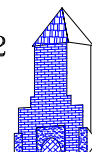


ZAKŁAD BUDOWNICTWA OGÓLNEGO
mgr inż. Michał Fijałkowski, 77-100 Bytów, ul. B. Chrobrego 12
Pracownia Projektowa "ŻEŻA"
77-100 Bytów, ul. Jana Pawła 5/4, tel/fax. 0-59-822-50-09
e-mail: zbo@zbo.pl www.zbo.pl



* NR. EWID. 0559 U.M.G 21.12.1989r.* REGON 59-1-371-77517 * KONTO: PeKaO S.A.. I O/Bytów 35 1240 3783 1111 0000 4083 9073*

PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY

„BUDOWA CIĄGU PIESZEGO WRAZ Z ZATOKĄ AUTOBUSOWĄ I ZJAZDAMI PUBLICZNYMI ORAZ INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ W MIEJSC. SIEMIEROWICE, GM. CEWICE”

Obiekt.....Ciąg pieszy z zatoką autobusową i zjazdami publicznymi oraz infrastrukturą towarzyszącą w pasie drogi powiatowej nr 1328G

Adres.....woj. pomorskie, m. Siemierowice, gm. Cewice
dz. nr : 85/1 – obręb Siemierowice 0013

Inwestor.....Gmina Cewice
z siedzibą organu wykonawczego Gminy
84-312 Cewice
ul. W. Witosa 16

	Nazwisko i imię	Nr uprawnień	Podpis
Projektował	mgr inż. Ewa Żebrowska-Kalisz	POM/0246/POOD/08	
Sprawdził	mgr inż. Michał Fijałkowski	BK.IIF.7342/60/94	

- czerwiec 2013r. –

SPIS TREŚCI

1. Strona tytułowa – str. 1
2. Spis treści - str. 2
3. Oświadczenie zgodnie z Art. 20 prawa Budowlanego – str. 3
4. Plan orientacyjny – str. 4
5. Decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego nr ZI.6733.12.2013 z dnia 16.08.2013r. – str. 5-8
6. Kopie uprawnień budowlanych i aktualne zaświadczenia z Pomorskiej Izby Inżynierów – str. 9-10
7. Opis techniczny – str. 11-16
8. Rys. nr 1 – Projekt zagospodarowania terenu - str.17
9. Rys. nr 2 – Przekroje konstrukcyjne ciągu pieszego na odc. I i II oraz zatoki autobusowej – str.18
10. Rys. nr 3 - Przekrój konstrukcyjny zjazdu indywidualnego i publicznego – str.19
11. Informacja BIOZ – str.20-22
12. Uzgodnienia, opinie, decyzje:
 - Uzgodnienie planowanej inwestycji z Zarządem Dróg Powiatowych w Lęborku nr ZDP-16R 5425/79/13 z dnia 16.10.2013r. – str.23-34
 - Uzgodnienie planowanej inwestycji przez Urząd Gminy w Cewicach z dnia 16.09.2013r. – str.35-36
 - Uzgodnienie planowanej inwestycji przez Telekomunikacje Polska Olsztyn, oddział w Gdańsku – nr 9498A z dnia 16.09.2013r. – str.37
 - Uzgodnienie planowanej inwestycji przez ENERGA-OPERATOR S.A. nr 143 z dnia 17.09.2013r. – str.38
 - Decyzja zezwalająca na wycinkę drzew w związku z planowaną inwestycją nr ZGR.6131.46.2013 – str. 39

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Zgodnie z wymogiem art.20 ust.4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2003r. Nr207, poz.2016 z późniejszymi zmianami) oświadczam, że projekt budowlany

„BUDOWY CIĄGU PIESZEGO WRAZ Z ZATOKĄ AUTOBUSOWĄ I ZJAZDAMI PUBLICZNYMI ORAZ INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ W MIEJSC. SIEMIEROWICE, GM. CEWICE” na dz. o nr ewid. 85/1, obr.

Siemierowice

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami, oraz zasadami wiedzy technicznej.

Podpis projektanta.....

Podpis sprawdzającego.....

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- 2.1 Umowa zawarta z inwestorem.
- 2.2 Wizja lokalna w terenie i inwentaryzacja do potrzeb projektowych.
- 2.3 Mapa do celów projektowych.
- 2.4 Ustalenia i uzgodnienia z inwestorem oraz zarządcą drogi.
- 2.5 Obowiązujące przepisy i normy budowlane.

2. Cel opracowania oraz stan istniejący

Celem opracowania jest projekt budowy ciągu pieszego w pasie drogi powiatowej nr 1328G klasy L na łącznej długości 535,0 mb wraz z zatoką autobusową oraz przebudową zjazdów indywidualnych i publicznych w miejsc. Siemierowice, gm. Cewice.

Projekt obejmuje również budowę infrastruktury towarzyszącej tj. budowę ścieków pochodnikowych i przepustów rurowych pod zjazdami oraz odtworzenie i odmulanie istniejących rowów przydrożnych.

Miejsce pod planowaną inwestycję obejmuje teren zabudowany i obecnie stanowi pobocze gruntowe drogi powiatowej o zmiennej szerokości od 4,0 – 13,5 m wraz z rosnącymi drzewami.

Inwestycja jest planowana z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa pieszych na odcinku drogi powiatowej nr 1328G (ul. Długa) od kościoła do cmentarza i dalej do przystanku autobusowego. Na przedmiotowym odcinku drogi zaobserwowano duży ruch pojazdów samochodowych oraz pieszych.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa zaplanowano chodnik dla pieszych od odc. I odsunięty od jezdni ul. Długiej tj. przylegający do granicy pasa drogowego o przebiegu po istniejącym terenie, natomiast odcinek II przebiega wzdłuż jezdni i jest wyniesiony 12 cm.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia rośnie 11 drzew, które kolidują z planowaną inwestycją i są przeznaczone do wycinki:

- 1) Lipa o obwodzie 178 cm;
- 2) Lipa o obwodzie 195 cm;
- 3) Klon o obwodzie 202 cm;
- 4) Topola o obwodzie 265 cm;
- 5) Topola o obwodzie 240 cm;
- 6) Klon o obwodzie 200 cm;
- 7) Topola o obwodzie 208 cm;
- 8) Topola o obwodzie 255 cm;
- 9) Topola o obwodzie 285 cm;
- 10) Topola o obwodzie 198 cm;
- 11) Klon o obwodzie 195 cm;

- 12) W ramach kompensacji przyrodniczej zaplanowano nasadzenia w ilości 12 drzew gatunków tożsamyh jak tych przeznaczonych do wycinki, nasadzanych na dalszym odcinku drogi powiatowej, tj. w km 4+640 – 5+140, strona prawa (zgodnie z kilometrażem).

3. Opinia geotechniczna

Przedmiotową opinię geotechniczną sporządzono na podstawie badań podłoża gruntowego wykonanych przez przedsiębiorstwo „GEOTEST” z Gdańska w m-cu wrzesień 2013r.

Badanie gruntu zostało wykonane za pomocą wierceń, natomiast rodzaj gruntu został określony na podstawie analizy makroskopowej.

Obiekt budowlany w postaci planowanej inwestycji zakwalifikowano do **pierwszej kategorii geotechnicznej** zgodnie z §4 ust.3 pkt 1b i 1c (Dz. U. 2012, poz. 463) Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych. Warunki gruntowe zaliczono do prostych.

Podłoże pod planowany ciąg pieszy wraz z zatoką autobusową i zjazdami stanowią grunty niewysadzinowe tj. pospółki oraz piaski średnioziarniste. Jedynie w otworze badawczym nr 4 zaobserwowano na głębokości 70 cm piasek gliniasty (przewidziany do wymiany). Nie stwierdzono obecności ustabilizowanego zwierciadła wody gruntowej.

W związku z powyższym podłoże gruntowe zostało zakwalifikowane do grupy nośności G1.

Do usunięcia przewidziano warstwę wierzchnią gruntu tj. glebę i nasypy niekontrolowane o gr. od 30-100 cm (zgodnie z opinią geotechniczną). Ewentualne nierówności należy uzupełnić pospółką wraz z zagęszczeniem lub piaskiem pozyskanym z korytowania pod warunkiem, że $w_{nos} \geq 10$.

4. Stan projektowany

a) CIAG DLA PIESZYCH

Zaplanowano ciąg pieszy w dwóch odcinkach:

Odcinek I – km 0+000,00 – 0+385,80

- Usytuowany przy granicy pasa drogowego drogi powiatowej
- Szerokość 2,5m
- Spadek jednostronny $i=2\%$
- Utwardzenie terenu przy ciągu pieszym lewostronnie na szerokości 30-50cm ze spadkiem $i=1\%$ oraz prawostronnie na szerokości od km 0+225,80 – 0+381,60
- Opornik nawierzchni będą stanowiły krawężniki betonowe o wym. 12x25x100cm
- Odprowadzenie wód opadowych – na terenie własnej posesji (teren działki drogowej)
- Powierzchnia planowanego ciągu: 885,0 m²

Konstrukcja nawierzchni ciągu pieszego – odc.I:

- w-wa ścieralna z betonowej kostki brukowej typu Behaton – gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 3cm,
- grunt stabilizowany cementem o $R_m = 1,5$ MPa – gr. 25 cm lub KŁSM – 20 cm
- podłoże gruntowe o grupie nośności G1 zgodnie z ST

Odcinek II – km 0+000,00 – 0+145,80

- Usytuowany przy jezdni drogi powiatowej
- Szerokość 1,5m
- Spadek jednostronny $i=2\%$, w kierunku rowu przydrożnego
- Utwardzenie terenu przy ciągu pieszym lewostronnie na szerokości 30-50cm ze spadkiem $i=1\%$ oraz prawostronnie na szerokości od km 0+225,80 – 0+381,60
- Opornik nawierzchni będą stanowiły krawężniki betonowe o wym. 12x25x100cm
- Odprowadzenie wód opadowych z planowanego ciągu w kierunku jezdni i następnie ściekiem otwartym (zbudowanym z elementów prefabrykowanych tj ścieków bet. o wym. 50x28x8/10 cm) na długości 74,0 mb do ścieku pochodnikowego „korytkowego”. Ściek pochodnikowy będzie się składał z układanych podwójnie płyt ściekowych korytkowych o wym. 60x50x15 cm. Ze ścieku wody będą spływać do odtworzonego rowu przydrożnego. W miejscu wylotu dno rowu będzie wyłożone ściekami na szerokości 2,5 m oraz skarpe należy utwardzić betonem B10 o gr. 15 cm na długości 2,5 m i wysokości skarpy 70 cm (alternatywnie płytki chodnikowe). Utwardzenie wykonać na fundamencie betonowym szer. 20 cm i gr. 15 cm.
- Powierzchnia planowanego ciągu: 209,0 m²

Konstrukcja nawierzchni ciągu pieszego – odc.II:

- w-wa ścieralna z betonowej kostki brukowej typu Behaton – gr. 6cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 3cm,
- grunt stabilizowany cementem o $R_m = 1,5$ MPa – gr. 15 cm lub warstwa podsypkowa – 10 cm
- podłoże gruntowe o grupie nośności G1 zgodnie z ST

b) ZJAZDY

Zjazdy indywidualne (zgodnie z KPED 03.83):

- Przewidziano przebudowę 10 zjazdów, w tym 9 szt na odcinku I planowanego ciągu dla pieszych oraz 1 zjazd na II odcinku ciągu
- Zjazd nr 1-9:
 - szerokość 9,0 m, w tym jezdni 3,0 m
 - przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wykraglone łukiem kołowym o promieniu 3 m
- Zjazd nr 10:
 - szerokość 6,8 m, w tym jezdni 3,0 m
 - przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi za pomocą skosu 1:1
- pochylenie podłużne zjazdów w obrębie korony drogi należy dostosować do jej ukształtowania (spadek $i_{max}=5\%$ na długości 5m, na dalszym odcinku $i_{max}=15\%$), jedynie na długości 90 cm $i=2\%$ w kierunku jezdni – zgodnie z rysunkami konstrukcyjnymi
- opornik nawierzchni będą stanowiły krawężniki betonowe o wym. 12x25x100cm i świetle 0cm, na połączeniu z jezdnią krawężnik najazdowy o wym. 15x22x100 cm i świetle 2 cm
- konstrukcja nawierzchni o gr. 36 cm

- pod zjazdem zaprojektowano przepust rurowy Ø400 z PEHD karbowany o sztywności obwodowej SN 8 z zakończeniem kołnierзовym (przekrój podłużny zjazdu wg KPED 03.91, szczegół zakończenia wg KPED 03.93). Należy obrukować skarpe wokół rury chroniąc skarpe przed rozmywaniem (na fundamencie betonowym szer.20cm i gr.15 cm lub krawężniku) wraz z wybrukowaniem dna rowu przed i za przepustem na długości 50 cm z każdej strony.
- należy wykonać pobocze zjazdu min. 0,5 m, wyprofilować i zagęścić zgodnie z ST, obsiać trawą

Konstrukcja nawierzchni zjazdu indywidualnego:

- w-wa ścieralna z betonowej kostki brukowej typu Behaton – gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 3cm,
- grunt stabilizowany cementem o $R_m = 1,5$ MPa – gr. 25 cm lub KŁSM – 20 cm
- nadsypka z mieszanki żwirowej 0/32 – gr. 10 cm
- przepust rurowy Ø400
- podsypka piaskowa 0/20 – gr. 10 cm
- podłoże gruntowe o grupie nośności G1 zgodnie z ST

Zjazdy publiczne

- Przewidziano 2 zjazdy publiczne na odcinku I planowanego ciągu pieszego:
 1. Zjazd na ul. Słoneczną w km 0+273,70
 2. Zjazd na drogę prowadzącą do cmentarza w km 0+383,60
- szerokość 15,0 m, w tym jezdni 5,0 m
 - przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu 5 m
 - pochylenie podłużne zjazdów w obrębie korony drogi należy dostosować do jej ukształtowania (spadek i max=5% na długości 5m, na dalszym odcinku i max=15%), jedynie na długości 90 cm i=2% w kierunku jezdni – zgodnie z rysunkami konstrukcyjnymi
 - opornik nawierzchni będą stanowiły krawężniki betonowe o wym. 12x25x100cm i świetle 0cm, na połączeniu z jezdnią krawężnik najazdowy o wym. 15x22x100 cm i świetle 2 cm
 - konstrukcja nawierzchni o gr. 41 cm
 - pod zjazdem zaprojektowano przepust rurowy Ø400 z PEHD karbowany o sztywności obwodowej SN 8 z zakończeniem kołnierзовym (przekrój podłużny zjazdu wg KPED 03.91, szczegół zakończenia wg KPED 03.93)
 - należy wykonać pobocze zjazdu min. 1,0 m, wyprofilować i zagęścić zgodnie z ST, obsiać trawą

Konstrukcja nawierzchni zjazdu publicznego:

- w-wa ścieralna z betonowej kostki brukowej typu Behaton – gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 3cm,
- grunt stabilizowany cementem o $R_m = 1,5$ MPa – gr. 30 cm lub KŁSM – 25 cm
- nadsypka z mieszanki żwirowej 0/32 – gr. 15 cm

- przepust rurowy Ø400
- podsypka piaskowa 0/20 – gr. 10 cm
- podłoże gruntowe o grupie nośności G1 zgodnie z ST

c) **ZATOKA AUTOBUSOWA**

Zatka autobusowa posiada parametry:

- Długość krawędzi zatrzymania – 20,0 m
- Szerokość zatoki przy jezdni – 3,0 m
- Wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu – 30,0 m
- Szerokość peronu – 1,5 m
- Pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce 2,0 % skierowane w stronę ciągu pieszego
- Skos wyjazdowy z drogi – 1:8
- Skos wjazdowy na drogę – 1:5
- Powierzchnia planowanej zatoki: 122,0 m²
- Opornik zatoki będzie stanowił krawężnik betonowy o wym. 15x30x100cm i świetle 12cm, a na połączeniu z jezdnią krawężnik najazdowy o wym. 15x22x100 cm i świetle 2 cm
- Odprowadzenie wód opadowych z zatoki będzie się odbywać w kierunku ścieku otwartego przykrawężnikowego zlokalizowanego wzdłuż zatoki przy ciągu pieszym (zbudowanym z elementów prefabrykowanych tj ścieków bet. o wym. 50x28x8/10 cm) na długości 61,0 mb do ścieku pochodnikowego „korytkowego”. Ściek pochodnikowy będzie się składał z układanych podwójnie płyt ściekowych korytkowych o wym. 60x50x15 cm. Ze ścieku wody będą spływać do odtworzonego rowu przydrożnego. W miejscu wylotu dno rowu będzie wyłożone ściekami na szerokości 2,5 m oraz skarpe należy utwardzić betonem B10 o gr. 15 cm na długości 2,5 m i wysokości skarpy 70 cm (alternatywnie płytki chodnikowe). Utwardzenie wykonać na fundamencie betonowym szer. 20 cm i gr. 15 cm.

Konstrukcja nawierzchni zatoki autobusowej:

- w-wa ścieralna z betonowej kostki brukowej typu Behaton – gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 3cm,
- beton cementowy B20 – gr. 20 cm,
- grunt stabilizowany cementem o $R_m = 2,5$ MPa – gr. 15 cm,
- grunt stabilizowany cementem o $R_m = 1,5$ MPa – gr. 15 cm.
- podłoże gruntowe o grupie nośności G1 zgodnie z ST

d) **ROWY PRZYDROŻNE**

W ramach projektowanej inwestycji należy odtworzyć i odmulić istniejące rowy przydrożne.

Rowy trapezowe na I odcinku będą posiadały parametry:

- Szerokość – od 110 cm – 200 cm
- Głębokość ze względu na przepusty pod zjazdami – min. 86 cm (dla zjazdów ind.) oraz 96 cm (dla zjazdów publicznych)
- Szerokość dna rowu – min. 40 cm

- Pochylenie skarp ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego: 1:0,5 i 1:1 (zgodnie z §42.5 Rozporządzenia – dozwolone pochylenie nienormatywne przy zachowaniu warunków: wysokość wykopu <8m, projektowana budowla ziemna nie będzie wymagała szczególnych procedur technicznych i technologicznych, nasyp będzie budowany na gruntach nośnych, niewysadzinowych oraz budowla nie będzie narażona na działanie wód stojących lub płynących na terenie zalewowym)
- Skarpy należy umocnić obudową roślinną
- Uwaga! – w km 0+000 – 0+100 należy wykonać rowy przydrożne trójkątne o szer. 0,5-1,0 m i głębokości do 50 cm

Rowy trapezowe na II odcinku będą posiadały parametry:

- Szerokość – od 220 cm – 340 cm. Rowy wykonać za poboczem chodnika szer. min. 0,5m z pochyleniami skarp 1:1,5 (wyj. 1:1).
- Głębokość ze względu na przepusty pod zjazdami – min. 86 cm (dla zjazdów ind.) oraz 96 cm (dla zjazdów publicznych)
- Szerokość dna rowu – min. 40 cm
- Skarpy należy umocnić obudową roślinną

5. Odprowadzenie wód opadowych

Odcinek I ciągu pieszego (km 0+000,00 – 0+385,80) oraz odcinek II ciągu pieszego (km 0+000,00 – 0+145,80):

Na odcinku I zaplanowano inwestycję na łącznej powierzchni 965,0 m², natomiast na odcinku II na łącznej powierzchni 400,0 m².

Wody opadowe i roztopowe będą rozprowadzane powierzchniowo spadkami poprzecznymi i podłużnymi na terenie własnej posesji (działki inwestowanej nr 85/1- obr. Siemierowice tj. pasa drogi powiatowej nr 1328G), bez ujęcia w szczelny, otwarty lub zamknięty system kanalizacyjny.

Zgodnie z §19 Rozporządzenia Ministra środowiska z dnia 24 lipca 2006r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, nie ma konieczności oczyszczania przedmiotowych wód opadowych i roztopowych pochodzących z planowanej inwestycji na odcinku I i II.

Zgodnie z art.122.1 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne, pozwolenie wodnoprawne nie jest wymagane dla przedmiotowej inwestycji.

Nie będzie miało miejsce szczególne korzystanie z wód, a w szczególności wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi, gdyż wody odprowadzane z planowanej inwestycji w świetle ustawy Prawo wodne nie są ściekami (ścieki – „wody opadowe lub roztopowe, ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne.....” - art.9 pkt 14.c), a także nie będą wykonywane urządzenia wodne w celu odwodnienia powierzchni utwardzonej.

5. Zielen

W związku z wycinką drzew w ilości 11 szt przewidziano kompensację przyrodniczą. Zaplanowano nasadzenia w ilości 11 drzew gatunków tożsamyh jak tych przeznaczonych do

wycinki, nasadzanych na dalszym odcinku drogi powiatowej, tj. w km 4+640 – 5+140, strona prawa (zgodnie z kilometrażem).

W miejscu planowanej inwestycji zalega humus grubości 20 cm, przeznaczony do usunięcia.

6. Oddziaływanie inwestycji na środowisko

Planowana inwestycja będzie w obszarze zabudowy, w pasie drogi pełniącej funkcję drogi publicznej. Po przyjęciu rozwiązań technologiczno-technicznych nastąpi poprawa estetyki krajobrazu, warunków komunikacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja planowanej inwestycji nie pogorszy i nie wpłynie w negatywny sposób na środowisko, nie będzie powodowała emisji substancji do atmosfery ani też nie będzie źródłem emisji energii.

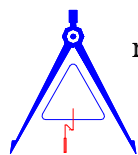
Inwestycja ma jedynie na celu poprawę warunków funkcjonowania i podniesienia standardu życia lokalnej społeczności oraz poprawę bezpieczeństwa mieszkańców miejscowości.

PROJEKTANT:

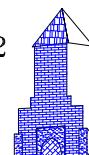
mgr inż.. Ewa Żebrowska-Kalisz.....

SPRAWDZAJĄCY:

mgr inż.. Michał Fijałkowski.....



ZAKŁAD BUDOWNICTWA OGÓLNEGO
mgr inż. Michał Fijałkowski, 77-100 Bytów, ul. B. Chrobrego 12
Pracownia Projektowa **"MIEŻA"**
77-100 Bytów, ul. Jana Pawła 5/4, tel/fax. 0-59-822-50-09
e-mail: zbo@zbo.pl www.zbo.pl



* NR. EWID. 0559 U.M.G 21.12.1989r.* REGON 59-1-371-77517 * KONTO: PeKaO S.A.. I O/Bytów 35 1240 3783 1111 0000 4083 9073*

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

„BUDOWA CIĄGU PIESZEGO WRAZ Z ZATOKĄ AUTOBUSOWĄ I ZJAZDAMI PUBLICZNYMI ORAZ INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ W MIEJSC. SIEMIEROWICE, GM. CEWICE”

Obiekt.....Ciąg pieszy z zatoką autobusową i zjazdami publicznymi oraz infrastrukturą towarzyszącą w pasie drogi powiatowej nr 1328G

Adres.....woj. pomorskie, m. Siemierowice, gm. Cewice
dz. nr : 85/1 – obręb Siemierowice 0013

Inwestor.....Gmina Cewice
z siedzibą organu wykonawczego Gminy
84-312 Cewice
ul. W. Witosa 16

BRANŻA	PROJEKTANT	PODPIS
DROGOWA	mgr inż. Ewa Żebrowska- Kalisz POM/0246/POOD/08	

-czerwiec 2013.-

1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego

Planowana inwestycja obejmuje budowę ciągu pieszego w pasie drogi powiatowej nr 1328G klasy L na łącznej długości 535,0 mb wraz z zatoką autobusową oraz przebudową zjazdów indywidualnych i publicznych w miejsc. Siemierowice, gm. Cewice.

Inwestycja obejmuje również budowę infrastruktury towarzyszącej tj. budowę ścieków pochodnikowych i przepustów rurowych pod zjazdami oraz odtworzenie i odmulanie istniejących rowów przydrożnych.

Obiekt będzie wykonywany bez podziału na etapy.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

W sąsiedztwie działki, na której zaplanowano inwestycję, znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne.

Istniejące uzbrojenie terenu:

- kanalizacja sanitarna
- sieć telekomunikacyjna
- sieć energetyczna

3. Wskazanie elementów zagospodarowania, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

- roboty budowlane w pasie drogi powiatowej, wzdłuż jezdni - przede wszystkim ruch drogowy – możliwe kolizje i wypadki drogowe
- zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi podczas realizacji robót budowlanych
- zbliżenie do czynnych sieci jak również do linii kablowych wysokiego i niskiego napięcia

4. Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych.

Podczas realizacji prac budowlanych przewiduje się następujące zagrożenia:

-zagrożenie życia pracowników od ruchu samochodowego na drodze oraz zwiększone zagrożenie przy wykonywaniu robót w złych warunkach atmosferycznych:

- 1) podczas ograniczonej widoczności oraz o zmroku i w nocy bez dostatecznego oświetlenia,
- 2) w czasie opadów deszczu i śniegu,
- 3) podczas gołoledzi,
- 4) podczas burzy i wiatru o prędkości przekraczającej 10 m/s.

- obsługa maszyn i urządzeń z napędem elektrycznym – różnego rodzaju drobne urządzenia (wiertarki, przecinarki, młoty udarowe, ręczne narzędzia udarowe nie mogą posiadać rękojeści krótszej niż 0,15 m oraz ostrych krawędzi, pęknięć lub zadr w miejscu uchwytu, a operatorzy podczas ich stosowania używają rękawic antywibracyjnych;

- obsługa maszyn i urządzeń z napędem spalinowym

Nie wolno używać narzędzi uszkodzonych oraz nie odpowiadających normom i warunkom technicznym. Narzędzia takie należy niezwłocznie wycofać z użytku.

- wszelkie prace należy wykonywać pod stałym nadzorem osoby posiadającej uprawnienia budowlane-drogowe bez ograniczeń

- wypadki drogowe – roboty wykonywane pod ruchem

- podczas robót ziemnych i korytowania:

- zagrożenie porażenia prądem (zetknięcie z kablami energetycznymi)
- zagrożenie oparzeniem (zetknięcie z ciepłociągiem)
- zagrożenie wybuchem (zetknięcie z gazociągiem)

- zagrożenia zasypania w wykopie

5. Informacja o sposobie prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót niebezpiecznych.

Pracownicy przystępujący do pracy winni być wyposażeni w odpowiednią odzież roboczą i ochronną (sprzęt ochrony osobistej) posiadającą odpowiednie atesty. Pracownicy są również zobligowani do pracy w kaskach ochronnych, oraz odpowiednim obuwiu. Pracownicy narażeni na urazy mechaniczne, porażenia prądem, upadki z wysokości oraz inne szkodliwe czynniki i zagrożenia związane z wykonywaną pracą powinni być zaopatrzeni w sprzęt ochrony osobistej. Wszyscy pracownicy pracujący powinni posiadać odpowiednie kwalifikacje przewidziane odrębnymi przepisami dla danego stanowiska, mieć ważne orzeczenie lekarskie o dopuszczeniu do określonej pracy. Nie wolno zatrudniać pracownika na danym stanowisku pracy w razie przeciwwskazań lekarskich oraz bez wstępnego przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy (w szczególności szkolenie należy przeprowadzać przed realizacją robót szczególnie niebezpiecznych). Na budowie powinna być znajdować się przenośna apteczka, oraz zapewniony kontakt do punktu pomocy medycznej.

6. Wymagania pozostałe.

Przy prowadzeniu robót należy stosować środki techniczne i organizacyjne wynikające z przepisów BHP oraz obowiązujących rozporządzeń i przepisów dot. prowadzenia poszczególnych robót w strefach szczególnego zagrożenia. Wykonawca jest zobowiązany do zapewnienia bezpieczeństwa tak dla służb obsługujących budowę jak i dla uczestników ruchu publicznego. Wykonawca wykona i uzgodni z odpowiednimi władzami szczegółowy projekt organizacji i zabezpieczenia ruchu na czas budowy.

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Ewa Żebrowska-Kalisz