

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania projektu
2. Lokalizacja
3. Stan istniejący
4. Stan projektowany
5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ)

II. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA DOTYCZĄCE PROJEKTU BUDOWLANEGO, UPRAWNIENIA BUDOWLANE, ZAŚWIADCZENIE ORGANÓW SAMORZĄDU ZAWODOWEGO.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.		Plan orientacyjny – skala 1:25000
2.	Nr rys. 1.0	Plan zagospodarowania terenu – skala 1: 500
3.	Nr rys. 2.1 – 2.2	Profil podłużny – skala 1:50/500
4.	Nr rys. 3.0	Przekroje poprzeczne – skala 1:100/100
5.	Nr rys. 4.0	Przekroje konstrukcyjne – skala 1: 50
6.	Nr rys. 4.0	Szczegóły konstrukcyjne – skala 1: 10

I. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią następujące dokumenty:

- Umowa nr 692 / 58 Cz/16 z dnia 21.09.2016r. spisana pomiędzy Wielkopolskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, a Droga Polska Przemysław Fanselau
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Uzgodnienia, opinie i decyzje
- Normy, warunki techniczne i wytyczne projektowania
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w „Sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego” (Dz.U.2013.1126),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku *Prawo budowlane* (Dz.U.2016.290 t.j.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. „Sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U.2016.124),

2. Lokalizacja

Projektuje się przebudowę drogi wojewódzkiej nr 183 polegającą na budowie chodnika w m. Marunowo w km 4+619,00 do km 5+290,00 strona lewa.

Projekt obejmuje działki ewidencyjne nr 10, 59/1 w obrębie Marunowo, Gmina Czarnków, powiat czarnkowsko - trzcianecki, województwo wielkopolskie. Działka nr 10 stanowi własność Skarbu Państwa we władaniu WZDW w Poznaniu. Działka nr 59/1 stanowi własność Gminy Czarnków. Zakres projektu jest zgodny ze zleceniem Inwestora.

3. Stan istniejący

Na odcinku planowanego chodnika jezdnia drogi posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 6,0 m. Nawierzchnia drogi jest w stanie zadowalającym, występują pęknięcia siatkowe. Droga wojewódzka nr 183 posiada klasę G (główna). Wg pomiaru ruchu drogowego z 2015r. SDR wynosi 1157 poj./dobę. Pas drogowy na całej długości przebudowywanego odcinka przebiega przez tereny równinne w m. Marunowo. Różnica wysokości pomiędzy najwyższym punktem, a najniższym wynosi ok. 1,30 m.

Odprowadzanie wód powierzchniowych z pasa drogowego odbywa się systemem powierzchniowym do istniejących rowów przydrożnych. W km 4+967 DW 183 krzyżuje się z drogą powiatową, natomiast w km 4+880 strona lewa znajduje się istniejąca zatoka autobusowa o nawierzchni bitumicznej. Przy wiacie przystankowej występuje fragmentaryczny peron o nawierzchni betonowej.

Planowaną trasę chodnika przecinają zjazdy indywidualne do przyległych posesji. Zjazdy posiadają nawierzchnię gruntową.

W obrębie projektowanego chodnika występują sieci podziemne: wodociąg z przyłączami, linia telekomunikacyjna oraz podziemna i naziemna linia energetyczna eNN.

4. Stan projektowany

Chodnik będzie usytuowany od km 4+619,00 do km 4+693,00 po stronie lewej następnie nowo projektowanym przejściem dla pieszych zmieni bieg na prawą stronę gdzie będzie usytuowany od km 4+670,50 do km 4+779,50. Następnie znów nowo projektowanym przejściem bieg chodnika wraca na stronę lewą. Od km 4+774,50 do km 5+290,00 chodnik będzie znajdował się po lewej stronie jezdni. Projektowana długość chodnika po obu stronach drogi wynosi 698,50 mb.

W km 4+880,00 po stronie lewej zaprojektowano zatokę autobusową. Stara zatoka autobusowa zostanie przebudowana, a istniejąca wiata przystankowa zostanie rozebrana.

Projektowana szerokość chodnika wynosi 2,00 m. Szerokość peronu przy zatoce autobusowej wynosi 2,00 m. Projektuje się również miejsce na wiatę przystankową o wymiarach 2,00 x 4,00 m. Projektuje się spadek poprzeczny chodnika 1% do jezdni. Od strony jezdni nawierzchnię chodnika projektuje się ograniczyć krawężnikiem betonowym o wymiarach 20x30x100 ustawionym na ławie betonowej z oporem (beton C12/16, wymiary ławy betonowej podano na rys nr 5.0), wystającym +12,0 cm ponad krawędź jezdni. Na przejściach dla pieszych istniejących oraz projektowanych należy zastosować krawężnik wtopiony (rys. nr 5.0). Od strony posesji nawierzchnię chodnika projektuje się ograniczyć obrzeżem betonowym, chodnikowym, o wymiarach 6x25 cm, wtopionym, ustawionym na ławie betonowej (beton C12/16 0,035m³/m).

Nawierzchnię chodnika zaprojektowano z kostki brukowej betonowej szarej grubości 8 cm typu BEHATON, układanej na podsypce cementowo – piaskowej 1:4 o grubości 5 cm po zagęszczeniu i warstwie odcinającej z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=1,5 - 2,5$ MPa gr. 10 cm.

W ciągu projektowanego odcinka występuje 13 zjazdów indywidualnych i 2 zjazdy publiczne na drogi gminne. Szerokość zjazdów indywidualnych dostosowano do rzeczywistych szerokości istniejących bram i furtek. Nawierzchnię zjazdów zaprojektowano z kostki brukowej betonowej w kolorze grafitowym, typu BEHATON, grubości 8cm, układanej na podsypce cementowo piaskowej 1:4 o grubości 3 cm, podbudowie z chudego betonu gr. 15 cm po zagęszczeniu i warstwie odcinającej z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=1,5 - 2,5$ MPa gr. 10 cm. Nawierzchnię zjazdów ograniczyć obrzeżem betonowym, wtopionym o wymiarach 8x25 cm ustawionym na ławie betonowej z betonu C12/16 (0,04 m³/m). Na zjazdach przy krawędzi jezdni ustawić krawężniki wtopione o wymiarach 20x22 na ławie z betonu C12/16 i wystawić je 2 cm nad poziom jezdni.

W km 4+880,00 po stronie lewej projektuje się typową zatokę autobusową. Długość zatoki wyniesie 56,00 m. Nawierzchnię zatoki projektuje się ograniczyć krawężnikiem betonowym o wymiarach 20x30 cm ustawionym na ławie z oporem z betonu C12/16 (0,065 m³/m). Krawężnik zaprojektowano jako wystający +12 cm.

Nawierzchnię zatoki zaprojektowano z kostki kamiennej łupanej 16/18 (materiał Inwestora) układanej na podsypce cementowo piaskowej 1:4 o grubości 3 cm, podbudowie z chudego betonu gr. 20 cm po zagęszczeniu i warstwie odcinającej z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=1,5 - 2,5$ MPa gr. 10 cm. Od strony lewej zatokę od jezdni należy oddzielić ściekiem z kostki kamiennej 16/18 ułożonej w dwóch rzędach na ławie betonowej z betonu C12/16.

Przed wykonaniem nawierzchni chodnika i zjazdów zaprojektowano zdjęcie warstwy humusu, niewielkie roboty ziemne (odtworzenie rowów przydrożnych, wykonanie koryta i niewielkich nasypów) oraz ułożenie rury PEHD fi 300 na ławie żwirowej. Rurę PEHD fi 300 należy ułożyć w miejscach istniejącego i zakrywanego rowu zgodnie z rys. 1.0.

Rura PEHD fi 300 będzie częścią systemu powierzchniowego odprowadzenia wody. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo, następnie rurą PEHD do istniejących rowów przydrożnych. W tym celu należy wykonać wzdłuż całego krawężnika ściek przykrawężnikowy z dwóch rzędów kostki brukowej betonowej gr. 8 cm ułożonej na ławie betonowej. Aby usprawnić odpływ wody projektuje się wpusty krawężnikowe usytuowane w odległości 50 m od siebie. Wpusty połączone są przykanalikami fi 150 z rurą PEHD fi 300. W miejscu połączenia rury PEHD

PROJEKT BUDOWLANY

Przebudowa drogi wojewódzkiej

nr 183 Sarbia –Chodzież polegająca na budowie chodnika w m. Marunowo
od km 4+619,00 do km 5+290,00 (strona lewa)

z przykanalikiem oraz w miejscu załamywania się rurociągu projektuje się studnie rewizyjne w ilości 9 szt.

Uszkodzoną nawierzchnię bitumiczną przy ściekach przykrawężnikowych należy naprawić mieszanką mineralno – asfaltową. Remont należy wykonać poprzez sfrezowanie nawierzchni na szerokości 1,0 m i gr. do 8 cm oraz na ponownym ułożeniu mieszanki MA.

Szczegóły sytuacyjne projektowanej przebudowy chodnika, zjazdów i zatoki autobusowej, szczegóły przekrojów konstrukcyjnych, profilu podłużnego i przekrojów poprzecznych pokazano na załączonych rysunkach.

Opracował:

Projektant drogowy

mgr inż. Przemysław Fanselau

5. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA /BIOZ/

Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych:

- praca przy robotach ziemnych ze sprzętem zmechanizowanym,
- przygniecenia, uderzenia podczas prac rozładunkowych, montażowych,
- praca z narzędziami i maszynami ręcznymi (elektronarzędzia, zagęszczarki itp.),

Każdy pracownik powinien posiadać okresowe i stanowiskowe przeszkolenie w zakresie BHP oraz otrzymać instruktaż stanowiskowy. Każdy pracownik powinien być także zapoznany z planem bezpieczeństwa i ochrony zdrowia jak również posiadać aktualne badania lekarskie o zdolności do pracy.

Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub życia w ich sąsiedztwie tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń:

- teren w obrębie prowadzenia robót budowlanych oznaczyć poprzez ustawienie tablic ostrzegawczych stosownie do rodzaju zagrożenia,
- w miejscu prowadzenia robót mogą przebywać tylko osoby wykonujące te roboty budowlane,
- każdy pracownik powinien posiadać wyposażenie i środki ochrony indywidualnej tj. odzież ochronną, obuwie robocze, kask ochronny,
- w przypadku natrafienia na urządzenia podziemne nie zinwentaryzowane, wstrzymać roboty – Kierownik Budowy zdecyduje o dalszym postępowaniu w takim przypadku,
- droga dojazdowa do miejsca prowadzenia robót winna być utrzymana w należyтым porządku, zapewniającym możliwość szybkiej ewakuacji na wypadek jakiegokolwiek zagrożenia,
- wykopy oznaczyć taśmą ostrzegawczą w odległości 1,0 m od skraju wykopu na wysokości 1,1 m,
- prace przy urządzeniach elektroenergetycznych prowadzić po wcześniejszym przygotowaniu miejsca pracy zgodnie z instrukcją stanowiskową.

Kierownik Budowy zobowiązany jest w oparciu o powyższą informację sporządzić lub zlecić sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia „Plan bioz,, należy uzgodnić z Inwestorem.

Opracował:

Projektant drogowy

mgr inż. Przemysław Fanselau

**II. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA DOTYCZĄCE
PROJEKTU BUDOWLANEGO, UPRAWNIENIA
BUDOWLANE, ZAŚWIADCZENIE ORGANÓW
SAMORZĄDU ZAWODOWEGO.**

PROJEKT BUDOWLANY

Przebudowa drogi wojewódzkiej

nr 183 Sarbia –Chodzież polegająca na budowie chodnika w m. Marunowo
od km 4+619,00 do km 5+290,00 (strona lewa)

OŚWIADCZENIE.

ZGODNIE Z ARTYKUŁEM 20 UST. 4 USTAWY Z DNIA 07. LIPCA 1994r. „PRAWO BUDOWLANE” (tekst jednolity Dz.U. nr 156 poz. 1118 z 2006r. z późniejszymi zmianami) OŚWIADCZAMY, ŻE PROJEKT BUDOWLANY DROGOWY:

**„ Przebudowa drogi wojewódzkiej
nr 183 Sarbia –Chodzież polegająca na budowie chodnika w m. Marunowo
od km 4+619,00 do km 5+290,00 (strona lewa),,**

ZOSTAŁ SPORZĄDZONY ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI I ZASADAMI WIEDZY
TECHNICZNEJ.

PROJEKTANT: mgr inż. Przemysław Fanselau

PROJEKT BUDOWLANY

Przebudowa drogi wojewódzkiej

nr 183 Sarbia –Chodzież polegająca na budowie chodnika w m. Marunowo

od km 4+619,00 do km 5+290,00 (strona lewa)

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA