



| | | | |
|--|--------------------------------|--|---|
| KONTO: 38 1050 1012 1000 0023 0260 5320 ING Bank Śląski S.A. | Opracowanie: | Opracowanie techniczne - materiały do zgłoszenia | |
| | Obiekt: | PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 62 W ZAKRESIE WŁĄCZENIA DROGI GMINNEJ NR 240556W W MIEJSCOWOŚCI STANISŁAWOWO W GMINIE POMIECHÓWEK | |
| | Adres inwestycji: | Droga Krajowa Nr 62 (w km 194+177 DK62) Dz. Nr ew.: 454/2 obręb 20 Stanisławowo m. Stanisławowo, gmina Pomiechówek, pow. nowodworski, woj. mazowieckie | |
| | Inwestor: | Gmina Pomiechówek 05-180 Pomiechówek, ul. Szkolna 1a | |
| | Stadium: | | O.T. |
| | Kategoria obiektu budowlanego: | | IV |
| | REGON: 010082711 | Opracowanie: | mgr inż. Leszek Kamiński Upr. Nr St-251/86 w spec. konstrukcyjno-budowlanej |
| | | | |
| | | | |
| NIP: 536-001-62-47 | | | EGZ. NR |
| | 16 lipiec 2016 r. | | |

Opis do dokumentacji projektowej przebudowy drogi krajowej nr 62
w zakresie włączenia drogi gminnej nr 240556W
w m. Stanisławowo gm. Pomiechówek

Inwestor: Gmina Pomiechówek
ul. Szkolna 1a
05-180 Pomiechówek

Lokalizacja inwestycji: działka nr ew. 454/2 obr. Stanisławowo,
jedn. ew. Pomiechówek, w ciągu drogi krajowej nr 62 – w m. Stanisławowo.

1. Przedmiot inwestycji

1.a *Przedmiotem inwestycji* jest przebudowa drogi krajowej nr 62 w zakresie włączenia drogi gminnej nr 240556W poprzez przebudowę odcinków obu dróg. Niniejsze opracowanie dotyczy zakresu przebudowy w pasie drogi krajowej Nr 62. Projektowana przebudowa poprawi bezpieczeństwo wszystkich użytkowników przedmiotowych dróg i usprawni ruch pojazdów w obrębie skrzyżowania.

1.b Podstawa opracowania

- aktualna mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych,
- wizja w terenie,
- uzgodnienia z inwestorem,
- pismo nr O/WA.Z-3.4241.575.2015.2.KC z dnia 26.10.2015r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- 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 z późniejszymi zmianami).
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 27 kwietnia 2012 r, poz. 462),
- Decyzja Nr 81 – pozwolenie wodno prawne na likwidację rowu przydrożnego po lewej stronie drogi krajowej nr 62 w km 194+177 - z dnia 28-04-2016 r.

1.c Niniejszy projekt budowlany określa:

- lokalizację elementów przebudowywanego odcinka drogi,
- rozwiązanie pozostałych problemów technicznych, które wystąpią podczas projektowania.

1.d Zakres opracowania pozwoli na wypełnienie przez inwestora, w organie administracji architektoniczno – budowlanej, obowiązków poprzedzających rozpoczęcie robót budowlanych, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (j.t. Dz.U. z 2013 roku, poz. 1409 z późn. zm.)

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1 Stan istniejący.

Droga krajowa nr 62 w rejonie km 194+177 w m. Stanisławowo składa się z jezdni twardej, poboczy utwardzonych kruszywem, rowów odwodniających oraz, na części przebiegu, chodników.

Droga posiada jezdnię z mieszanek mineralno – asfaltowych, o szerokości 10,5m i spadku poprzecznym dwustronnym, częściowo w krawężniku, w dobrym stanie technicznym.

Odwodnienie do rowów przydrożnych wyprofilowanych prawidłowo.

Oświetlenie drogowe – istnieje, na słupach energetycznych.

Infrastruktura techniczna podziemna – w pasie drogowym po stronie projektowanego skrzyżowania – telekomunikacyjna.

Infrastruktura techniczna naziemna – w pasie drogowym po stronie projektowanego skrzyżowania – elektroenergetyczna.

Zieleń – drzewa w trasie projektowanego chodnika będą kolidować z robotami – będzie konieczna wycinka drzew. Pozostałe drzewa znajdujące się w pasie drogowym nie będą kolidowały z projektowanymi obiektami.

Istniejące obiekty budowlane – jezdnie opracowywanych dróg o nawierzchni z mieszanek mineralno – asfaltowych; chodniki na niektórych odcinkach; pod skrzyżowaniem przepust rurowy, betonowy; sieć telekomunikacyjna, ogrodzenia nieruchomości.

2.2 Projektowane zmiany w stanie zagospodarowania terenu.

Przewiduje się, że będą dokonywane n/w zmiany w istniejącym zagospodarowaniu terenu:

- będzie przebudowywany istniejący odcinek drogi krajowej Nr 62 poprzez poszerzenie jedni drogi w obrębie skrzyżowania,
- wzdłuż drogi krajowej Nr 62 na odcinku od skrzyżowania do najbliższego zjazdu powstanie chodnik,

Wymienione wyżej roboty spowodują zmianę oznakowania DK 62 w obrębie skrzyżowania, w taki sposób, by spełniało ono wymagania GDDKiA.

2.3. Projektowane adaptacje i rozbiórki.

Projekt przewiduje konieczność dokonania rozbiórki wysepek (elementów stałej organizacji ruchu) zamontowanych w ciągu DK 62.

Projektowane obiekty będą dopasowane w planie i wysokościowo do istniejących naniesień, ale nie można wykluczyć konieczność zaadaptowania niektórych elementów istniejącej obecnie drogi do projektowanych nowych naniesień.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu,

3.1 Zakres opracowania: przedmiotem opracowania jest przebudowa odcinka drogi krajowej nr 62 w zakresie włączenia drogi gminnej nr 240556W w miejscowości Stanisławowo. Opracowanie obejmuje obszar niezbędny do opracowania przedmiotowego projektu w pasie drogowym drogi krajowej nr 62.

3.2 Rozwiązania projektowe.

Projektuje się przebudowę drogi krajowej nr 62 w km 194+177 poprzez:

- poszerzenie jezdni po stronie lewej za skrzyżowaniem, w celu wykonania pasa wyłączenia z ruchu dla skręcających w drogę gminną od strony Pomiechówka,
- budowę odcinków chodnika w obrębie skrzyżowania, przed i za nim, w celu doprowadzenia pieszych do przejścia zlokalizowanego w ciągu drogi gminnej,

Wykonanie powyższych robót budowlanych zakończy wykonanie nowej stałej organizacji ruchu, zgodnie z wytycznymi GDDKiA.

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

| | |
|---|------------------------|
| Całkowita powierzchnia nowych nawierzchni z betonu asfaltowego na odcinku przebudowywanej drogi | 2369,20 m ² |
| w tym nawierzchnia na całkowicie nowej konstrukcji | 832,80 m ² |
| szerokość dodatkowego pasa wyłączenia w pasie drogowym drogi krajowej | 3,50 m |
| powierzchnia nowej nawierzchni chodników z kostki betonowej | 217,10 m ² |

5. Dane informujące, czy teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, jest wpisany do rejestru zabytków oraz czy podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,

Teren, który obejmuje projekt zagospodarowania nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego,

Obszar objęty projektem nie znajduje się na terenie szkód górniczych, nie podlega wpływowi eksploatacji górniczej.

7. informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego i jego otoczenia,

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że zarówno wykonanie zaprojektowanych robót, jak i eksploatacja przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 62 w zakresie włączenia drogi gminnej nr 240556W nie pogorszy stanu środowiska. Nie zostanie zmieniona gospodarka wodna – zachowany będzie istniejący system odwadniania drogi.

Nie jest celowe wskazywanie, ani dużych zalet, ani wad przyjętego rozwiązania ze względu na zagrożenia środowiska. Nie stwierdza się też innych zagrożeń higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów i ich otoczenia.

8. Charakterystyczne parametry geometryczne/techniczne skrzyżowania,

| | |
|---|--------------------------|
| całkowita długość jezdni DK62 objęta robotami | 149,8 m |
| całkowita szerokość jezdni DK62 od strony Pomiechówka | 14,0 m |
| całkowita szerokość jezdni DK62 od strony Modlina | 10,50 m |
| sposób połączenia jezdni dróg | łukiem o promieniu 10,0m |

9. Układ konstrukcyjny elementów skrzyżowania.

9.1 Konstrukcja warstw podbudowy i nawierzchni na odcinku drogi wymagających budowy całkowicie nowej konstrukcji

| | |
|-------|--|
| 5 cm | warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/16, |
| 6 cm | warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/25, |
| 7 cm | górna warstwa podbudowy z betonu asfaltowego 0/25, |
| 20 cm | dolna warstwa podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie |
| 15 cm | warstwa mrozoochronna z piasku średniego |

Łączna grubość nawierzchni – 53 cm

Jezdnia ujęta w krawężniki: wtopione lub wyniesione betonowe wibroprasowane 20x30x100 na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15, zlokalizowane w miejscach wskazanych na planie zagospodarowania. Prace ziemne wykonywać ze szczególną ostrożnością, szczególnie w pobliżu i nad naniesionymi na podkład mapowy sieciami; podbudowy starannie zagęszczać warstwami.

9.2. Konstrukcja dotychczasowej jezdni na odcinkach wymagających wymiany warstwy ścieralnej

| | |
|------|--|
| 5 cm | nowa warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/16, wykonana równocześnie ze ścieralną na odcinkach z całkowitą budową konstrukcji |
| - - | istniejąca konstrukcja |

W/w nawierzchnia będzie położona na DK 62 na całej szerokości.

W efekcie zaprojektowanych robót na całej szerokości jezdni w obrębie przebudowy będzie nowa warstwa ścieralna jezdni.

Przed ułożeniem warstwy ścieralnej sfrezować jezdnię drogi na całej szerokości. Na połączeniu dotychczasowej krawędzi jezdni drogi i nowego pasa poszerzającego jezdnię ułożyć siatkę stalową zbrojeniową do warstw bitumicznych 50/50 kN/m o oczkach 40x40 o szerokości 1,0 metra w taki sposób by oś siatki pokrywała się z krawędzią jezdni. Warstwę ścieralną układać równocześnie na jezdni

drogi i pasie wyłączenia. Szczeliny połączeń starej i nowej nawierzchni wypełnić emulsją asfaltową.

9.3 Konstrukcja warstw podbudowy i nawierzchni chodnika

Zgodnie z rysunkami konstrukcja chodnika będzie wyglądała następująco:

| | |
|------|--|
| 6 cm | warstwa ścieralna z kostki betonowej |
| 3 cm | podsyпка cementowo-piaskowa |
| 8 cm | podbudowa z pospółki zagęszczonej mechanicznie |

Łączna grubość 17 cm

Kostka nawierzchni koloru czerwonego.

Nawierzchnię i podbudowę chodnika będzie ograniczało obrzeże 8x30x100 ustawione na podsypce cementowo – piaskowej, oraz krawężnik ustawiony przy krawędzi jezdni.

9.4 Konstrukcja warstw podbudowy i nawierzchni zjazdu z drogi krajowej

| | |
|-------|---|
| 8 cm | kostka betonowa wibroprasowana gr. 8 cm, szara |
| 3 cm | podsyпка piaskowo - cementowa |
| 15 cm | podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63mm |
| 10 cm | warstwa odsączająca z piasku średniego |
| | Dno wykonanego koryta – podłoże drogi |

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych : 44 cm

Nominalna szerokość jezdni wynosi 6,0 metrów.

Jezdnia ujęta w krawężniki wtopione betonowe wibroprasowane 15x30x100 na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15, zlokalizowane w miejscach wskazanych na planie zagospodarowania.

9.5 Odwodnienie zjazdu i pasa wyłączenia pojazdów z ruchu.

Projekt przewiduje zachowanie istniejącej zasady odprowadzania wód opadowych i roztopowych - ku niżej położonym częściom pobocza i do rowów odwadniających.

9.6 Zalecenia wykonania robót.

Roboty należy wykonać stosując następujące zalecenia:

- prace ziemne wykonywać ze szczególną ostrożnością, licząc się z możliwością wystąpienia uzbrojenia nie zainwentaryzowanego na mapie do celów projektowych,
- odpady wywieźć poza pas drogowy i zutylizować zgodnie z przepisami o ochronie przyrody,
- ustawić krawężniki-oporniki na ławie betonowej, zgodnie z planem sytuacyjno-wysokościowym – pzt,
- wszelkie podbudowy starannie zagęszczać warstwami,
- dopuszcza się nie stosowanie warstwy odsączającej z piasku jeśli w podłożu drogi będzie piasek; decyzję o ew. rezygnacji z budowania typowej warstwy odsączającej musi podjąć kierownik budowy/inspektor nadzoru wspólnie z inwestorem, po dokonaniu odkrywek,
- jako kruszywo podbudowy można zastosować każde, dopuszczone do stosowania w budownictwie (przez co rozumie się posiadanie przez kruszywo dokumentów zgodnych z przepisami wykonawczymi do ustawy z 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane) kruszywo – łamane, beton kruszony, kruszywo sztuczne (wielkopiecowe) pod warunkiem, że jego jakość i skład będą gwarantowały właściwe zagęszczanie wyrobu. Decyzja o dopuszczeniu kruszywa do użycia podejmuje inspektor nadzoru,
- przekrój podłużny zjazdów oraz zagospodarowanie terenu przy drogach dobrać w taki sposób, by nie dopuścić do odprowadzania wód opadowych w pasy drogowe.

9.7 Opinia geotechniczna.

Opinia geotechniczna zgodna z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U. z 2012 roku poz. 463).

Ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia projektowanej drogi dokonuje się w formie opinii geotechnicznej. Taka forma ustalenia wynika z następujących okoliczności:

1. Warunki gruntowe na obszarze objętym niniejszym projektem ustala się na proste. Wynika to z tego że, w podłożu drogi występują przypuszczalnie grunty jednorodne, zalegające, jak grunty na otaczających działkach, poziomo. Z doświadczeń własnych projektanta wynika, że zwierciadło wody jest, co do zasady, poniżej projektowanego poziomu posadowienia budynku. Nie występują też inne

niekorzystne zjawiska geologiczne. Wywiad terenowy przeprowadzony przez projektanta, obserwacji budynków i budowli na działkach sąsiadujących z drogą, a także ustalenia z inwestorem potwierdzają to założenie.

2. Kategoria geotechniczna. Projektowaną inwestycję należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej. Inwestycja ta jest niewielkim obiektem budowlanym. Jej wykonanie nie będzie wymagało wykonania ścian oporowych i rozparcia wykopów, których różnica poziomów przekracza 2,0 m. Z powyższego wynika, że nie jest konieczne projektowanie odwodnień budowlanych, ani podejmowanie innych czynności o których mowa w § 3. ust. 1. rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych. Analogicznie nie ma podstaw, by geotechniczne warunki posadowienia były określone w formach innych niż opinia geotechniczna, a wymienionych w § 3. ust. 3. w/w rozporządzenia. Nie ma konieczności przeprowadzania badań geotechnicznych gruntu zgodnych z § 6. ust. 2. w/w rozporządzenia. Nie ma też konieczności przeprowadzania specjalistycznych robót geotechnicznych o których mowa w § 4. ust. 4. w/w rozporządzenia.

Jeżeli w trakcie prowadzonych robót kierownik budowy stwierdzi, że powyższe, przyjęte zgodnie z najlepszą wiedzą projektanta założenia, nie są weryfikowane w praktyce – w szczególności realizacja projektu może nie zapewnić właściwej stabilności obiektu, a w ekstremalnych warunków doprowadzić do zagrożenia zdrowia i życia ludzi – jest zobowiązany powiadomić projektanta, by podjąć działania określone w w/w rozporządzeniu, oraz inne, wynikające z innych przepisów i zasad budowlanych.

10. Sposób zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z rozbudowanego skrzyżowania przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

Nawierzchnia obiektów będzie miała pochylenia poprzeczne dopuszczone przez przepisy. Pochylenie podłużne dostosowane będzie do istniejącego otoczenia – pasa drogowego. Połączenia nawierzchni drogowych nie będą miały żadnych sztucznych progów. Krawężniki (oporniki) w miejscach przypuszczalnego poruszania się wózków inwalidzkich - wtopione.

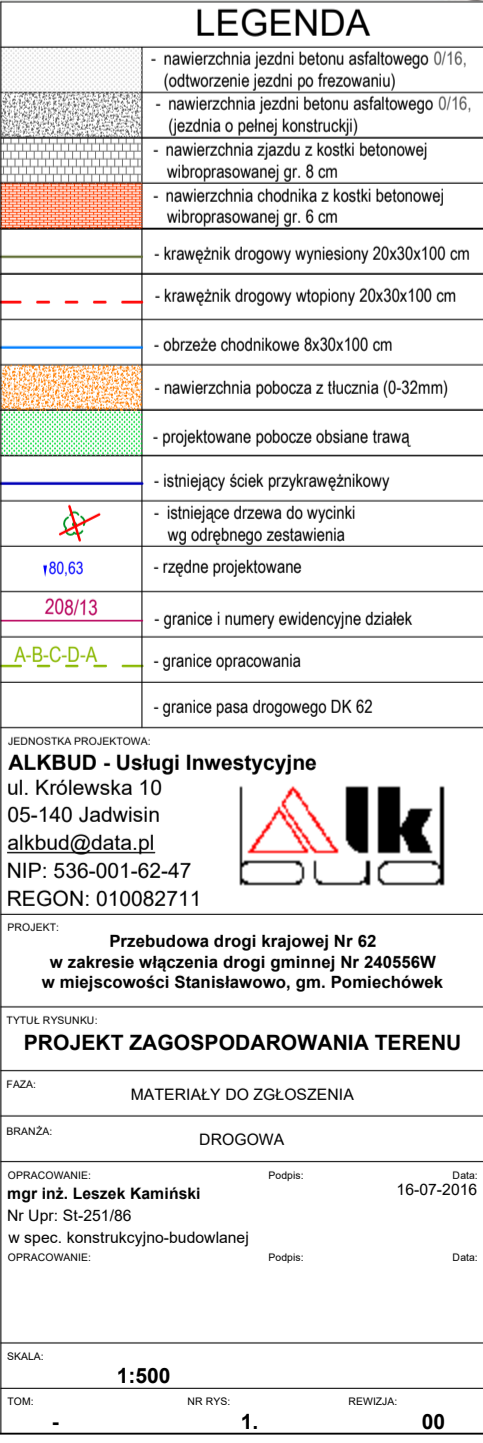
Projektowane obiekty będą w pełni dostępne dla osób niepełnosprawnych, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

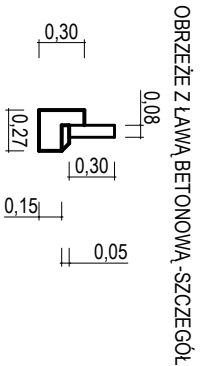
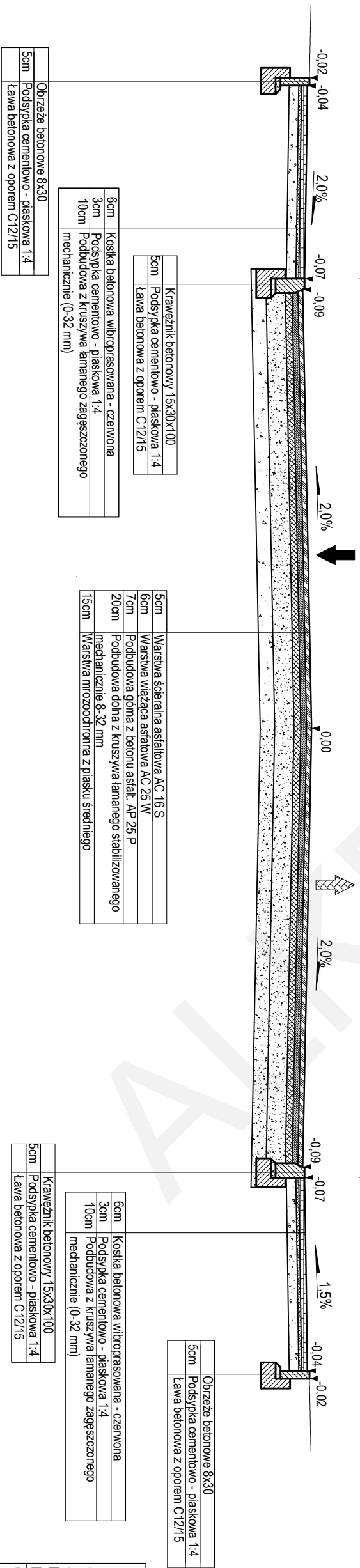
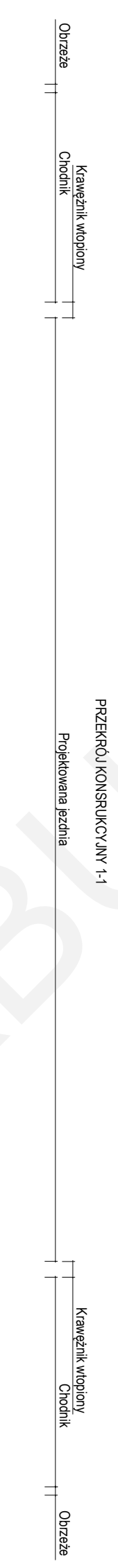
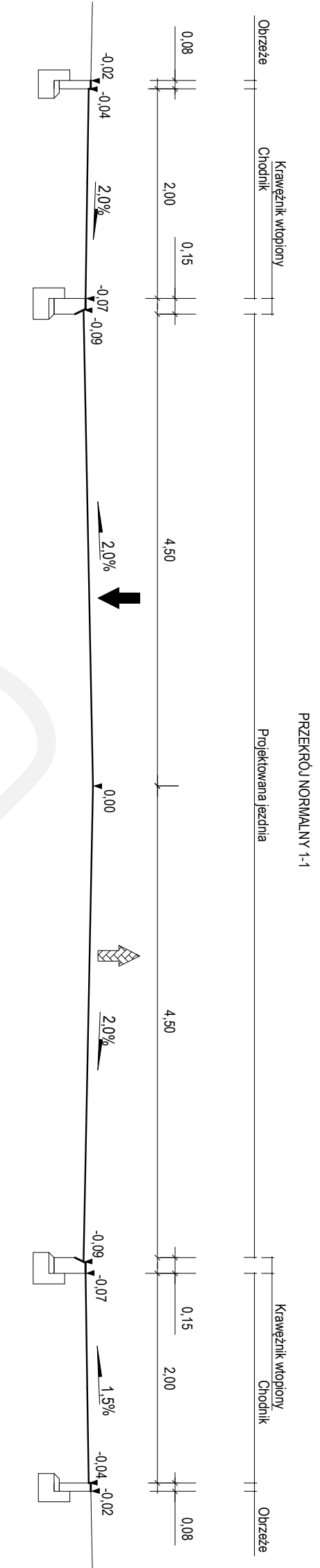
W celu osiągnięcia powyższych celów projekt zakłada następujące roboty:

- wytyczenie geodezyjne elementów drogi,
- wycinka i wykarczowanie drzew kolidujących z projektowanymi obiektami,
- wykonanie pozostałych robót rozbiórkowych,
- zasypianie odcinków istniejących rowów przydrożnych chłonno-odparowywalnych – rzędna naziomu równa rzędnej dna koryta nowej

konstrukcji,

- wykonanie pozostałych robót ziemnych umożliwiających ułożenie nowych nawierzchni drogowych,
- wykonanie koryt pod całkowicie nową konstrukcją jezdni, zjazd i poszerzenie jezdni,
- ustawienie krawężników (oporników) zgodnie z rysunkami,
- wykonanie podbudowy z kruszyw,
- ułożenie podbudowy i pozostałych warstw konstrukcyjnych w miejscach gdzie konstrukcja jest budowana od nowa,
- sfrezowanie warstwy ścieralnej w tych miejscach gdzie nie będzie wymieniana konstrukcja,
- ułożenie nowej warstwy ścieralnej na całym obszarze objętym robotami,
- powtórzenie niektórych z wymienionych wyżej czynności w przypadku budowy chodnika i zjazdu,
- przeprofilowanie rowów odwadniających w pobliżu skrzyżowania,
- uporządkowanie otoczenia rozbudowanego skrzyżowania.





JEENOSTA PROJEKTOWA

ALKBUD - Usługi Inwestycyjne

ul. Królewska 10
05-140 Jędrzejów
alkbud@data.pl
NIP: 536-001-62-47
REGON: 010082711

PROJEKT: Rozbudowa drogi gminnej Nr 240556W w rejonie skrzyżowania z drogą krajową Nr 62 w miejscowości Stanisławowo, gm. Pomiechówek dz. nr ew. 196, 195 i 208/1 obr. 20

TYTUŁ RYSUNKU: PRZEMKŖJ 1-1

FAZA: PROJEKT BUDOWLANY

BRANŻA: DROGOWA

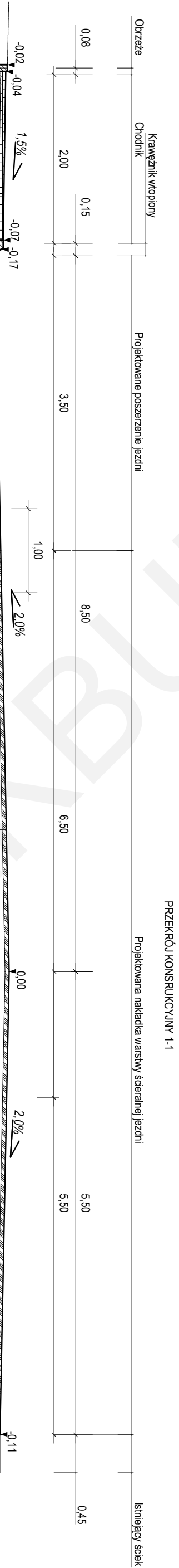
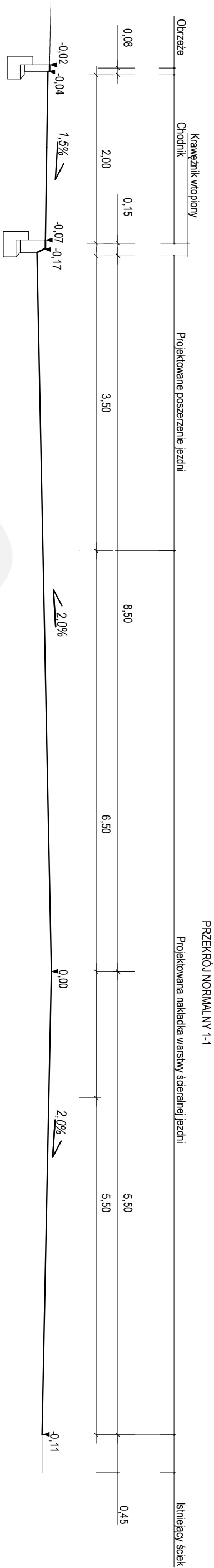
PROJEKTANT: mgr inż. Anna Utrata
Nr Upr: Wa-788/93
w spec. konstrukcyjno-inżynierijnej
mgr inż. Leszek Kamiński
Nr Upr: St-25/1/86
w spec. konstrukcyjno-budowlanej

Data: 20-10-2015

Podpis:

SKALA: 1:50

TOK: NR RYS: 2. REVIZJA: 00



| | |
|-----|-----------------------------------|
| 5cm | Obrzeże betonowe 8x30 |
| 5cm | Podsyłka cementowo - płaskowa 1:4 |
| | Ława betonowa z oporem C12/15 |

| | |
|------|--|
| 5cm | Warstwa ścierna asfaltowa AC 16 S |
| 6cm | Warstwa wiążąca asfaltowa AC 25 W |
| 7cm | Podbudowa górna z betonu asfalt. AP 25 P |
| 20cm | Podbudowa dolna z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 8-32 mm |
| 15cm | Warstwa mrozochronna z piasku średniego |

| | |
|-----|---|
| 5cm | Warstwa ścierna asfaltowa AC 16 S |
| | 1m-szer Geosiatka z włókien szklanych - oczka 25.4x25.4 |

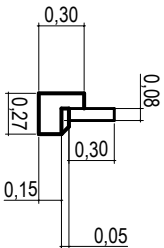
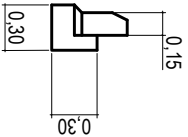
| | |
|-----|-------------------------------------|
| 5cm | Warstwa ścierna asfaltowa AC 16 S |
| | konstrukcja istniejącej nawierzchni |

| | |
|------|--|
| 6cm | Koska betonowa wibroprasowana - czarna |
| 3cm | Podsyłka cementowo - płaskowa 1:4 |
| 10cm | Podbudowa z kruszywa łamanego zagęszczonego mechanicznie (0-32 mm) |

| | |
|-----|-----------------------------------|
| 5cm | Krawężnik betonowy 15x30x100 |
| 5cm | Podsyłka cementowo - płaskowa 1:4 |
| | Ława betonowa z oporem C12/15 |

KRAWĘŻNIK Z ŁAWĄ BETONOWĄ - SZCZEGÓŁ

OBRRZEŻE Z ŁAWĄ BETONOWĄ - SZCZEGÓŁ



PRZEMKÓJ 1-1

| | | | |
|---|--|---|--|
| JEDNOSTKA PROJEKTOWA: ALKBUD - Usługi Inwestycyjne ul. Królewska 10 05-140 Jadwisin alkbud@data.pl NIP: 536-001-62-47 REGON: 010082711 | | | |
| PROJEKT: Przebudowa drogi krajowej Nr 62 w zakresie włączenia drogi gminnej Nr 240556W w miejscowość Stanisławowo, gmina Pomiechówek | | | |
| TYTUŁ RYSUNKU: PRZEMKÓJ 1-1 | | | |
| FAZA: MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA | | | |
| BRANŻA: DROGOWA | | Podpis: mgr inż. Leszek Kamiński Data: 16-07-2016 | |
| OPRACOWANIE: Nr Upr: St-251/86 | | w spec. konstrukcyjno-budowlanej | |
| OPRACOWANIE: Podpis: | | Data: | |
| SKALA: 1:50 | | | |
| TOK: NR RYS. 2. REVIZJA. 00 | | | |

INFORMACJA

dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

podczas

przebudowy drogi krajowej nr 62
w zakresie włączenia drogi gminnej nr 240556W
w m. Stanisławowo gm. Pomiechówek

Lokalizacja inwestycji: działka nr ew. 454/2 obr. Stanisławowo,
jedn. ew. Pomiechówek, w ciągu drogi krajowej nr 62 – w m. Stanisławowo

Inwestor:

Gmina Pomiechówek
ul. Szkolna 1a
05-180 Pomiechówek

Informację sporządził:

Część opisowa informacji:

| | |
|----|---|
| 1. | <p>Zakres robót całego przedsięwzięcia:</p> <ul style="list-style-type: none">- wytyczenie geodezyjne elementów drogi,- wycinka i wykarczowanie drzew kolidujących z projektowanymi obiektami,- wykonanie pozostałych robót rozbiórkowych,- zasypanie odcinków istniejących rowów przydrożnych chłonno-odparowywalnych – rzędna naziomu równa rzędnej dna koryta nowej konstrukcji,- wykonanie pozostałych robót ziemnych umożliwiających ułożenie nowych nawierzchni drogowych,- wykonanie koryt pod całkowicie nową konstrukcję jezdni, zjazd i poszerzenie jezdni,- ustawienie krawężników (oporników) zgodnie z rysunkami,- wykonanie podbudowy z kruszyw,- ułożenie podbudowy i pozostałych warstw konstrukcyjnych w miejscach gdzie konstrukcja jest budowana od nowa,- sfrezowanie warstwy ścieralnej w tych miejscach gdzie nie będzie wymieniana konstrukcja,- ułożenie nowej warstwy ścieralnej na całym obszarze objętym robotami,- powtórzenie niektórych z wymienionych wyżej czynności w przypadku budowy chodnika i zjazdu,- przeprofilowanie rowów odwadniających w pobliżu skrzyżowania,- uporządkowanie otoczenia rozbudowanego skrzyżowania. <p>Kolejność realizacji poszczególnych obiektów:</p> <ul style="list-style-type: none">- zgodna z powyższym wykazem, |
| 2. | <p>Wykaz istniejących obiektów budowlanych – jezdnie opracowywanych dróg, o nawierzchni z mieszanek mineralno – asfaltowych; chodniki na niektórych odcinkach; pod skrzyżowaniem przepust rurowy, betonowy; sieć telekomunikacyjna, ogrodzenia nieruchomości.</p> |
| 3. | <p>Wskazanie elementów zagospodarowania działki które mogą stwarzać zagrożenie: jeżeli budowa będzie wykonana zgodnie z projektem technicznym, a użytkowanie skrzyżowania będzie zgodne z przepisami prawa i obowiązującymi zasadami współżycia społecznego, nie można wyodrębnić innych elementów zagospodarowania działki, które mogą stwarzać zagrożenie. Należy natomiast oznakować plac budowy, by podczas robót nie doszło do kolizji lub wypadku. Po zakończeniu robót budowlanych wdrożyć oznakowanie wg projektu stałej organizacji ruchu.</p> |
| 4. | <p>Wskazanie przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych: ruch pojazdów na drodze krajowej.</p> |

| | |
|----|---|
| 5. | <i>Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych:</i> przed przystąpieniem do wykonywania obowiązków wszyscy pracownicy muszą przejść podstawowe przeszkolenie. Odbycie szkolenia należy odnotować w dokumentacji budowy. |
| 6. | <i>Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie:</i> należy oznakować teren budowy zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas budowy; roboty w pobliżu ew. sieci i przyłączy infrastruktury technicznej, jeśli zostaną wykryte podczas prowadzonych robót, wykonać ręcznie; wszyscy robotnicy powinni być ubrani w kamizelki odblaskowe jaskrawych kolorów. |

Wymagane jest sporządzenie planu BIOZ. Wszelkie roboty należy wykonywać zgodnie z ogólnymi przepisami bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Kierownik budowy nie może dopuścić do wykonywania robót budowlanych osób, które spożywały napoje alkoholowe. Odpowiedzialność za wszystko co będzie miało miejsce na placu budowy ponosi kierownik budowy.