

- Komentarz do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2003r. Nr 80, poz. 721, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 i Nr 273, poz. 2703 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. Nr 120, poz. 1133),
- Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U. Nr 126, poz. 839),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 63, poz. 735),
- Mapa do celów projektowych sytuacyjno-wysokościowego w skali 1:500,
- Wizje lokalne w terenie.

W związku z bliskością potoku Lepietnica zgodnie z specustawą uzyskano opinie dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej. Pozostałe opinie wymagane powyższą ustawą nie dotyczą przedmiotowej inwestycji.

1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu wraz z uzbrojeniem terenu

W istniejącym stanie w początkowym odcinku projektowanej drogi na działce o numerze ewidencyjnym 5355 zlokalizowana jest nieurządzona droga gminna o nawierzchni gruntowej, mająca bezpośredni dostęp do drogi powiatowej K1660 Ludźmierz - Pyzówka km 2+650. W dalszej części opracowania droga ma charakter drogi polnej i przebiega po terenach będących własnością prywatną. W miejscu istniejącej dotychczas drogi nieurządzonej powstanie nowa drogi gminna o nawierzchni asfaltowej i przekroju półulicznym, której zadaniem będzie zapewnienie obsługi komunikacyjnej nowo powstającej oczyszczalni ścieków. Odwodnienie drogi realizowane będzie poprzez system kanalizacji deszczowej – kolektor deszczowy \varnothing 400 mm umieszczony pod jezdnią. Celem zapewnienia drożności rowu zlokalizowanego wzdłuż drogi powiatowej w miejscu obecnego przepustu będącego w złym stanie zaprojektowano nowy przepust z rur żelbetowych \varnothing 50 cm. Na powyższy przepust inwestor uzyskał pozwolenie wodnoprawne.

Wszelkie prace przebiegające w pobliżu istniejącego uzbrojenia terenu należy prowadzić ręcznie, pod nadzorem przedstawiciela, wskazanego przez właściciela sieci. Przed rozpoczęciem robót, przebiegających w pobliżu istniejącego uzbrojenia terenu, należy próbnymi przekopami ustalić położenie tych sieci. W przedmiotowym opracowaniu nie przewiduje się przekładek istniejącego uzbrojenia terenu.

1.3. Projektowane zagospodarowanie terenu

Rozwiązania branży drogowej

Projektowana droga przebiega po istniejącej drodze polnej. W przekroju poprzecznym droga składa się z:

- jezdni o szerokości 5,00 m – spadek daszkowy – 2,0%,
- jednostronny chodnik o szerokości 2,00 m pochylenie – 2,0% w kierunku jezdni,
- ściek drogowy, na łukach pobocze utwardzone.

Początek drogi stanowi skrzyżowanie zwykle z drogą powiatowa K1660 Ludźmierz - Pyzówka km 2+650 strona lewa – uzgodnienie PZD.GN.7321/7/2010 z dn. 14.05.2010r.

Dla zmiany szerokości jezdni na łukach poziomych i zmiany spadku poprzecznego z dwustronnego na jednostronny zaprojektowano odcinki przejściowe.

Nawierzchnię jezdni stanowić będzie warstwa z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, nawierzchnia chodnika wykonana zostanie z kostki betonowej.

Droga prowadzona będzie po terenie i w małym nasypie, niweleta przebiega w delikatnym spadku o pochyleniu 2,5 - 0,5% w kierunku od drogi powiatowej do projektowanej oczyszczalni ścieków. Wyrównanie terenu inwestycji z terenem przyległym zostanie zniwelowane po czym zhumusowane i obsiane trawą

Rozwiązania branży sanitarnej

Odwodnienie projektowanej drogi i chodnika zapewnione będzie przez pochylenia podłużne i poprzeczne oraz projektowane urządzenia (ściek korytkowy, wpusty deszczowe). Odbiornikiem wód deszczowych będzie kanalizacja deszczowa – kolektor deszczowy Ø 400 mm umieszczony pod jezdnią. Zgodnie z informacją udzieloną przez inwestora poza zakresem robót na terenie oczyszczalni ścieków nastąpi kontynuacja systemu kanalizacji deszczowej z wyprowadzeniem wód opadowych do potoku Lepietnica (odrębne opracowanie – Projekt oczyszczalni ścieków zawiera opracowanie operatu wodnoprawnego z uwzględnieniem wód zebranych z projektowanej drogi).

Zieleń

W zakresie gospodarki zielenią w liniach rozgraniczających inwestycję brak drzewostanu do wycinki.

1.4. Zestawienie powierzchni

Przedsięwzięcie jest inwestycją liniową. Ogółem zakres budowy drogi wynosi 490 mb.

Poszczególne elementy składowe:

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| - ściek korytkowy | – 375,00 mb |
| - kolektor deszczowy Ø 400 mm | – 475,00 mb |
| - jezdnie asfaltowa | – 2680,00 m ² |
| - chodnik z kostki | – 965,00 m ² |
| - tereny zielone (skarpy) | – 1180,00 m ² . |

1.5. Dane o terenie związane z rejestrem zabytków i ochroną na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Na podstawie ustaleń Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego w miejscu jego występowania, teren przeznaczony pod przedmiotową inwestycję nie podlega ochronie. Nie zanotowano kolizji z dobrami kultury bądź zabytkami.

1.6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren

Nie dotyczy.

1.7. Wpływ inwestycji na środowisko oraz zdrowie ludzi

Projektowana budowa drogi nie wpłynie negatywnie na środowisko naturalne tj.: powierzchnię ziemi, glebę oraz wody powierzchniowe i podziemne, jak również higienę i zdrowie użytkowników.

W pobliżu budowanej drogi (~ 50 m) znajduje się obszar chroniony – Górny Dunajec należący do obszaru NATURA 2000 (PLH120086). Budowa drogi gminnej w żaden negatywny sposób nie będą oddziaływać na obszary Natura 2000 i nie będą stanowić dla nich żadnego zagrożenia.

Dla przedmiotowej inwestycji uzyskano Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach znak: GPI.7624-17/2009/2010 z dn. 01.06.2010r.

Kraków, 18.11.2010r.

Projektant branża drogowa:

mgr inż. Katarzyna Urban - Filip
Nr upr. MAP/0315/POOD/08

Projektant branża sanitarna:

mgr inż. Janina Urban
Nr upr. MAP/0167/PWOS/08

UZUPEŁNIENIE CZĘŚCI OPISOWEJ PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU:

1.1. Przedmiot i zakres opracowania

Zakres zamierzenie inwestycyjnego:

- Włączenie projektowanej drogi gminnej do drogi powiatowej nr K1660 Ludźmierz – Pyzówka w m. Lasek-Trute w km 2+650 strona lewa polegające na przebudowie dotychczasowego skrzyżowania (km 0+002,60 ÷ 0+005,55 projektowanej drogi gminnej)
- Budowa przepustu $\varnothing 500$ mm na rowie przydrożnym drogi powiatowej K1660 Ludźmierz - Pyzówka w km 2+650 pod projektowaną drogą gminną.
- Budowa drogi gminnej klasy dojazdowej z jezdnią dwukierunkową o nawierzchni asfaltowej (km 0+002,60 ÷ 0+490,00)
- Budowa prawostronnego chodnika wraz z przejazdami do przyległych działek o nawierzchni z kostki betonowej.
- Budowa sytemu odwodnienia:
 - budowa kanalizacji deszczowej z rur PP $\varnothing 400$ mm
 - studzienki rewizyjne $\varnothing 1000$ mm
 - studzienki ściekowe $\varnothing 500$ mm z wpustami zwykłymi żeliwnymi,
 - przykanaliki $\varnothing 200$ mm,
 - wykonanie elementów odwodnia powierzchniowego (ścieki korytkowe).

Kraków, 31.10.2011r.

Projektant branża drogowa:
mgr inż. Katarzyna Urban - Filip
Nr upr. MAP/0315/POOD/08

1.2. Przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej (kl.Z) z drogą gminną (proj. kl.D)

Początek projektowanej drogi gminnej do oczyszczalni ścieków w Lasku – Trutem rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr K1660 Ludźmierz – Pyzówka w km 2+650 strona lewa. Dotychczasowe skrzyżowanie na długości do 5,55 m od istniejącej osi drogi powiatowej zostanie przebudowane. Przebudowa polega wykonaniu w miejscu dotychczasowej drogi gminnej o nawierzchni nieutwardzonej nowej nawierzchni asfaltowej oraz lewostronnego chodnika dla pieszych z kostki brukowej (w obrębie skrzyżowania krawężnik zostanie obniżony do poziomu dotychczasowego pobocza drogi gminnej). Projektowana droga gminna w obrębie przebudowy skrzyżowania będzie miała szerokość 17,0 m która powstaje w wyniku wyłukowania 5,0 m jezdni drogi gminnej łukami o wartości 6,0 m. W ramach realizacji przebudowy zostanie wykonany nowy przepust w ciągu rowu drogowego drogi powiatowej $\varnothing 50$ cm o dł. 19,0 m. Odwodnienie skrzyżowania realizowane będzie poprzez odpowiednie ukształtowanie powierzchni za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych – w ten sposób wody opadowe zostaną skierowane w do projektowanej kanalizacji deszczowej w drodze gminnej. Przedstawione powyżej rozwiązania znajdują się na rysunku D-4 i D-5.

Kraków, grudzień 2011r.

Projektant branża drogowa:

mgr inż. Katarzyna Urban - Filip

Nr upr. MAP/0315/POOD/08

2. OPIS ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

2.1. Informacje podstawowe

2.1.1. Inwestycja

Przedmiotem opracowania jest projekt budowy drogi do oczyszczalni ścieków w Lasku – Trutem. Teren, na którym projektuje się budowę drogi stanowi istniejąca droga o nawierzchni gruntowej w granicach działek nr 5354, 5355 oraz tereny, po których obecnie przebiega droga polna i tereny do niej przyległe, o nr działek 1792/2, 1644/1, 1645/28, 1645/30, 1645/32, 1645/34, 1645/37, 1645/40, 1645/43, 1645/46, 1645/48, 1645/50, 1645/52, 1645/54, 1645/56, 1645/58, 1645/60, 1645/62, 1645/64, 1645/66, 1645/68, 1645/70, 1645/72, 1645/74, 1645/76, 1790/8, 1790/12, 1790/9, 1790/14, 1790/16, 1658/1, 1660/1, 1662/1, 1662/3, 1778/2, 1778/3, 1755/3, 1754/2, 1751/2, 1750/4, 1749/3, 1747/2, 1746/3, 1741/3, 1740/3, 1735/3, 1663/1, 1664/1, 1665/1, 1666/1, 1667/1, 1668/1, 1671/10, 1671/3, 1671/5, 1672/1, 1673/1, 1674/1, 1675/1, 1676/1, 1677/1, 1678/1, 1680/1, 1681/1 w miejscowości Lasek. Projekt realizowany będzie na podstawie: „Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”.

2.1.2. Inwestor

*Wójt Gminy Nowy Targ
ul. Bulwarowa 9
34-400 Nowy Targ*

2.1.3. Faza

Projekt budowlano–wykonawczy.

2.2. Przeznaczenie obiektu budowlanego oraz jego charakterystyczne parametry techniczne

Celem budowy drogi gminnej jest zapewnienie obsługi komunikacyjnej oczyszczalni ścieków w Lasku – Trutem. Zgodnie z założeniami wyjściowymi projektowana droga:

- posiada jezdnię dwukierunkową
- odwodnienie realizowane poprzez kanalizację deszczową
- dostępność drogi jest nieograniczona – droga publiczna

Parametry techniczne drogi:

- kategoria drogi – gminna
- klasa drogi – D – dojazdowa
- prędkość projektowa $V_p = 30$ km/h
- kategoria ruchu KR1 - KR 2
- szerokość jezdni – 5,00 m
- szerokość chodnika – 2,00 m
- przekrój drogowy szer. korony min. 7,50 m

2.3. Rozwiązania określające formę architektoniczną i funkcję obiektu oraz sposób jego dostosowania do krajobrazu i otaczającej zabudowy

Inwestycja znajduje się na terenach należących do Gminy Nowy Targ oraz terenach prywatnych przewidzianych do wykupu, po których obecnie przebiega droga polna. Dla obsługi ruchu pieszego zaprojektowano jednostronny chodnik.

Trasa projektowanej drogi składa się z odcinków prostych oraz łuków kołowych i przebiega po istniejącym terenie lub w niewielkim nasypie.

Projektowana droga nie powoduje odcięcia dostępu od drogi publicznej dla sąsiadujących działek.

W zakresie opracowania niniejszego projektu znajduje się również budowa systemu odwodnienia, na który składają się:

- budowa kanalizacji deszczowej z rur PP $\varnothing 400 \text{ mm} \geq \text{SN } 8 \text{ kN/m}^2$,
- studzienki rewizyjne $\varnothing 1000 \text{ mm}$
- studzienki ściekowe $\varnothing 500 \text{ mm}$ z wpustami zwykłymi żeliwnymi,
- przykanaliki $\varnothing 200 \text{ mm}$,
- ściek korytkowy typu „mulda”.

Zaprojektowana kanalizacja kończy się wraz z projektowaną drogą jej kontynuacja wraz z wyprowadzeniem do potoku Lepietnica nastąpi w drugim etapie inwestycji, którym będzie budowa oczyszczalni ścieków (wg odrębnego pozwolenia na budowę).

2.4. Rozwiązania konstrukcyjno – materiałowe podstawowych elementów konstrukcji obiektu, kategoria geotechniczna obiektu, warunki i sposób jego posadowienia

2.4.1. Rozwiązanie sytuacyjne

Poszczególne rodzaje zagospodarowania występujące w projekcie przedstawiono poniżej.

Jezdnia

Zaprojektowano jezdnię szerokości 5,00 m obramowaną z jednej strony krawężnikiem a z drugiej ściekiem korytkowym.

Chodnik

Na całej długości projektowanej drogi gminnej zaprojektowano prawostronny ciąg pieszey szerokości 2,00 m z kostki betonowej. Pochylenie poprzeczne projektowanego ciągu pieszego wynosi 2% i skierowane jest w kierunku jezdni zapewni to sprawne odprowadzanie wód opadowych do kanalizacji deszczowej.

Odwodnienie

Projektowana jezdnia i chodniki odwadniane będą poprzez wpusty ściekowe umieszczone na studzienkach żelbetowych $\phi 500 \text{ mm}$, które zostaną włączone do studzienek rewizyjnych żelbetowych $\phi 1000 \text{ mm}$, poprzez przykanaliki $\phi 200 \text{ mm}$. Przebiegi kanałów, usytuowanie wpustów ściekowych ulicznych oraz studzienek rewizyjnych pokazano na planie sytuacyjnym oraz na profilu.

Na załamaniach trasy kanału oraz na połączeniach kanałów zaprojektowano studzienki rewizyjne ϕ 1000 mm z kręgów żelbetowych. Do zabudowy części dennych studni należy zastosować elementy prefabrykowane. Studnie przykryć płytą żelbetową pokrywową oraz zabudować właz kanałowy typu ciężkiego ϕ 600.

Przejścia rur przez ściany studzienek rewizyjnych i ściekowych wykonać jako szczelne, elastyczne.

Rury przewodowe należy układać na podsypce piaskowej grubości 20 cm z obsypaniem i zasypaniem piaskiem grubości 20 cm ponad wierzch rury, piasek należy zagęścić do 100% wg Proctora Po wykonaniu obsypki przystąpić do mechanicznej zasyпки gruntem z dokładnym zagęszczeniem poszczególnych warstw.

Odbiornikiem wód deszczowych, które prowadzone będą projektowanym kanałem deszczowym, będzie wykonana podczas budowy oczyszczalni ścieków kontynuacja istniejącej kanalizacji deszczowej wraz z wyprowadzaniem do potoku Lepietnica (Projekt oczyszczalni ścieków zawiera opracowanie operatu wodnoprawnego z uwzględnieniem wód zebranych z projektowanej drogi)

Obsługa terenów przyległych

Projektowana droga gminna nie powoduje odcięcia dostępu od drogi dla sąsiadujących działek. Od strony chodnika dojazd do pól zostanie zapewniony poprzez zastosowanie przejazdu w postaci obniżonego krawężnika, konstrukcja ścieku zlokalizowanego po drugiej stronie drogi nie zakłóci dojazdu do pól

2.4.2. Rozwiązanie wysokościowe

Niweletę projektowanego odcinka zaprojektowano zgodnie z przepisami Rozporządzenia w nawiązaniu do istniejącego terenu. Największe zastosowane pochylenie podłużne wynosi 2.5%, zaś najmniejsze 0.3%.

2.4.4. Warunki wodno-gruntowe podłoża oraz konstrukcje nawierzchni elementów projektowanych

Na podstawie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z dnia 08.10.1998 r., nr 126, poz. 839) obiekt zaliczono do **I kategorii geotechnicznej** w obrębie posadowienia występują proste warunki gruntowe.

Dla powyższych danych geotechnicznych i ruchowych (G1 i KR1/KR2) przyjęto konstrukcję nawierzchni:

Jezdnia:

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA) 0/12.8 mm,
- 6 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (BA) 0/20.0 mm,
- 40 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63.0 mm.

Chodnik

- 8 cm – w-wa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej,
- 3 cm – podsypka piaskowa,

- 15 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm.

Przejazd przez chodnik

- 8 cm – w-wa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej,
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 25 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm.

2.5. Warunki techniczne wykonania robót

2.5.1. Zasady ogólne

Wszystkie Roboty objęte niniejszym projektem należy wykonywać zgodnie ze Specyfikacjami Technicznymi, polskimi normami i innymi przepisami związanymi.

Roboty wykonane z użyciem innych materiałów lub w ten sposób, iż nie spełniają wymagań zawartych w niniejszej Dokumentacji, należy uznać za wykonane nieprawidłowo i nie mogą podlegać czynnościom odbiorowym.

2.5.2. Koszty

Dla Zamawiającego sporządzono Kosztorys Inwestorski.

2.6. Sposób zapewnienia osobom niepełnosprawnym, w szczególności poruszającym się na wózkach inwalidzkich, warunków do korzystania z obiektu

Na odcinkach projektowanego chodnika zaprojektowano wykonanie ramp w rejonie przejazdu przez chodnik w celu umożliwienia osobom niepełnosprawnym swobodnego poruszania się po projektowanym ciągu pieszym.

2.7. Warunki ochrony przeciwpożarowej, zgodne ze szczególnymi przepisami

Nie dotyczy projektowanego obiektu.

2.8 Charakterystyka ekologiczna obiektu budowlanego

Planowana inwestycja obejmuje budowę nowej drogi z chodnikiem oraz systemu odwodnienia.

Projektowana droga przebiega przez teren punktowej zabudowy (przy skrzyżowaniu z drogą powiatową) oraz obszar nie zabudowany, ze względu na klasę drogi (D-dojazdowa) oraz rodzaj ruchu KR 2 nie przewiduje się urządzeń zabezpieczających przed hałasem i wibracjami.

W zakresie gospodarki zielenią niniejszy projekt nie przewiduje konieczności wykonania jakiegokolwiek wycinki istniejącego drzewostanu – brak kolizji.

Ze względu na klasę drogi (D-dojazdowa) oraz rodzaj ruchu KR 2 nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji szkodliwych emitowanych przez pojazdy.

Wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji poprzez odpowiednie ukształtowanie powierzchni jezdni, chodników i ścieki drogowe kierowane będą do wpustów deszczowych a następnie do kanalizacji. Zaprojektowane studzienki ściekowe wyposażone są w osadniki. Celem pokazania, iż wody opadowe z projektowanej drogi nie

przekraczają dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń podanych w § 19. 2. Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego wykonano następujące obliczenia na podstawie Polskiej Normy PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg” pkt. 4.3 „Obliczenia ekologiczne”.

Stężenia zawiesin ogólnych oraz stężenie substancji ekstrahujących się eterem naftowym obliczamy następująco:

Dla prognozowanego natężenia ruchu, który nie przekroczy max. 200 pojazdów na dobę stężenie zawiesin ogólnych wynosi: $SZ0=6,0 \text{ mg/dm}^3$

Uwzględniając współczynnik poprawkowy $(3,2/n)$ dla ilości pasów ruchu $n=2$ otrzymujemy:

$$S'Z0=(3,2/n)*SZ0=(3,2/1)*6,0=9,6 \text{ mg/dm}^3 < 100 \text{ mg/dm}^3$$

Stężenie węglowodorów ropopochodnych wynosi:

$$SWR=0,08*S'Z0=0,08*9,6=0,77 \text{ mg/dm}^3 < 15 \text{ mg/dm}^3$$

Jak wynika z przeprowadzonych obliczeń na przedmiotowej drodze nie nastąpi przekroczenie dopuszczalnej normy dotyczącej stężenia substancji ropopochodnych oraz zawiesin ogólnych i powoduje, że przyjęty sposób przechwycenia zawiesiny jest wystarczający. Droga nie będzie zagrażać środowisku naturalnemu.

Kraków, 18.11.2010r.

Projektant branża drogowa:
mgr inż. Katarzyna Urban - Filip
Nr upr. MAP/0315/POOD/08

Projektant branża sanitarna:
mgr inż. Janina Urban
Nr upr. MAP/0167/PWOS/08

IV. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

NAZWA:

BUDOWA DROGI DO OCZYSZCZALNI ŚCIEKÓW W LASKU – TRUTEM

Adres obiektu budowlanego:

Działki ewidencyjne nr: 5354, 5355, 1792, 1644, 1645/27, 1645/26, 1645/24, 1645/23, 1645/22, 1645/21, 1645/20, 1645/19, 1645/18, 1645/17, 1645/16, 1645/15, 1645/14, 1645/13, 1645/12, 1645/11, 1645/10, 1645/9, 1645/8, 1645/6, 1645/5, 1645/4, 1645/2, 1790/2, 1790/6, 1790/3, 1790/4, 1790/5, 1658, 1660, 1662, 1778, 1755/1, 1754, 1751, 1750/2, 1749/1, 1747, 1746/1, 1741/1, 1740/1, 1735/1, 1663, 1664, 1665, 1666, 1667, 1668, 1670, 1671/1, 1671/2, 1672, 1673, 1674, 1675, 1676, 1677, 1678, 1680, 1681, w miejscowości Lasek.

INWESTOR:

Urząd Gminy Nowy Targ

ul. Bulwarowa 9
34-400 Nowy Targ

FIRMA PROJEKTOWA:

USŁUGI GEODEZYJNE I PROJEKTOWE

mgr inż. URBAN TADEUSZ
ul. Krótka 6
34-471 Ludźmierz

Projektował:

mgr inż. Katarzyna Urban-Filip

Nr uprawnień: MAP/0315/POOD/08

mgr inż. Janina Urban

Nr uprawnień: MAP/0167/PWOS/08

Opracował:

mgr inż. Wojciech Filip

DATA OPRACOWANIA: listopad 2010r.

BRANŻA DROGOWA I SANITARNA

Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia integralnie związany jest z budową oraz wytycznymi i organizacją budowy, co leży w gestii i obowiązku Wykonawcy robót.

Zakres bezpieczeństwa i ochrony zdrowia podczas realizacji powinien ujmować wszelkie aspekty wynikające z przepisów bhp, obowiązujących Wykonawcę robót i powinien być, wspólnie z projektem organizacji budowy zaakceptowany i przyjęty przez Inwestora.

Ze strony Projektanta – w rozumieniu Ustawy Prawo Budowlane – leży poinformowanie o następujących aspektach bezpieczeństwa:

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

Budowa drogi gminnej do oczyszczalni ścieków w Lasku – Trutem zlokalizowana w miejscowości Lasek gmina Nowy Targ, powiat nowotarski, województwo małopolskie. Początek projektowanej drogi znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową K1660 Ludźmierz - Pyzówka km 2+650 strona lewa a koniec stanowi dojazd do oczyszczalni ścieków.

Poszczególne obiekty będą wykonywane w następującej kolejności:

- wytyczenie robót,
- roboty ziemne – wykopy pod projektowaną kanalizację deszczową, drogę,
- budowa przepustu w ciągu rowu drogi powiatowej,
- budowa kanalizacji deszczowej,
- wykonanie koryta wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni, oraz projektowanych chodników i przejazdów,
- ułożenie ścieku korytkowego,
- humusowanie i obsianie trawą.

Wykaz obiektów budowlanych na terenie objętym inwestycją.

- Droga publiczna – droga powiatowa K1660 Ludźmierz - Pyzówka
- Na trasie prowadzonych robót budowlanych – brak obiektów kubaturowych.
- Prace prowadzone będą na terenie Inwestora.

Elementy zagospodarowania działki i terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Brak elementów stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Przewidywane zagrożenia podczas wykonywania robót budowlanych:

- zagrożenia związane z prowadzeniem wykopów.

Sposób prowadzenia instruktażu pracowników:

Personel techniczny i pracownicy na placu budowy powinni być przeszkoleni w zakresie BHP.

Środki techniczne i organizacyjne:

- stosowanie przez pracowników środków ochrony indywidualnej,
- wymagane ograniczenia ruchu powinny być zgłoszone do organów zarządzających ruchem – Policja, Zarząd Dróg,
- wykopy powinny mieć stosowne zabezpieczenia, zgodnie z przepisami technicznymi,
- okolica pracy sprzętu powinna być trwale oznakowana, z brakiem publicznego dostępu.

Kraków, 18.11.2010r.

Projektant branża drogowa:
mgr inż. Katarzyna Urban - Filip
Nr upr. MAP/0315/POOD/08

Projektant branża sanitarna:
mgr inż. Janina Urban
Nr upr. MAP/0167/PWOS/08