych. Polepszy się odprowadzenie wód deszczowych, brak będzie zastoin (kałuży) wody po intensywnych lub długotrwałych opadach deszczu.

XII. 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 zasuwki 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.

OPRACOWAŁ:

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

1. Nazwa i adres obiektu budowlanego:

*„Przebudowa drogi gminnej, ulicy Trębackiej w miejscowości Debrzno,
gmina Debrzno”*

2. Inwestor:

Gmina Debrzno
ul. Traugutta 2, 77-310 Debrzno

3. Projektant:

mgr inż. Ireneusz Stawiszyński
77-400 Złotów, ul. Kościelna 7/4
Nr upraw. WKP/0123/POOD/16 specjalność drogowa

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

1.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Zlecenie Inwestora
- 1.2. Projekt budowlany

2.0. INWESTOR

Gmina Debrzno

3.0. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Inwestycja zlokalizowana jest na ulicy Trębackiej w miejscowości Debrzno. Projektowana inwestycja zamyka się w granicach działek o numerach geodezyjnych:

- 333,338,339,334, 144/1, 143/1, 142/1 i 141/1 w obrębie geodezyjnym Debrzno.

4.0. ZAKRES I KOLEJNOŚĆ ROBÓT CAŁEGO ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO

Zakres robót obejmuje przebudowę drogi gminnej, ulicy Trębackiej.

Kolejność robót:

W zakres inwestycji wchodzi:

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

5.0. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

W sąsiedztwie rozpatrywanej inwestycji znajduje się zabudowa domów jednorodzinnych wolnostojących, oraz tereny niezagospodarowane po prawej stronie drogi. Teren pod projektowaną inwestycję jest terenem 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 i chodnika,

- roboty prowadzone w pasie drogowym.

7.0. DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPLYW 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*

Projektowany zakres robót ma pozytywny wpływ na istniejący stan wód gdyż projektowane wpusty deszczowe ograniczą przenikanie nadmiaru wód deszczowych do podłoża gruntowego. Odwodnienie powierzchniowe drogi uzyskuje się za pomocą zaprojektowanych spadków poprzecznych i podłużnych poprzez wpusty deszczowe i przykanaliki do kolektora deszczowego. Odwodnienie wg odrębnej dokumentacji.

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

Zagrożenie 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 obeznani 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: