

SPIS TREŚCI:

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA	str. 3
OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA	str. 4
ODPIS UPRAWNIEŃ PROJEKTANTA	str. 5
ODPIS PRZYNALEŻNOŚCI PROJEKTANTA DO OIIB	str. 6
OPIS TECHNICZNY	str. 7 – 10
WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW	str. 11- 12
PLAN ORIENTACYJNY rys. 1	skala 1 : 50 000
PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU rys. 2	skala 1 : 1000

II. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH I PLANTOWANIA SKARP	str. 13
PRZEDMIAR ROBÓT	str. 14 – 16
INFORMACJA BIOZ	str. 17 - 18
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY rys. 3	skala 1 : 100/1000
PRZEKROJE NORMALNE rys. 4	skala 1 : 50
PRZEKROJE POPRZECZNE rys. 5	skala 1 : 100/1000
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY PRZEPUSTU rys. 6	skala 1 : 50
SZCZEGÓŁ ZJAZDU GOSPODARCZEGO KPED 03.82	skala 1 : 100
SZCZEGÓŁ ZJAZDU GOSPODARCZEGO KPED 03.83	skala 1 : 100

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego w związku w związku z przebudową drogi gminnej Nr 105720B – we wsi Koty od drogi wojewódzkiej 679 do drogi powiatowej nr 1982B

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Podstawę opracowania stanowi:

- zlecenie Urzędu Gminy w Łomży – umowa nr RGO.7041/9/1/09
- mapa zasadnicza w skali 1:000
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r, w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43 poz. 430.
- ustawa z dnia 7 lipca 1994r.-Prawo budowlane Dz. U. Nr106 z 2000r z późniejszymi zmianami.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany, w związku z przebudową drogi gminnej w miejscowości Gać na terenie gminy Łomża .

Inwestycją objęte są działki nr 219/2 będąca własnością Gminy Łomża i działka nr 97/1 będąca we władaniu Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku .

Powierzchnia działki objętej inwestycją wynosi około 9050m².

3. DANE TECHNICZNE.

- klasa drogi - lokalna L
- prędkość projektowa – 50 km/h
- przekrój poprzeczny – szlakowy
- szerokość jezdni – 5,00m,
- szerokość poboczy – 1,0m,
- obciążenie ruchem – KR1,
- spadek poprzeczny jezdni – 2%
- spadek poprzeczny poboczy – 5%

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.

Opracowaniem objęto drogę gminną w miejscowości Koty od krawędzi istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi wojewódzkiej nr 679 do skrzyżowania z drogą powiatową długości 750 m. Odcinek ten przebiega w terenie równinnym w otoczeniu pól uprawnych. Służy do obsługi ruchu lokalnego i transportu gospodarczego.

Na całej długości posiada nawierzchnię gruntową, która jest niedostosowana konstrukcyjnie do wymagań technicznych i ruchowych. Występują liczne deformacje, zadolenia i ubytki zarówno w przekroju poprzecznym jak i podłużnym.

Wysokościowo niweleta drogi znajduje się na poziomie przyległych gruntów.

Odwodnienie jezdni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do naturalnych cieków.

Szerokość pasa drogowego wynosi 12 m.

5. OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ.

5.1. Rozwiązania sytuacyjne.

Projektowana droga służy do obsługi ruchu lokalnego i transportu rolniczego.

W miejsce istniejącej nawierzchni nieulepszonej projektuje się nawierzchnię z asfaltobetonu o szerokości 5,0m, ograniczoną po obu stronach poboczami szerokości 1,0m.

Początek odcinka to jest km 0+000,00 przyjęto na krawędzi drogi wojewódzkiej nr 679 Łomża - Mężenin, a koniec w km 0+750,00 przed skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 1082B Kossaki Nadbielne – Koty w obrębie wsi Koty.

Drogę w planie zaprojektowano tak aby maksymalnie pokrywała się z drogą istniejącą. Wprowadzone korekty trasy mają na celu zwiększenie płynności drogi i dostosowanie jej parametrów do obowiązujących norm.

Zaprojektowano dwa załamania trasy o kątach zwrotu 16,06 grada i 1,36 grada, które wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach 165m do 1500m. Parametry łuków poziomych pokazano na planie sytuacyjnym rys. nr 2.

5.2. Rozwiązania wysokościowe.

Niweletę drogi zaprojektowano tak, aby wynieść ją ponad przyległy teren i dowiązać się do poziomu istniejących dróg w obrębie skrzyżowań. Niweleta w stosunku do istniejącej drogi zostanie miejscowo obniżona o wartość maksymalną -0,66m i podniesiona miejscowo o wartość maksymalną +0,85m.

Pozwoli to na uzyskanie płynności niwelety nadanie jej odpowiednich spadków podłużnych gwarantujących prawidłowe odwodnienie jezdni oraz widoczność pionową dostosowaną do projektowanej prędkości. Promienie łuków pionowych wklęsłych wynoszą 940m i 3000m, a wypukłych 1000m i 2000m.

Szczegóły rozwiązań i promienie wyokrągleń niwelety pokazano na rysunku nr 3 „Przekrój podłużny”.

5.3. Przekroje normalne.

Zaprojektowano przekroje normalne o następujących parametrach:

- szerokość korony drogi 7,0m
- szerokość jezdni 5,0m
- szerokość poboczy 1,00m
- spadek poprzeczny jezdni 2% daszkowy
- spadek poprzeczny poboczy 5%

5.4 Konstrukcja nawierzchni.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430) oraz określonej kategorii ruchu KR1 i KR2 zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni:

Od km 0+000 do km 0+018,15 - KR2

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg PN-S-96025 grubości 5 cm wykonana zgodnie z PN-S-96025,

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grubości 7cm wykonana zgodnie z PN-S-96025,
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm wykonana zgodnie z PN-S-06102,
- podłoże z gruntu przepuszczalnego,
- pobocza gruntowe

Od km 0+018,15 do km 0+750,00 – KR1

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg PN-S-96025 grubości 3 cm wykonana zgodnie z PN-S-96025,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grubości 5cm wykonana zgodnie z PN-S-96025,
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm wykonana zgodnie z PN-S-06102,
- podłoże z gruntu przepuszczalnego,
- pobocza gruntowe

Szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych i ich lokalizacje pokazano na rysunku nr 4 „Przekroje normalne”.

Na zjazdach gospodarczych i na drogi boczne zaprojektowano nawierzchnię żwirową grubości 12 cm.

5.5 Odwodnienie.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy przebudowywanego odcinka zaprojektowano poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne, metodą powierzchniowego spływu wód do naturalnych cieków.

Na omawianym odcinku zaprojektowano przepusty z rur karbowanych HDPE:

- km 0+337,00 rurowy o średnicy 0,60m L- 10,0m
- km 0+550,60 rurowy o średnicy 0,40m L- 14,0m

Przepust w lokalizacji 0+550,60 należy włączyć do istniejącej studzienki melioracyjnej, po jej uprzednim przebudowaniu.

W miejscu występowania rowów przydrożnych pod zjazdami do pól oraz na drogi polne i gminne, przewidziano wykonanie przepustów z rur betonowych o średnicy 0,40m. Ich lokalizacje i parametry przedstawiono na rys. Nr 2.

Podczas realizacji zadania lokalizacja zjazdów może ulec przesunięciu . Przesunięcia te mogą nastąpić na wniosek właścicieli przyległych działek.

5.6 Roboty ziemne.

Roboty ziemne przy przebudowie wyżej wymienionej drogi wynikają głównie z konieczności wykonania koryta pod konstrukcję nawierzchni, korekty niwelety, wykonania rowów i uzupełnienia poboczy. Nasypy należy zagęszczać warstwami do uzyskania wskaźników zagęszczenia zgodnych z normą PN-S-02205.

Bilans robót ziemnych przedstawia się następująco:

- roboty ziemne podłużne m^3 - 317,03
- roboty ziemne na odkład m^3 - 1595,50
- roboty ziemne z dokopu m^3 - 572,45

Szczegółowy bilans robót ziemnych znajduje się w tabeli objętości robót ziemnych.

6. URZĄDZENIA OBCE.

Na odcinku objętym opracowaniem w pasie drogowym i jego otoczeniu nie występują żadne urządzenia obce takie jak kable telekomunikacyjne, wodociąg i napowietrzne linie energetyczne.

7. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO.

Projektowana inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko oraz zmianę stosunków wodnych. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej poprawi bezpieczeństwo ruchu, zwiększy komfort jazdy oraz obniży poziom hałasu, emisji pyłów i spalin do otoczenia. Nie zachodzi potrzeba wycinki drzew.

Niniejszy projekt opracowano zgodnie z ustaleniami zawartymi w decyzji Wójta Gminy Łomża Nr RGO.7627-...../09 z dnia2009r. o środowiskowych uwarunkowaniach.

8. ORGANIZACJA RUCHU I BEZPIECZEŃSTWO ROBÓT.

Projekt budowlany zawiera odrębne opracowanie dotyczące stałej organizacji ruchu. Projekt organizacji ruchu wykonano w oparciu o :

- „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach” stanowiącą załącznik nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dz. U. Nr 58 z dnia 26 czerwca 1999r., poz. 622

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu w czasie trwania robót w obrębie pasa drogowego zakłada się ich prowadzenie pod ruchem.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania tych robót zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas budowy opracowanym i uzgodnionym przez wykonawcę.

INFORMACJA

DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów:

Roboty pomiarowe – 750,00 m

Roboty ziemne:

- roboty ziemne podłużne m^3 - 317,03
- roboty ziemne na odkład m^3 - 1595,50
- roboty ziemne z dokopu m^3 - 572,45
- Wykonanie przepustów rurowych – szt.2
- Wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego gr. 20 cm – 4034,0 m^2
- Wykonanie nawierzchni z masy asfaltowej – 3771,50 m^2
- Ustawienie znaków drogowych pionowych – 6 szt.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych:

- istniejąca nawierzchnia grunt,
- szerokość pasa drogowego wynosi około 12m,
- wzdłuż projektowanej inwestycji znajdują się pola uprawne.

W pasie drogowym występują urządzenia infrastruktury inżynierskiej:

- kable telekomunikacyjne - brak,
- wodociąg - brak,
- słupy napowietrznej linii energetycznej i oświetleniowej - brak.

3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu które mogą stwarzać zagrożenie dla ludzi:

- brak

4. Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania:

Przebudowywana droga stanowi połączenie komunikacyjne wsi Koty z drogą wojewódzką nr 679 Łomża - Mężenin, dojazd do posesji dlatego nie można jej zamknąć dla ruchu lokalnego. Z powyższego powodu zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi stanowił będzie ruch drogowy lokalny odbywający się po placu budowy. Zagrożenie to będzie występowało przez cały czas trwania budowy.

Roboty drogowe będą wykonywane głównie w technologii ręcznej i częściowo zmechanizowanej – zagrożenie od pracującego sprzętu i transportu technologicznego.

5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych:

Nie wolno dopuścić do pracy pracownika nie posiadającego wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności do jej wykonania, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Pracodawca jest zobowiązany zapewnić przeszkolenie bhp przed dopuszczeniem pracownika do pracy oraz prowadzenie okresowych szkoleń w tym zakresie.

Szkolenie wstępne obejmuje: instruktaż ogólny, instruktaż stanowiskowy i szkolenie podstawowe. Odbycie przez pracownika instruktażu ogólnego i instruktażu

podstawowego powinno być potwierdzone przez pracownika na piśmie i odnotowane w jego aktach osobowych. Szkolenie podstawowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym. Szkolenie okresowe obowiązuje osoby objęte szkoleniem podstawowym. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych przechodzą szkolenie okresowe nie rzadziej jak raz na trzy lata, a na stanowiskach na których występuje duże zagrożenie wypadkowe nie rzadziej niż raz w roku. Pracownicy inne osoby kierujące pracownikami podlegają szkoleniu nie rzadziej niż raz na sześć lat. Szkolenie powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym.

Sprawą niezwykle ważną jest aby wszystkie rodzaje szkoleń w dziedzinie bhp dla pracodawców i pracowników realizowane były wg programów dostosowanych pod względem formy i treści do specyfiki zagrożeń i uciążliwości na określonym stanowisku czy grupie stanowisk.

Niezależnie od ukończonych szkoleń zatrudnieni na budowie przy wykonywaniu wykopów, szczególnie robotnicy i operatorzy maszyn budowlanych powinni zachować szczególną ostrożność. Może się bowiem zdarzyć, że wystąpią nie oznaczone na mapach geodezyjnych urządzenia (np. kable energetyczne, gaz, wodociągi itp.).

6. Wskazania środków technicznych i organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń:

- oznaczenie stref pracy sprzętu mechanicznego i pomocniczego,
- rozmieszczenie urządzeń i sprzętu przeciwpożarowego, wytyczenie dróg dojazdowych i ewakuacyjnych,
- rozmieszczenie sprzętu ratunkowego (apteczki, koce itp.)
- prowadzone roboty należy zabezpieczyć zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu. Środkami zabezpieczającymi prowadzenie prac pod ruchem będą zapory i pachołki wydzielające miejsce prowadzenia robót na jezdni oraz znaki drogowe ostrzegające o prowadzonych robotach na drodze,
- pracowników należy wyposażyć w odzież ochronną oraz kamizelki odblaskowe. Ponadto każdy pracownik obsługujący maszyny powodujące uciążliwy hałas powinien zostać wyposażony w słuchawki ochronne,
- w wypadku powstania zagrożenia natychmiast należy przerwać prace prowadzone w miejscu powstania zagrożenia, ewakuować pracowników, teren zabezpieczyć i podjąć działania likwidujące zagrożenie i jego przyczyny,
- prace szczególnie niebezpieczne należy wykonywać pod bezpośrednim nadzorem kierownika robót,
- do wykonania robót przy rozbudowie drogi nie przewiduje się użycia materiałów, wyrobów i substancji niebezpiecznych.