

TV

Projekt przebudowy drogi gminnej nr.105067 B

Nazwa opracowania : przebudowa drogi gminnej 105067 B w Bobrownikach
/odc. od drogi krajowej nr.65 do drogi powiatowej
Nr. 1282B Łużany - Bobrowniki /

Obiekt : droga gminna nr. 105067 B

Inwestor : Gmina Gródek

Branża : drogowa

Stadium : projekt wykonawczy

Autor : techn. Leon Filipowicz
605 216 405

PROJEKTANT DRÓG I MOSTÓW

tech. Leon Filipowicz
prz § 3 ust. 2 pkt 2 i 3 i § 5 ust. 2 Zarz. MK Nr 196
Nr ewid. W.Z.D.P. 8/445/15/66

BiałystokXI. 2016


ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- 1.Strona tytułowa
- 2.Oświadczenie projektanta
- 3.Zaswiadczenie P.I.I.B.
- 4.Uprawnienia budowlane
- 5.Opis techniczny do projektu przebudowy drogi
- 6.Informacja BIOZ
- 7.Mapa ewidencji gruntów
- 8.Orientacja
- 9.Projekt zagospodarowania terenu
- 10.Profil podłużny drogi
- 11.Przekroje normalne / 3 /
- 12.Profil podłużny rowu przydrożnego
- 13.Przekroje poprzeczne
- 14.Tabela robót ziemnych
- 15.Tabela powierzchni skarp
- 16.Przepust drogowy

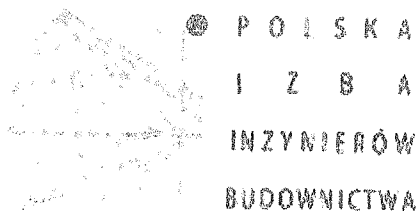
OŚWIADCZENIE

Zgodnie z Polskimi Normami oraz Prawem Budowlanym Dz. U. z 2013r. 1409 (tj.) oświadczam, że projekt przebudowy drogi gminnej nr 105067B na odc. od drogi krajowej nr 65 do drogi powiatowej nr 1282B Łużany - Bobrowniki został sporządzony zgodnie z przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

PROJEKTANT DRÓG I MOSTÓW


Lech J. [illegible]
prz S 9 [illegible]
Nr ewid. WZ.D.P. 6/445/15/88

.....
/podpis/



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDL-XX8-WCJ-WK6 *

Pan Leon Wawrzyniec Filipowicz o numerze ewidencyjnym PDL/BD/2539/02
adres zamieszkania ul. Żabia 9/4, 15-448 Białystok
jest członkiem Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2016-01-01 do 2016-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-01-07 roku przez:

Andrzej Falkowski, Zastępca Przewodniczącego Rady Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.plib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Białystok, dnia 30 czerwca 1966 r.

WOJEWÓDZKI
ZARZĄD DRÓG PUBLICZNYCH
W BIAŁYMSTOKU
ul. Szosa Żółkowska 8/10 tel. 57-66
Nr 4269-8-445/15/66

UPRAWNIENIE BUDOWLANE

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. — prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 14 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa nr 23, poz. 73)

Obywatel tech. Leon Filipowicz syn. Wacława
urodzony dnia 18 stycznia 1938 r. w Małowie

o t r z y m u j e

w specjalności drog

uprawnienia budowlane do 1. Projektowania i wykonania niekompleksowych
drogowych obiektów budowlanych /§ 6 ust. 1 pkt 5 zarządzenia nr 195
Ministra Komunikacji /wykonawczych/ w § 3 ust. 2 pkt 3 zarządzenia
nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r.

2. kierowania robotami budowlanymi i wykonaniem drogowych
obiektów budowlanych wykonawczych w § 3 ust. 2 pkt 3
zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia
1 grudnia 1964 r.

Za zgodność z oryginałem

Starszy Specjalista
d. s. pracowniczego

Krystyna Walecka



Dyrektor

H. Z. Piotrowski

Za zgodność
z oryginałem

tech. Leon Filipowicz

pr z & 3 ust. 2 pkt 2 i 3 i § 5 ust. 2 Zarz. MK nr 196
N. 1511 W Z D P 115/17-6

O P I S T E C H N I C Z N Y

DO PROJEKTU PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ NR 105067 B W BOBROWNIKACH (OD DROGI KRAJOWEJ NR 65 DO DROGI POWIATOWEJ 1282B ŁUŻANY-BOBROWNIKI).

1.0 PRZEDMIOT, PODSTAWA I ZAKRES OPRACOWANIA

Materiały wykorzystane przy sporządzaniu opracowania :

- mapy sytuacyjno-wysokościowa w skali 1: 500 z dnia 28.09.2016r.
- geodezyjne pomiary własne w terenie
- wytyczne projektowania dróg i ulic

1.2 PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej na odcinku od km roboczego 0+000 do km 0+466 na terenie Bobrownik w następującym zakresie :

- od km 0+000 do km 0+294 przebudowa nawierzchni jezdni polegającej na wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni bitumicznej poprzez ułożenie dodatkowej warstwy bitumicznej na szer. 6.00m oraz wymiana nawierzchni chodników po obu stronach jezdni szer. 1.50m
- od km 0+294 do km 0+372.43 przebudowa nawierzchni jezdni polegającej na rozbiórce istniejącej warstwy ścieralnej z asfaltu gr. 4cm i wzmocnieniu istniejącej podbudowy poprzez wbudowanie podbudowy pomocniczej gr. 20cm ułożonej na istniejącej podbudowie gr.30cm oraz wzmocnienie po obu stronach jezdni poboczy żwirowych szer. 1.00m
- od km 0+372.43 do km 0+466 rozebranie całej istniejącej konstrukcji jezdni i wykonanie nowej konstrukcji w-wy ścieralnej gr. 5cm, na podbudowie zasadniczej gr. 9cm na podbudowie z kruszywa naturalnego gr. 50cm oraz wzmocnienie po obu stronach jezdni poboczy żwirowych szer. 1.00m
- przebudowa zjazdów bramowych
- czyszczenie rowów odwadniających

2.0 STAN ISTNIEJĄCY I UZBROJENIE TERENU

2.1 Stan istniejący

Droga gminna nr 105041B łącząca drogę krajową nr 65 z drogą powiatową nr 1282B biegnąca w kierunku Łużan posiada w chwili obecnej nawierzchnię bitumiczną na całym swoim odcinku. Na odcinku od km 0+000 do km 0+294 posiada szer. 6.00m ujętą w krawężniki betonowe, natomiast dalej przekrój jezdni wynosi 5.00m z obustronnymi poboczami szer. ok. 1.00m oraz rowami odwadniającymi. W całości przebiega ona głównie przez zabudowę

wielorodzinna na początku swego przebiegu, dalej natomiast znajdują się zabudowania przedsiębiorstwa rolniczego oraz łąki na końcu opracowania.

Na końcu opracowania droga gminna łączy się z drogą powiatową która biegnie w kierunku Łużan, w rejonie skrzyżowania występuje nawierzchnia asfaltowa. W chwili obecnej opracowana została dokumentacja na przebudowę całej drogi powiatowej od skrzyżowania do m. Łupany. Projekt niniejszy wysokościowo dowiązuje się do opracowanego projektu. Na początku przebiegu drogi jezdni ujęta jest w krawężniki betonowe oraz obustronne chodniki z płytek betonowych o wym. 0.50x0.50m, z tym że po lewej stronie chodnik przebiega na długości 105m, natomiast po prawej stronie chodnik przebiega na długości 294m.

Jezdnia na odcinku od km 0+294 do km 0+466 jest w niezadowalającym stanie technicznym, występują liczne spękania i miejscowe wykruszenia warstwy ścieralnej.

Chodniki są miejscami w niezadowalającym zadawalającym stanie technicznym wymagają wymiany.

W chwili obecnej ruch pieszcy odbywa się głównie chodnikiem po prawej stronie jezdni w szczególności tam, gdzie występuje zabudowa mieszkalna.

Projekt niniejszy nie przewiduje zmian szerokości linii rozgraniczających ulicy.

W pasie drogowym ulicy występuje uzbrojenie podziemne i nadziemne w postaci :

- napowietrznej linii oświetleniowej
- kabla telefonicznego
- kabli elektrycznych
- wodociąg
- kanalizacji deszczowej
- kanalizacji sanitarnej

2.5 Dane ruchowe

W trakcie wykonywania pomiarów uzupełniających stwierdzono, iż na drodze objętej zakresem opracowania występuje natężenie ruchu kołowego o zróżnicowanej strukturze rodzajowej z przeważającą częścią pojazdów osobowych. Ruch pojazdów należy określić jako średni. W trakcie pomiarów stwierdzono, iż natężenie ruchu pojazdów wynosi ok. 30 pojazdów umownych na godzinę w obu kierunkach związany jest głównie z poruszaniem się pojazdów w ruchu granicznym. Ruch pieszcy mały. Po wybudowaniu drogi powiatowej w kierunku do Łużan wzrośnie ruch pojazdów w tym ciężarowych w kierunku granicy państwa.

3.0 TECHNICZNA CHARAKTERYSTYKA PRZEBUDOWYWANEJ ULICY.

Przebieg przebudowywanej jezdni bitumicznej został dostosowany do istniejącego zagospodarowania terenu i wyniesienia ulicy w terenie. W/w ulica jest jednoprzestrzenną z jezdnią o dwóch pasach ruchu.

4.0 ROZWIĄZANIE SYTUACYJNE, OŚ ULICY W PLANIE.

4.1 Oś. ulicy

Przebieg drogi gminnej jest dostosowany do istniejącego zagospodarowania terenu. Oś ulicy pozostaje bez zmian.

Wyznaczenie punktów wierzchołkowych zostało wykonane na podstawie domiarów i oznaczenia ich w terenie. Podstawą do wyniesienia osi ulicy w terenie są punkty wierzchołkowe (punkty załamań oznaczono na mapie).

4.2 Jezdnia.

Na odcinku od początku zakresu opracowania km 0+000 do km 0+294 jezdnia posiada szerokość 6.00m natomiast dalej tj. do końca zakresu opracowania jezdnia posiada szerokość 5.00m. Szerokość nawierzchni jezdni ulegnie zmianie od km 0+294 do km 0+466 i będzie wynosiła 6.00m (poprzednio 5.00m) Jezdnia o spadku poprzecznym obustronnym wynoszącym 2%.

- od km 0+000 do km 0+294 przebudowa nawierzchni jezdni polegającej na wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni bitumicznej poprzez ułożenie dodatkowej warstwy bitumicznej na szer. 6.00m oraz wymiana nawierzchni chodników po obu stronach jezdni szer. 1.50m

- od km 0+294 do km 0+372.43 przebudowa nawierzchni jezdni polegającej na rozbiórce istniejącej warstwy ścieralnej z asfaltu gr. 4cm i wzmocnieniu istniejącej podbudowy poprzez wbudowanie podbudowy pomocniczej gr. 20cm ułożonej na istniejącej podbudowie gr.30cm oraz wzmocnienie po obu stronach jezdni poboczy żwirowych szer. 1.00m

- od km 0+372.43 do km 0+466 rozebranie całej istniejącej konstrukcji jezdni i wykonanie nowej konstrukcji w-wy ścieralnej gr. 5cm, na podbudowie zasadniczej gr. 9cm na podbudowie z kruszywa naturalnego gr. 50cm

Pobocza szer. 1.00m projektuje się wykonać ze żwiru gr. 12cm zagęszczonego mechanicznie.

4.3 Chodniki

Po obu stronach jezdni przedmiotowej drogi na w/w odcinku zostanie przebudowany na całym odcinku od km 0+000 do km 0+294, chodnik zostanie przebudowany i zlikwidowany rów po lewej stronie jezdni (od wjazdu do wjazdu) Chodnik po obu stronach drogi projektuje się wykonać z kostki betonowej typu „polbruk” gr. 6cm na podsypce piaskowej gr. 5cm.

Chodniki posiadają spadek poprzeczny w kierunku do jezdni o wartości 2%. Chodniki ujęte są w obrzeża betonowe o wym. 6x20cm.

Wjazdy bramowe do posesji są dostosowane do istniejącego zagospodarowania terenu przyległego do ulicy. Lokalizację wjazdów należy dostosować do zagospodarowania terenu wg stanu aktualnego na dzień prowadzenia robót drogowych. Wjazdy bramowe na posesje indywidualne występują przeważnie w dostosowaniu do istniejącej bramy oraz stanu istniejącego.

5.0 ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE I ODWODNIENIE.

5.1 Rozwiązanie wysokościowe

Rozwiązanie wysokościowe przebudowywanej jezdni zaprojektowano w dowiązaniu do istniejących nawierzchni jezdni na początku i końcu opracowania oraz do istniejącego zagospodarowania terenu przyległego do ulicy.

Na odcinku od początku zakresu opracowania do końca zakresu opracowania projektuje się ułożenie nakładki z betonu asfaltowego gr. 4cm na istniejącej nawierzchni bitumicznej - /istniejący krawężnik będzie wystawał na wysokość 10cm ponad krawędź projektowanej jezdni/ oraz adaptuje się istniejące krawężniki.

Na rozwiązanie wysokościowe niwelety jezdni miał wpływ teren przyległy do ulicy i jej usytuowanie.

5.2 Odwodnienie.

Wody opadowe z jezdni i chodników oraz przyległego terenu zostaną odprowadzone do istniejącej kanalizacji deszczowej przebiegającej na początku zakresu opracowania oraz do rowów odwadniających po obu stronach drogi. Kratki ściekowe będą wymagały regulacji wysokościowej. Projektuje się niweletę jezdni oraz spadki poprzeczne, tak aby prawidłowo odprowadzić wody opadowe.

6.0 PRZEKROJE NORMALNE

Jezdnia posiada szerokość od 6.00m na części przebiegu obustronne chodniki szer. 1.50m ze spadkiem poprzecznym w kierunku do jezdni 2% natomiast dalej brak jest chodników – występują pobocza gruntowe szer. 1.00m ze spadkiem poprzecznym w kierunku do rowów o spadku poprzecznym o wartości 6%

8.0 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Na odcinku od km 0+000 do km 0+294

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 9cm
- wyrównanie masą min. – asfaltową gr. 3cm po uprzednim sfrezowaniu w-wy ścieralnej gr. 4cm
- istniejąca podbudowa ze żwiru gr. 30cm

Na odcinku od km 0+294 do km 0+372.43

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 9cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego 0-31.5mm zagęszczonego mech. gr. 20cm
- geowłóknina
- istniejąca podbudowa ze żwiru gr. 30cm

Na odcinku od km 0+372.43 do km 0+466

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 9cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego 0-31.5mm zagęszczonego mech. gr. 50cm
- geowłóknina
- grunt rodzimy

Wjazdy bramowe na posesje

- z betonu asfaltowego

Krawężniki

- istniejący krawężnik betonowy - 20x30 cm

Chodnik szer. 1.50m

- kostka betonowa gr. 6cm
- podsypka piaskowa gr. 10cm
- obrzeże betonowe 6x20cm

Pobocza żwirowe szer. 1.00m

- pobocza żwirowe gr. 12cm

Przejścia dla pieszych

Rampa powinna być wykonana z takiego samego materiału lub kostki betonowej gr. 6 cm w odmiennym kolorze niż chodniki i wjazdy /przy skrzyżowaniach/.

8.0 ORGANIZACJA RUCHU

8.1 Organizacja ruchu stała

Nie przewiduje się zmiany istniejącego oznakowania pionowego. Oznakowania poziomego brak.

9.0 UZBROJENIE ISTNIEJĄCE

Na odcinku objętym opracowaniem występuje uzbrojenie podziemne i nadziemne uwidocznione na planie sytuacyjnym.

Istniejące studnie kanalizacji sanitarnej, telefonicznej, oraz armatura sieci wodociągowej ewentualnie mogą wymagać regulacji pod względem wysokościowym. Regulację tę należy wykonać pod nadzorem służb użytkowników w/w sieci.

Dla części instalacji podziemnych brak jest danych ewidencyjnych odnośnie głębokości ułożenia przewodów. Z tego względu wskazane jest wykonanie wyrywkowej inwentaryzacji wysokościowej tych przewodów w trakcie wykonywania odpowiednich robót drogowych.

10.0 WYBURZENIA , WYWŁASZCZENIA , WYCINKA DRZEW

Przebudowa drogi gminnej w w/w zakresie będzie przebiegała w istniejących liniach rozgraniczających. Nie zachodzi konieczność zajęcia dodatkowego terenu. Lokalizacja ulicy nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Nie zachodzi konieczność wycinki drzew.

11.0 UWAGI DOTYCZĄCE REALIZACJI INWESTYCJI

- wyznaczenie osi należy wykonać w oparciu o załączony plan sytuacyjny
- ze względu na niewielkie zagłębienie niektórych instalacji prace w ich pobliżu należy wykonać szczególnie ostrożnie.
- w trakcie prac prowadzonych w pobliżu uzbrojenia podziemnego należy spełnić wymogi postawione w uzgodnieniu z poszczególnymi gestorami sieci.
- podczas prowadzenia robót w pasach drogowych ulic należy odpowiednio zabezpieczyć roboty i tak je prowadzić, aby zachować odpowiedni poziom bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

PROJEKTANT DRÓG I MOSTÓW

Lech. Leon Bilbowski
 pr z § 3 ust. 2 pkt 2 i 3 i § 5 ust. 2 Zp.z. MK Nr 196
 Nr evid. W.Z.D.P. 6/445.15/63

Informacja Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia

Nazwa opracowania : przebudowa drogi gminnej 105067 B w Bobrownikach
/odc. od drogi krajowej nr.65 do drogi powiatowej
Nr. 1282B Łużany - Bobrowniki /

Obiekt : droga gminna nr. 105067 B


Inwestor : Gmina Gródek

Branża : drogowa

Stadium : projekt wykonawczy

Autor : techn. Leon Filipowicz
605 216 405

PROJEKTANT DRÓG I MOSTÓW


tech. Leon Filipowicz
pr z § 3 ust. 2 pkt 2 i 3 i § 5 ust. 2 Zarz. MK Nr 198
Nr ewid. W.Z.O.P. 8/445/15/66

BiałystokXI. 2016

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA **I OCHRONY ZDROWIA**

**DO PROJEKTU PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ 105067 B
W BOBROWNIKACH (OD DROGI KRAJOWEJ NR 65
DO DROGI POWIATOWEJ 1282B ŁUŻANY-BOBROWNIKI).**

1.0 Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność wykonywania robót.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej na odcinku od km roboczego 0+000 do km 0+466 na terenie Bobrownik w następującym zakresie :

- od km 0+000 do km 0+294 przebudowa nawierzchni jezdni polegającej na wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni bitumicznej poprzez ułożenie dodatkowej warstwy bitumicznej na szer. 6.00m oraz wymiana nawierzchni chodników po obu stronach jezdni szer. 1.50m
- od km 0+294 do km 0+372.43 przebudowa nawierzchni jezdni polegającej na rozbiórce istniejącej warstwy ścieralnej z asfaltu gr. 4cm i wzmocnieniu istniejącej podbudowy poprzez wbudowanie podbudowy pomocniczej gr. 20cm ułożonej na istniejącej podbudowie gr.30cm oraz wzmocnienie po obu stronach jezdni poboczy żwirowych szer. 1.00m
- od km 0+372.43 do km 0+466 rozebranie całej istniejącej konstrukcji jezdni i wykonanie nowej konstrukcji w-wy ścieralnej gr. 5cm, na podbudowie zasadniczej gr. 9cm na podbudowie z kruszywa naturalnego gr. 50cm oraz wzmocnienie po obu stronach jezdni poboczy żwirowych szer. 1.00m
- przebudowa zjazdów bramowych
- czyszczenie rowów odwadniających

1.1 Kolejność realizacji przebudowy łącznika

- wytyczenie osi jezdni
- rozbiórka warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego
- roboty polegające na demontażu chodników i krawężników
- ustawienie krawężników
- przebudowa ułożenie nowej nawierzchni chodników
- rozbiórka starej konstrukcji jezdni od km 0+372.43 do km 0+466
- korekta wysokościowa studni i kratek ściekowych
- wykonanie podbudowy
- wykonanie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego na całej długości
- wykonanie poboczy żwirowych
- czyszczenie rowów odwadniających

- uporządkowanie zieleńców
- wykonanie prac porządkowych

2.0. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

Droga gminna nr 105041B łącząca drogę krajową nr 65 z drogą powiatową nr 1282B biegnąca w kierunku Łużan posiada w chwili obecnej nawierzchnię bitumiczną na całym swoim odcinku. Na odcinku od km 0+000 do km 0+294 posiada szer. 6.00m ujętą w krawężniki betonowe, natomiast dalej przekrój jezdni wynosi 5.00m z obustronnymi poboczami szer. ok. 1.00m oraz rowami odwadniającymi. W całości przebiega ona głównie przez zabudowę wielorodzinną na początku swego przebiegu, dalej natomiast znajdują się zabudowania przedsiębiorstwa rolniczego oraz łąki na końcu opracowania.

Na końcu opracowania droga gminna łączy się z drogą powiatową która biegnie w kierunku Łużan, w rejonie skrzyżowania występuje nawierzchnia asfaltowa. W chwili obecnej opracowana została dokumentacja na przebudowę całej drogi powiatowej od skrzyżowania do m. Łupany. Projekt niniejszy wysokościowo dowiązuje się do opracowanego projektu. Na początku przebiegu drogi jezdni ujęta jest w krawężniki betonowe oraz obustronne chodniki z płytek betonowych o wym. 0.50x0.50m, z tym że po lewej stronie chodnik przebiega na długości 105m, natomiast po prawej stronie chodnik przebiega na długości 294m.

Jezdni na odcinku od km 0+294 do km 0+466 jest w niezadowalającym stanie technicznym, występują liczne spękania i miejscowe wykruszenia warstwy ścieralnej.

Chodniki są miejscami w niezadowalającym zadawalającym stanie technicznym wymagają wymiany.

W chwili obecnej ruch pieszcy odbywa się głównie chodnikiem po prawej stronie jezdni w szczególności tam, gdzie występuje zabudowa mieszkalna.

Projekt niniejszy nie przewiduje zmian szerokości linii rozgraniczających ulicy.

W pasie drogowym ulicy występuje uzbrojenie podziemne i nadziemne w postaci :

- napowietrznej linii oświetleniowej
- kabla telefonicznego
- kabl elektrycznych
- wodociąg
- kanalizacji deszczowej
- kanalizacji sanitarnej

3.0. Elementy zagospodarowania terenu stwarzające zagrożenia

- Przy przebudowie chodników i wjazdów bramowych będzie zachodziła konieczność poprowadzenia pieszych drugą stroną ulicy ze względu na zajęty pod roboty ciąg pieszy. W przypadku regulacji wysokościowej studni i kratek ściekowych a następnie wykonywanie jezdni połówkowo wystąpią utrudnienia w ruchu pojazdów.

W przypadku rozbiórki całej konstrukcji jezdni droga będzie zamknięta dla ruchu ze względu na występowanie wykopów na całej szerokości jezdni.

Ze względu na stosunkowo mały zakres prac oraz małe natężenie ruchu nie wystąpią znaczące utrudnienia

-Przed rozpoczęciem robót należy zastosować oznakowanie i zabezpieczenie terenu robót w czasie prowadzenia budowy.

4.0. Wskazanie dotyczące zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych.

- Zagrożenia występują podczas realizacji przebudowy poszczególnych elementów pod ruchem pojazdów i pieszych przy wykonywaniu robót na chodnikach i wykonaniu nawierzchni jezdni zjazdów bramowych i poboczy.

- Przed rozpoczęciem robót należy ustawić znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami.

- Porażenie prądem nie występuje, kable energetyczne występują poza granicą opracowania.

5.0 Wskazania sposobu prowadzenia instruktażu pracowników.

5.1. Szkolenie pracowników

- Pracownicy muszą być przeszkoleni przed przystąpieniem do robót przez kierownika budowy w zakresie przepisów BHP dotyczących wymienionych wyżej zagrożeń oraz szkoleń bieżących (codziennych).

5.2. Zapobieganie zagrożeniom

- przestrzegać norm i uwag zawartych w uzgodnieniach

5.3. Uwagi

W oparciu o powyższe informacje kierownik budowy powinien sporządzać przed rozpoczęciem budowy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia uwzględniając specyfikę obiektu budowlanego i warunki prowadzenia robót budowlanych.

6.0 Wskazania środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwu.

6.1. Określenie i wskazanie środków technicznych

Określenie i wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwu wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek np. awarii, i innych zdarzeń.

-brak stref szczególnego zagrożenia wynikających z wykonania robót budowlanych.

-przy pracach budowlanych na każdym ich etapie bezwzględnie należy przestrzegać przepisów BHP.

Na kierowniku budowy ciąży obowiązek opracowania planu BIOZ zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem.

6.2. Organizacja ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych

- Przebudowa szczególnie jezdni drogi gminnej na odc. od drogi krajowej nr 65 do drogi powiatowej nr 1282B odbywać się będzie w miejscach, gdzie występuje ruch lokalny pojazdów. W/w ulica łączy drogę krajową z drogą powiatową w związku z tym występuje na niej ruch pojazdów w przeważającej części pojazdów osobowych. Ulica ta służy przede wszystkim jako dojazd do okolicznej zabudowy zlokalizowanej po obu jej stronach oraz jako przejazd przez miejscowość Bobrowniki. Przebudowa chodników będzie wymagała częściowego zajęcia jezdni. Przebudowa jezdni będzie przebiegała przy połówkowym jej zajęciu.

- Teren na którym będą wykonywane prace należy zabezpieczyć zgodnie z :

-Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r „Prawo o ruchu drogowym” z późniejszymi zmianami,

-Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tymi drogami /Dz. U. Nr 177 z 2003r poz. 1729/,

-Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r /Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003r § 1/ w sprawie szczegółowych warunków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,

-Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych /Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002r ze zmianami/,

W celu zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu i osobom wykonującym roboty, wykonawca zobowiązany jest do utrzymania w należytym stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania.

Roboty prowadzić tak, aby nie spowodować uszkodzeń urządzeń infrastruktury podziemnej.

Jednostki prowadzące roboty w pasie drogowym ulic zobowiązane są do utrzymania w czasie prowadzenia robot w należytym stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia robót oraz innych zastosowanych w związku z wykonywaniem prac.

Organizacja ruchu zabezpieczająca ruch musi być zgodna z „Instrukcją oznakowania robót wykonywanych w pasach drogowych ulic” - rozporządzenie Ministra Infrastruktury. Niezależnie od powyższego wykonawca robót zobowiązany jest do przestrzegania przepisów BHP dotyczących wykonawstwa robót budowlano- montażowych i rozbiórkowych.

Po zakończeniu robót teren znajdujący się w pasie drogowym ulicy powinien zostać odpowiednio uporządkowany.

Użyte do oznakowania robót zapory powinny być odblaskowe.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinny być dostosowane do występujących utrudnień w ruchu pieszym i kołowym, a także zapewniać bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom i osobom wykonującym te roboty.

Od strony najazdu bezwzględnie należy umieścić tablice kierujące oraz niezbędne oznakowanie pionowe. W czasie wykonywania robót przy małej przejrzystości powietrza lub pozostawienia wykopów na noc na barierach należy umieścić światła pulsujące zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym względzie.

Do oznakowania robót należy zastosować znaki odblaskowe o grupie wielkości „średnie”. Wykonawca poszczególnych robót powinien wszelkie prace prowadzić w oparciu o odpowiednie przepisy dbając między innymi o bezpieczeństwo ruchu i w każdym momencie trwania budowy musi zapewnić przejazd Straży Pożarnej, innych pojazdów uprzywilejowanych.

PROJEKTANT DRÓG I MOSTÓW


tech. Leon Filipowicz
prz § 3 ust. 2 pkt 2 i 3 i § 5 ust. 2 Zarz. Nr 196
Nr ewid. W.Z.D.P. 8/445 (5-06)