



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

63-400 Ostrów Wielkopolski,
ul. Staroprzygodzka 25
tel. 607 335 657, 505 281 94
email: mkasalka@op.pl

Inwestor: Powiatowy Zarząd Dróg
ul. Staszica 1,
63-400 Ostrów Wielkopolski

Numer projektu: 441

Projekt budowlany (Projekt zagospodarowania terenu)

Przebudowa drogi powiatowej 5161P Daniszyn-Cegły na odcinku dł. około 3,3 km

Adres obiektu budowlanego: Powiat Ostrowski, m. Daniszyn i Cegły, droga powiatowa nr 5161P.
- obręb 0005 Daniszyn, dz. nr: 868, 1043, 586.
- obręb 0007 Janków Zaleśny, dz. nr: 352.

Kategoria obiektu budowlanego - XXV

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa
Uzgodnienia branżowe

Projektant	mgr inż. Marcin Kasalka	WKP/0305/POOD/11 Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Asystent proj.	inż. Rafał Bober		
Asystent proj.	mgr inż. Tomasz Dryjański		

Data opracowania: grudzień 2015 r.

Marcin Kasalka
WKP/0305/POOD/11
WKP-7JT-7Z6-LAE

Oświadczenie Projektanta

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późniejszymi zmianami) niniejszym oświadczam, że projekt budowlany:

Przebudowa drogi powiatowej 5161P Daniszyn – Cegły na odcinku długości około 3,3km

sporządzony w : grudzień 2015 r.

dla : Powiatowy Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant:

Spis treści

1. Część opisowa

- 1.1. Przedmiot inwestycji
- 1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu
- 1.3. Projektowane zagospodarowanie terenu
- 1.4. Zestawienie powierzchni
- 1.5. Rozwiązania budowlane nawiązujące do warunków terenowych
- 1.6. Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego
- 1.7. Udogodnienia architektoniczne dla osób niepełnosprawnych
- 1.8. Ochrona zabytków
- 1.9. Wpływ eksploatacji górniczej
- 1.10. Informacja o przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i ochrony zdrowia
- 1.11. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu

2. Informacja BIOZ

3. Część graficzna

Plan orientacyjny	- skala 1:20 000,	rys. nr 1.0
Plan sytuacyjny	- skala 1:500,	rys. nr 2.1-2.3
Profil podłużny	- skala 1:50/500,	rys. nr 3.1-3.2
Przekroje poprzeczne	- skala 1:100,	rys. nr 4.1-4.3
Przekroje konstrukcyjne	- skala 1:50 i 1:10,	rys. nr 5.0
Szczegóły konstrukcyjne	- skala 1:50	rys. nr 6.1-6.3

4. Uzgodnienia branżowe

1. Część opisowa

1.1. Przedmiot inwestycji

Opracowanie obejmuje projekt przebudowy drogi powiatowej 5161P łączącej miejscowości Daniszyn - Cegły na odcinku długości około 3,3 km. Zakres prac związanych z rozbudową drogi obejmować będzie wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 5,0 m i 5,5m. Wzdłuż krawędzi wykonane zostaną pobocza utwardzone o szerokości 0,80 m. Zaprojektowane zostaną również fragmentaryczne odcinki kanalizacji deszczowych łączące się z istniejącymi rowami przydrożnymi i przepustami tak, aby wspólnie odprowadzać wodę opadową z pasa drogowego.

1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Droga powiatowa 5161P objęta opracowaniem łączy miejscowości Daniszyn i Cegły w Powiecie Ostrowskim i posiada długość około 3,3km. Swój początek ma na wysokości skrzyżowania z drogą krajową DK36 w Daniszynie. Od tego miejsca przebiega przez tereny zabudowane (miejscowość Daniszyn), następnie przez tereny niezabudowane (łąki i pola uprawne) z pojedynczą zabudową mieszkaniową, przecinając po drodze dwutorową linię kolejową relacji Krotoszyn – Ostrów Wielkopolski. W końcowym odcinku w miejscowości Cegły ponownie przebiega przez teren zabudowany z zabudową jednorodzinną oraz gospodarczą.

Na całej swej długości droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Wzdłuż krawędzi jezdni usytuowane są pobocza gruntowe porośnięte trawą oraz pojedynczymi drzewami, a także na większości odcinka przebiegają rowy przydrożne.

Poza wspomnianą linią kolejową droga posiada skrzyżowania z czterema ciekami wodnymi poprzez przepusty drogowe oraz jeden most na rzece Kuroch w km 2+574,70. Urządzenia wodne nie wymagają przebudowy ze względu na ich dobry stan techniczny.

W pasie drogowym znajduje się uzbrojenie nie związane z funkcjonowaniem drogi – wodociąg, sieć teletechniczna napowietrzna i podziemna, sieć energetyczna napowietrzna i podziemna oraz kanalizacja deszczowa. Ponadto na pojedynczych słupach energetycznych zamontowane zostały latarnie uliczne oświetlające pas drogowy.

1.3. Projektowane zagospodarowanie terenu

1.3.1. Parametry techniczne

Klasa dróg – L (przebudowa)

Kategoria ruchu – KR2.

Prędkość projektowa – 30 km/h, 50 km/h i 90 km/h.

Szerokość pasa ruchu – 2,5 m i 2,75 m, przekrój dwupasowy, jednojezdniowy.

Pobocza – 0,75 m.

1.3.2. Rozwiązania sytuacyjne

Projektowana droga powiatowa o długości 3300 m swój początek ma w miejscowości Daniszyn w miejscu skrzyżowania z drogą krajową DK36. Od tego miejsca przebiega w kierunku północnym, a w kilometrze 2+800,00 zmienia swój przebieg na kierunek północno-wschodni, aż do granicy obrębów Daniszyn i Janków Zalesny, do działki zabudowanej nr 331/5, gdzie przyjęty został koniec odcinka objętego projektem.

Projektowana nawierzchnia drogi o przekroju drogowym, półulicznym oraz ulicznym wykonana zostanie z betonu asfaltowego i posiadać będzie jezdnię o szerokości 5,0 m do km 0+166,50 oraz 5,5 m na pozostałym odcinku. Wyjątkiem są trzy łuki poziome, na których wykonano wymagane poszerzenia i szerokość jezdni wzrosła do 6,2 m i 6,3 m.

Na początkowym odcinku 166,50m, gdzie droga posiada szerokość 5,0m wzdłuż krawędzi wykonane zostaną zjazdy oraz pobocza utwardzone do granic posesji z betonowej kostki brukowej. W celu rozróżnienia powierzchni zjazdów od poboczy zastosowane zostaną różne kolory kostki.

Na dalszej części droga posiadać będzie 3 wyprowadzenia jezdni o nawierzchni bitumicznej na działki stanowiące własności Gminy Ostrów w km 0+175,60 (działka 1043), km 1+909,28 (działka 747) i km 2+804,73 (działka 534). Na pozostałych wlotach dróg stanowiących własność osób prywatnych nie projektuje się tego typu wyprowadzeń.

W miejscach krawężników zjazdy indywidualne zostaną wykonane z betonowej kostki brukowej, natomiast istniejące zjazdy z kostki przewidziano do przełożenia w celu dostosowania rzędnych do nowej drogi. Pobocza na tych odcinkach o szerokości 0,75m zostaną utwardzone za pomocą kruszywa.

Skarpy nasypów zostaną umocnione za pomocą warstwy humusu o gr. 0,10 m i obsiane trawą.

W kilometrze 2+800,00 przy prawej krawędzi drogi w miejscu, gdzie znajduje się kapliczka przydrożna zaprojektowano do niego dojście w formie chodnika z betonowej kostki brukowej.

W obrębie przejazdu kolejowego, gdzie występują wysokie nasypy na odcinku od 0+940,00 do 1+178,95 po obu stronach jezdni zaprojektowano stalowe bariery ochronne typu N2,W2 chroniące pojazdy przed wypadnięciem z drogi.

Poniżej przedstawiono tabele ze współrzędnymi punktów załamań projektowanej osi jezdni.

Wykaz współrzędnych odcinków prostych

Nr	Rodzaj	Pikieta początkowa	Pikieta końcowa	Punkt początkowy	Punkt końcowy
1	Linia	0+000.00m	0+019.68m	(6474608.4299m,5724589.6965m,0.0000m)	(6474597.5447m,5724606.0911m,0.0000m)
2	Linia	0+025.15m	0+064.64m	(6474595.4075m,5724611.0929m,0.0000m)	(6474586.7327m,5724649.6171m,0.0000m)
3	Linia	0+064.64m	0+073.62m	(6474586.7327m,5724649.6171m,0.0000m)	(6474584.2113m,5724658.2358m,0.0000m)
4	Linia	0+090.70m	0+113.76m	(6474571.3736m,5724667.5808m,0.0000m)	(6474548.3259m,5724666.9412m,0.0000m)
5	Linia	0+128.03m	0+175.63m	(6474538.1944m,5724675.2357m,0.0000m)	(6474530.0947m,5724722.1410m,0.0000m)
6	Linia	0+175.63m	0+314.85m	(6474530.0947m,5724722.1410m,0.0000m)	(6474511.3358m,5724860.0925m,0.0000m)
7	Linia	0+314.85m	0+609.79m	(6474511.3358m,5724860.0925m,0.0000m)	(6474472.5097m,5725152.4640m,0.0000m)
8	Linia	0+609.79m	0+759.82m	(6474472.5097m,5725152.4640m,0.0000m)	(6474453.3900m,5725301.2759m,0.0000m)
9	Linia	0+759.82m	0+914.22m	(6474453.3900m,5725301.2759m,0.0000m)	(6474433.7203m,5725454.4136m,0.0000m)
10	Linia	0+914.22m	1+012.47m	(6474433.7203m,5725454.4136m,0.0000m)	(6474421.3097m,5725551.8803m,0.0000m)
11	Linia	1+012.47m	1+096.29m	(6474421.3097m,5725551.8803m,0.0000m)	(6474410.1751m,5725634.9509m,0.0000m)
12	Linia	1+096.29m	1+509.88m	(6474410.1751m,5725634.9509m,0.0000m)	(6474355.9730m,5726044.9794m,0.0000m)
13	Linia	1+509.88m	1+659.87m	(6474355.9730m,5726044.9794m,0.0000m)	(6474336.3505m,5726193.6806m,0.0000m)
14	Linia	1+659.87m	1+809.86m	(6474336.3505m,5726193.6806m,0.0000m)	(6474316.7287m,5726342.3774m,0.0000m)
15	Linia	1+809.86m	1+973.62m	(6474316.7287m,5726342.3774m,0.0000m)	(6474295.6504m,5726504.7743m,0.0000m)
16	Linia	1+973.62m	2+114.27m	(6474295.6504m,5726504.7743m,0.0000m)	(6474277.5464m,5726644.2562m,0.0000m)
17	Linia	2+114.27m	2+280.04m	(6474277.5464m,5726644.2562m,0.0000m)	(6474200.2277m,5726789.7084m,0.0000m)
18	Linia	2+280.04m	2+332.50m	(6474262.4823m,5726687.1946m,0.0000m)	(6474136.3552m,5726832.2227m,0.0000m)
19	Linia	2+332.50m	2+416.72m	(6474160.7263m,5726822.7895m,0.0000m)	(6474082.2272m,5726893.2852m,0.0000m)
20	Linia	2+416.72m	2+442.67m	(6474094.1037m,5726870.2138m,0.0000m)	(6474016.9713m,5726973.4153m,0.0000m)
21	Linia	2+442.67m	2+484.30m	(6474058.6000m,5726927.4176m,0.0000m)	(6474002.3456m,5726989.1072m,0.0000m)
22	Linia	2+484.30m	2+546.34m	(6474016.9713m,5726973.4153m,0.0000m)	(6473944.4626m,5727052.5918m,0.0000m)
23	Linia	2+546.34m	2+567.79m	(6474002.3456m,5726989.1072m,0.0000m)	(6473853.6171m,5727158.4234m,0.0000m)
24	Linia	2+567.79m	2+653.70m	(6473944.4626m,5727052.5918m,0.0000m)	(6473890.5531m,5727216.7023m,0.0000m)
25	Linia	2+653.70m	2+793.17m	(6473853.6171m,5727158.4234m,0.0000m)	(6473890.5531m,5727216.7023m,0.0000m)
26	Linia	2+793.17m	2+810.25m	(6473890.5531m,5727216.7023m,0.0000m)	(6473890.5531m,5727216.7023m,0.0000m)
27	Linia	2+810.25m	2+866.62m	(6473853.6171m,5727158.4234m,0.0000m)	(6473890.5531m,5727216.7023m,0.0000m)
28	Linia	2+866.62m	2+875.68m	(6473896.4249m,5727223.6075m,0.0000m)	(6473934.7846m,5727269.5553m,0.0000m)
29	Linia	2+875.68m	2+935.54m	(6473896.4249m,5727223.6075m,0.0000m)	(6473934.7846m,5727269.5553m,0.0000m)
30	Linia	2+935.54m	2+937.25m	(6473935.8766m,5727270.8746m,0.0000m)	(6473951.0809m,5727289.4069m,0.0000m)
31	Linia	2+937.25m	2+961.22m	(6473935.8766m,5727270.8746m,0.0000m)	(6473951.0809m,5727289.4069m,0.0000m)
32	Linia	2+961.22m	2+980.75m	(6473965.1811m,5727302.8528m,0.0000m)	(6474021.1617m,5727344.4958m,0.0000m)
33	Linia	2+980.75m	3+050.52m	(6473965.1811m,5727302.8528m,0.0000m)	(6474021.1617m,5727344.4958m,0.0000m)
34	Linia	3+050.52m	3+110.54m	(6474073.9352m,5727372.6122m,0.0000m)	(6474105.7855m,5727383.8598m,0.0000m)
35	Linia	3+110.54m	3+144.32m	(6474073.9352m,5727372.6122m,0.0000m)	(6474105.7855m,5727383.8598m,0.0000m)
36	Linia	3+144.32m	3+162.11m	(6474122.6603m,5727389.4834m,0.0000m)	(6474157.5205m,5727400.4158m,0.0000m)
37	Linia	3+162.11m	3+198.65m	(6474122.6603m,5727389.4834m,0.0000m)	(6474157.5205m,5727400.4158m,0.0000m)
38	Linia	3+198.65m	3+229.36m	(6474185.7695m,5727412.3553m,0.0000m)	(6474239.2837m,5727441.3037m,0.0000m)

Wykaz współrzędnych wierzchołków stycznych łuków poziomych

Nr	Rodzaj	Pikieta początkowa	Pikieta końcowa	Promień	Punkt PP
----	--------	--------------------	-----------------	---------	----------

1	Krzywa	0+019.68m	0+025.15m	15.000m	(6474596.0150m,5724608.3950m)
2	Krzywa	0+073.62m	0+090.70m	13.000m	(6474581.3962m,5724667.8589m)
3	Krzywa	0+113.76m	0+128.03m	10.000m	(6474539.6682m,5724666.7009m)
4	Krzywa	2+114.27m	2+160.11m	110.000m	(6474274.5531m,5726667.3177m)
5	Krzywa	2+280.04m	2+332.50m	80.000m	(6474186.1032m,5726812.9670m)
6	Krzywa	2+358.63m	2+416.72m	80.000m	(6474108.0133m,5726843.1928m)
7	Krzywa	2+442.67m	2+484.30m	160.000m	(6474072.6464m,5726911.8970m)
8	Krzywa	2+793.17m	2+810.25m	12.000m	(6473846.8778m,5727166.2745m)
9	Krzywa	2+866.62m	2+875.68m	500.000m	(6473893.5203m,5727220.1283m)
10	Krzywa	2+935.54m	2+937.25m	200.000m	(6473935.3334m,5727270.2126m)
11	Krzywa	2+961.22m	2+980.75m	80.000m	(6473957.3062m,5727296.9948m)
12	Krzywa	3+050.52m	3+110.54m	200.000m	(6474045.4230m,5727362.5434m)
13	Krzywa	3+144.32m	3+162.11m	500.000m	(6474114.1729m,5727386.8217m)
14	Krzywa	3+198.65m	3+229.36m	160.000m	(6474172.2198m,5727405.0256m)

1.4. Zestawienie powierzchni

Jezdnia – 18.384,4 m²

Pobocza z kruszywa – 4.879,6 m²

Zjazdy, utwardzone pobocza z bet. kostki brukowej – 996,9 m²

1.5. Rozwiązania budowlane nawiązujące do warunków terenowych

1.5.1. Projektowana niweleta

Projektowana niweleta drogi przebiegać będzie zgodnie z ukształtowaniem istniejącego terenu, z niewielkimi wyniesieniami kilka cm w celu wyrównania nierówności terenu oraz w celu dowiązania projektowanych nawierzchni do nawierzchni już istniejących.

Najwyższe punkty niwelety projektowanej drogi powiatowej (132,50 m n.p.m., 134,46 m n.p.m. i 133,32 m n.p.m.) znajdować się będą w środkowej części odcinka w km 1+090,00 , 2+280,20 i 3+072,53. Od tych miejsc jezdnia posiadać będzie spadki podłużne w kierunku najniższych punktów znajdujących się w początkowej, środkowej i końcowej części odcinka.

W miejscach wymaganych zaprojektowano ścieki przykrawężnikowe szerokości 0,30m oraz ścieki skarpowe szerokości 0,60m z betonowej kostki brukowej zaspoinowanej zaprawą cementową.

Ze względu na istniejące skrzyżowanie z linią kolejową należy zachować odpowiednie spadki podłużne na dojeździe do przejazdu z obu kierunków w ten sposób, aby zostały zachowane

wymagania rozporządzenia z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Projektowany profil podłużny projektowanej drogi przedstawia rysunek 3.0.

1.5.2. Przekroje poprzeczne

Projektowana droga posiadać będzie kształt daszkowy ze spadkiem poprzecznym 2% na całej swej długości – za wyjątkiem odcinków prostych w km od 2+819,00 do 2+951,20 i od 3+162,11 do 3+198,65 oraz kilku łuków poziomych.

W obrębie łuków poziomych wykonane zostaną następujące spadki jednostronne:

- km 2+114,27 – 2+160,11 – 3%
- km 2+280,04 – 2+332,50 – 3%
- km 2+358,63 – 2+416,72 – 3%
- km 2+961,22 – 2+980,75 – 3%
- km 3+050,52 – 3+110,54 – 2%
- km 3+144,32 – 3+162,11 – 2%

Zmiany pochyłeń poprzecznych należy dokonać na prostych przejściowych o długościach 10 metrów.

Projektowany chodnik posiadać będzie spadek jednostronny 2% w kierunku krawężnika betonowego.

Pobocza wykonane zostaną z następującymi spadkami:

- 8% na odcinkach prostych,
- o 3% więcej niż pochylenie jezdni na odcinkach po wewnętrznej stronie łuku na odcinkach krzywoliniowych
- tyle co pochylenie poprzeczne jezdni po stronie zewnętrznej łuku na odcinkach krzywoliniowych.

W obrębie projektowanych nasypów należy stosować pochylenia skarp 1:1,5.

1.6. Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego

Na podstawie przeprowadzonych badań podłoże zakwalifikowano jako G2.

1.6.1. Warstwy konstrukcyjne nawierzchni

Projektowana konstrukcja jezdni odpowiada kategorii ruchu KR2

jezdnia - remont

- warstwa ścieralna z AC 11S – gr. 5 cm
- kationowa emulsja szybkorozpadowa – 0,5 kg/m²
- warstwa wyrównawcza z AC 11W – gr. 3 cm
- kationowa emulsja szybkorozpadowa – 0,5 kg/m²
- istniejąca konstrukcja jezdni

jezdnia – poszerzenie, nowa nawierzchnia w m. Daniszyn

- warstwa ścieralna z AC 11S – gr. 5 cm
- kationowa emulsja szybkorozpadowa – 0,5 kg/m²
- warstwa wiążąca z AC 11W – gr. 7 cm
- kationowa emulsja średniorozpadowa – 0,8 kg/m²
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm
- warstwa z kruszywa stabilizowanego cementem $R_m = 1,5$ MPa gr. 10 cm

zjazd indywidualny oraz pobocze utwardzone w m. Daniszyn

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego o gr. 8 cm
- podsypka cementowa-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm
- warstwa z kruszywa stabilizowanego cementem $R_m = 1,5$ MPa - gr. 10 cm

chodnik

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego o gr. 8 cm
- podsypka cementowa-piaskowa 1:4 gr. 5 cm
- warstwa z kruszywa stabilizowanego cementem $R_m = 1,5$ MPa - gr. 10 cm

pobocze jezdni

- powierzchniowe utwardzenie asfaltem stabilizowanym grysem kamiennym frakcji 8-11 mm w ilości 13dm³/m²
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm

1.6.2. Elementy jezdni

Krawędzie jezdni w zależności od przekroju drogowego, półulicznego lub ulicznego nie będą posiadać obramowania lub krawędź jezdni obramowana będzie za pomocą krawężników betonowych

najazdowych 15x22cm na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15 z wyniesieniem 4 cm ponad nawierzchnię jezdni.

Zjazdy indywidualne oraz pobocza z betonowej kostki brukowej obramowane będą za pomocą oporników betonowych 12x25cm wtopionych na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Chodnik ograniczony będzie obrzeżem betonowym 8x30cm ustawionym na podsypce cementowo-piaskowej.

1.6.3. Odwodnienie

Nawierzchnia jezdni odwadniana będzie poprzez nadanie jej spadków podłużnych oraz poprzecznych w kierunku krawędzi jezdni, gdzie znajdują się rowy przydrożne. W miejscach, gdzie krawędzie jezdni ograniczone zostały za pomocą krawężników zaprojektowano wpusty deszczowe, które za pomocą przykanalików podłączone zostały bezpośrednio do rowów przydrożnych lub do projektowanych fragmentarycznych sieci deszczowych, które zbierają wodę z nawierzchni jezdni i również odprowadzają ją do istniejących rowów przydrożnych.

Materiały wykorzystane do wykonania sieci deszczowych:

- rury PVC-U o średnicy zewn. 250mm,
- studnie z kręgów betonowych o średnicy 1000mm oraz z PP o średnicy 425mm,
- studzienki ściekowe betonowe o średnicy 500mm,
- przykanaliki z rur PVC o średnicy zewn. 160mm.

1.7. Udogodnienia architektoniczne dla osób niepełnosprawnych

Nie dotyczy.

1.8. Ochrona zabytków

Teren objęty zagospodarowaniem nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

1.9. Wpływ eksploatacji górniczej

Nie dotyczy – teren znajduje się poza obszarem eksploatacji górniczej.

1.10. Informacja o przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i ochrony zdrowia

Nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko oraz higienę i ochronę zdrowia.

1.11. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach na których został zaprojektowany. Określenia dokonano na podstawie Ustawy z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późniejszymi zmianami).

Projektant:

2. Informacja BIOZ

Nazwa i adres obiektu budowlanego

Przebudowa drogi powiatowej 5161P Daniszyn - Cegły na odc. długości około 3,3km.

Powiat Ostrowski, Gmina Ostrów – obszar wiejski:

- obręb 0005 Daniszyn, dz. nr: 868, 1043, 586.
- obręb 0007 Janków Zalesny, dz. nr: 352.

Nazwa inwestora i adres

Powiatowy Zarząd Dróg
ul. Staszica 1,
63-400 Ostrów Wielkopolski

Imię i nazwisko projektanta sporządzającego informację

mgr inż. Marcin Kasalka

Data opracowania

grudzień 2015r.

Zakres robót całego zamierzenia inwestycyjnego

Rozbudowa drogi na odcinku około 3300 metrów:

- wycinka drzew,
- odtworzenie rowów,
- przebudowa przepustów pod zjazdami,
- wykonanie fragmentarycznych kanalizacji deszczowych,
- roboty ziemne pod konstrukcję jezdni,
- ułożenie podbudowy,
- ułożenie warstwy wiążącej, wyrównawczej i ścieralnej z betonu asfaltowego,
- wykonanie poboczy utwardzonych,
- ustawienie oznakowania oraz barier ochronnych.

Kolejność realizacji robót:

- tyczenie w terenie trasy drogi i przepustów,
- wycinka drzew,
- wykopanie i rozbiórka istniejących przepustów,
- wykonanie łąw pod przepusty,
- ułożenie rur przepustów,
- obsypka przepustów i wykonanie obrukowania wlotów,
- ułożenie rur, studni oraz wpustów deszczowych,
- roboty ziemne pod konstrukcją drogi,
- wykonanie warstwy z kruszywa stabilizowanego cementem,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- skropienie podbudowy i ułożenie warstwy wiążącej i wyrównawczej z betonu asfaltowego,
- skropienie warstwy wiążącej i wyrównawczej oraz ułożenie warstwy ścieralnej,
- wykonanie poboczy utwardzonych,
- profilowanie skarp.

Wykaz istniejących obiektów budowlanych:

Na trasie projektowanej drogi znajduje się przejazd kolejowy, przepusty drogowe, sieci stanowiące uzbrojenie nie związane a funkcjonowaniem drogi, nie występują budynki.

Wykaz elementów zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

Droga posiada skrzyżowanie z czynną linią kolejową na której prowadzony jest ruch pociągów z prędkościami do 120km/h.

Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych:

- przygniecenie przez wycinane drzewa,
- prace w sąsiedztwie linii kolejowej – potrącenia przez pociągi.

Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych:

- szkolenie ogólne w zakresie BHP.
- omówienie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia.

- wyznaczenie osób sprawujących bezpośredni nadzór nad pracami szczególnie niebezpiecznymi.
- omówienie zasad stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego.

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

Kierownik budowy powinien podjąć stosowne środki profilaktyczne mające na celu:

- zapewnić organizację pracy i stanowisk pracy w sposób zabezpieczający pracowników przed zagrożeniami wypadkowymi oraz oddziaływaniem czynników szkodliwych i uciążliwych,
- zapewnić likwidację zagrożeń dla zdrowia i życia pracowników głównie przez stosowanie technologii, materiałów i substancji nie powodujących takich zagrożeń.

W razie stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników osoba kierująca pracownikami zobowiązana jest do niezwłocznego wstrzymania prac i podjęcia działań w celu usunięcia tego zagrożenia.

Projektant: