



31-221 Kraków, ul. Białoprądnicka 24A/2
kom. 0 501 672 599, mail: promost.expert@gmail.com
konto: mBank 21 1140 2004 0000 3402 5246 1883
REGON 120 678 700 , NIP 549 225 0922

Stadium	Projekt wykonawczy - b. drogowa		
Obiekt budowlany	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 969 Nowy Targ – Stary Sącz na odc. ref. 070 km 0+542,60 ÷ km 1+636,70 w m. Dębno polegająca na budowie chodnika obejmująca: – budowa prawostronnego chodnika km 0+542,60÷ km 1+636,70 wraz z poszerzeniem prawego pasa ruchu poprzez wykonanie ścieku przykrawężnikowego – budowa lewostronnego chodnika km 0+955,22 do km 1+032,10 – remont istniejących zatok autobusowych (strona lewa od km 0+955,22 do km 1+016,81; strona prawa od km 1+026,00 do km 1+082,63) – remont zjazdów indywidualnych i przepustów - bez zmiany parametrów technicznych km: 0+550,11; 0+568,57; 0+605,03; 0+619,61; 0+652,50; 0+676,24; 0+687,37; 0+702,06; 0+715,85; 0+730,08; 0+757,74; 0+771,65; 0+784,36; 0+807,18; 0+827,17; 0+841,37; 0+880,75; 0+891,55; 0+904,93; 0+921,00; 0+943,55; 0+981,22; 1+080,34; 1+122,95; 1+127,45; 1+171,38; 1+180,66; 1+194,53; 1+216,55; 1+224,14; 1+253,47; 1+283,53; 1+331,04; 1+341,88; 1+356,72; 1+373,12; 1+402,14; 1+419,36; 1+425,00; 1+439,54; 1+460,72; 1+471,97; 1+485,13; 1+518,36 – remont zjazdu publicznego i przepustu pod nim bez zmiany parametrów technicznych km: 1+293,94 – przebudowa skrzyżowania z drogą gminną km: 1+013,32 – budowa wpustów deszczowych, przykanalików – remont ścianki wylotowej przepustu ø80 w km 1+588,26 – remont istniejących rowów odwadniających polegający na ich oczyszczeniu i profilowaniu skarp i dna		
Inwestor	GMINA NOWY TARG ul. Bulwarowa 9, 34-400 Nowy Targ		
Numery ewidencyjne działek, na których obiekt jest usytuowany	Dębno, ul. Jana Pawła II dz. ewid. 1973; 1987/160; 1987/155; 1987/156; 1987/150; 1987/142; 1987/144		
Projektował:		Nr uprawnień	Podpis
mgr inż. Katarzyna Urban-Filip		MAP/0315/POOD/08	
Data opracowania		MAJ 2013 r.	

Spis treści:

I.	OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW, SPRAWDZAJĄCYCH	
II.	KOPIE DOKUMENTÓW STWIERDZAJĄCYCH PRZYGOTOWANIE ZAWODOWE	
III.	OPIS TECHNICZNY	
IV.	UZGODNIENIA	
V.	RYSUNKI	
1.1.-1.2.	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU -----	SKALA 1:500
2.1. - 2.2.	PROFIL PODŁUŻNY-----	SKALA 1:500/1:50
3.1.	PRZEKROJE TYPOWE-----	SKALA 1:50
3.2.	SZCZEGÓŁ KONSTRUKCYJNE -----	SKALA 1:20
3.3.	PRZEKRÓJ TYPOWY PRZEZ ZJAZD Z PRZEPUSTEM -----	SKALA 1:50
3.4.	ROZWIĄZANIE PRZEJAZDÓW PRZEZ CHODNIK -----	SKALA 1:50
4.	POŁĄCZENIE WPUSTU Z ROWEM-----	SKALA 1:50
5.1.	PRZEPUST $\phi 80$ W KM 1+588,26,ODC. REF. 070 WIDOK Z PRZODU / Z GÓRY ŚCIANKI WYLOTOWEJ-----	SKALA 1:50
5.2.	PRZEPUST $\phi 80$ W KM 1+588,26,ODC. REF. 070 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY A-A PRZEZ WYLOT PRZEPUSTU -----	SKALA 1:50
5.3.	PRZEPUST $\phi 80$ W KM 1+588,26,ODC. REF. 070 ZBROJENIE ŚCIANKI WYLOTOWEJ -----	SKALA 1:20, 1:25
6.1.- 6.7.	PRZEKROJE POPRZECZNE -----	SKALA 1:100
VI.	INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA	

OŚWIADCZENIE

Zgodne z wymogiem art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o zmianie ustawy-Prawo budowlane (Dz. U. Nr 93, poz. 888 z 2004r.)

OŚWIADCZAM

że projekt :

**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 969 Nowy Targ – Stary Sącz na odc. ref. 070
km 0+542,60 ÷ km 1+636,70 w m. Dębno polegająca na budowie chodnika**

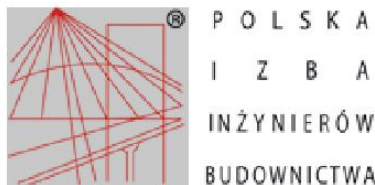
został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.
Projekt jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

PROJEKTANT: mgr inż. Katarzyna Urban-Filip

upr. MAP/0315/POOD/08

24 MAJA 2013R

II. KOPIE DOKUMENTÓW STWIERDZAJACYCH PRZYGOTOWANIE ZAWODOWE



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-UJP-ASM-O25 *

Pani Katarzyna Urban - Filip o numerze ewidencyjnym MAP/BD/0052/09

adres zamieszkania ul. Białoprądnicka 24A/2, 31-221 Kraków

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2014-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2013-02-12 roku przez:

Stanisław Karczmarczyk, Przewodniczący Rady Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Podpis elektroniczny
Dane weryfikacyjne:
Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450
Polska Izba Inżynierów Budownictwa
Kraków, ul. Białoprądnicka 24A/2

Kraków, dnia 22 grudnia 2008 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. Nr 25, poz. 42; z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt 5, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 2 pkt 1, art. 13 ust. 2 pkt 2, art. 14 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118; z późn. zm.), § 11 ust. 1, § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielných funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578; z późn. zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity; Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071; z późn. zm.).

Małopolska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna

stwierdza, że

Pani Katarzyna Anna Urban-Filip
mgr inż. budownictwa

mgr inż. budownictwa

urodzona dnia 20.11.1979 r. w Krakowie
uzyskała

uzyskała

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencjny MAP/0315/POOD/08

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej.**

w specjalności drogowej.

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pani Katarzyna Urban-Flip posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w wyżej wymienionej specjalności i uzyskała pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrócie decyzji.

POUCZENIE

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie w terminie 14 dni od daty tej decyzji.

Skład Orzekający

SKŁAD OZNAKOWY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Stanisław Karczmarezyk
2. Członek Składu Orzekającego
dr inż. Janusz Cieślinski
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Piotr Kutwinski

Otrzymują:

1. Pani Katarzyna Urban-Filip
ul. Białoprażnicka 24A/2
31-221 Kraków
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych,

III. Na mocy § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak:

- 1) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Zgodnie z § 15 w/w rozporządzenia uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Umowa Nr GPI.7031.73.2011 zawarta w dniu 6 czerwca 2011 r. pomiędzy inwestorem: Urząd Gminy Nowy Targ, ul. Bulwarowa 9; 34-400 Nowy Targ, a wykonawcą którym jest: Promost Expert, ul. Białoprądnicka 24A/2; 31-221 Kraków
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Warunki techniczne oraz uzgodnienia wydane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie,
- Wypis i wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu,
- Wizja lokalna w terenie i inwentaryzacja stanu istniejącego
- Ustawa z dnia 7.07.1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89, poz. 414, z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych ((Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086) z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

2. Cel i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 969 Nowy Targ – Stary Sącz na odc. ref. 070 km 0+542,60 ÷ km 1+636,70 w m. Dębno polegająca na budowie chodnika”

Zakres opracowania:

- budowa prawostronnego chodnika km 0+542,60÷ km 1+636,70 wraz z poszerzeniem prawego pasa ruchu poprzez wykonanie ścieku przykrawężnikowego
- budowa lewostronnego chodnika km 0+955,22 do km 1+032,10
- remont istniejących zatok autobusowych (strona lewa od km 0+955,22 do km 1+016,81; strona prawa od km 1+026,00 do km 1+082,63)
- remont zjazdów indywidualnych i przepustów - bez zmiany parametrów technicznych km: 0+550,11; 0+568,57; 0+605,03; 0+619,61; 0+652,50; 0+676,24; 0+687,37; 0+702,06; 0+715,85; 0+730,08; 0+757,74; 0+771,65; 0+784,36; 0+807,18; 0+827,17; 0+841,37; 0+880,75; 0+891,55; 0+904,93; 0+921,00; 0+943,55; 0+981,22; 1+080,34; 1+122,95; 1+127,45; 1+171,38; 1+180,66; 1+194,53; 1+216,55; 1+224,14; 1+253,47; 1+283,53; 1+331,04; 1+341,88; 1+356,72; 1+373,12; 1+402,14; 1+419,36; 1+425,00; 1+439,54; 1+460,72; 1+471,97; 1+485,13; 1+518,36
- remont zjazdu publicznego i przepustu pod nim bez zmiany parametrów technicznych km: 1+293,94
- przebudowa skrzyżowania z drogą gminną km: 1+013,32
- budowa wpustów deszczowych, przykanalków
- remont ścianki wylotowej przepustu $\phi 80$ w km 1+588,26
- remont istniejących rowów odwadniających polegający na ich oczyszczeniu i profilowaniu skarp i dna

3. Opis stanu istniejącego

Analizowany odcinek przedmiotowej inwestycji zlokalizowany jest w pasie drogowym drogi wojewódzkiej Nr 969 relacji Nowy Targ – Stary Sącz w miejscowości Dębno – ul. Jana Pawła II. Początek inwestycji zlokalizowany jest w km 0+ 542,60 odc. ref. 070 natomiast koniec opracowania w km 1+636,70 odc. ref. 070.

Rozpatrywany odcinek DW Nr 969 w posiada przekrój drogowy – pobocza o zróżnicowanej szerokości od 0,80 m do 1,5 m oraz obustronne rowy drogowe. Szerokość jezdni wynosi od 6,0 m do 6,3 m. Nawierzchnia jezdni jest w dobrym stanie technicznym. Na rozpatrywanym odcinku drogę odwadniają rowy przydrożne.

Na całym odcinku drogi znajdują się wjazdy na posesje oraz skrzyżowanie z drogą gminną. W stanie istniejącym ruch pieszych odbywa się istniejącym poboczem drogi.

4. Opis stanu projektowanego

Planowana inwestycja jest zgodna z zapisami Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Nowy Targ – Uchwała Rady Gminy Nowy Targ Nr IX/72/07 z dnia 29 października 2007r, który jako przeznaczenie podstawowe terenu planowanej inwestycji ustala tereny dróg publicznych KDG.

Na przedmiotowym odcinku projektowana ulica posiada parametry techniczne zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Parametry funkcjonalno-użytkowe projektowanego chodnika:

- klasa drogi – G,
- dostępność drogi – nieograniczona,
- szerokość pasa ruchu przyległego do chodnika – 3,25 m
- szerokość chodnika – 1,5 m lub 2.00 m,
- spadek poprzeczny chodnika – 2.00% w kierunku jezdni,

4.1 Jezdnia

Na odcinku projektowanego chodnika zaprojektowano poszerzenie pasa jezdni do szerokości 3,25m (łącznie z projektowanym betonowym ściekiem przykrawężnikowym)

4.2 Chodnik

Na całym zakresie przedmiotowego projektu zaprojektowano w miejscu dotychczasowego pobocza chodnik o szerokości 1,5 m lub 2,0 m z kostki betonowej. Chodnik zostanie umieszczony w odległości 3,25 m od osi jezdni. Pochylenie poprzeczne projektowanego ciągu pieszego wynosi 2% i skierowane jest w kierunku jezdni.

4.3 Zatoki autobusowe

Istniejące zatoki autobusowe: strona lewa od km 0+955,22 do km 1+016,81; strona prawa od km 1+026,00 do km 1+082,63 podane zostaną remontowi polegającemu na wymianie istniejących krawężników oraz nawierzchni na nową.

4.4 Zjazdy

Lokalizacja zjazdów pozostała niezmienną w stosunku do stanu istniejącego. Zjazdy zostaną wyremontowane i tak na szerokości projektowanego chodnika zaprojektowano nawierzchnię z czerwonej kostki brukowej oraz obniżono krawężnik (przejazd przez projektowany chodnik). Szerokość zjazdów pozostaje niezmienną waha się od 4,5 do 6,0 m. Długość zjazdów wynika z konieczności dowiązania do stanu istniejącego. Remontowi zostaną podane także przepusty znajdujące się pod zjazdami. W wyniku remontu nie zmieniają się dotychczasowe parametry techniczne.

Zestawienie zjazdów:

- km0+550,11 – zjazd indywidualny, szerokość 5,0 m, przepust dł. 6,5m
- km 0+568,57 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+605,03 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+619,61 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+652,50 – zjazd indywidualny, szerokość 5,0 m, przepust dł. 6,5m
- km 0+676,24 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+687,37 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+702,06 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+715,85 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+730,08 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+757,74 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km0+771,65 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+784,36 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+807,18 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+827,17 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+841,37 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+880,75 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+891,55 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+904,93 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+921,00 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+943,55 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 0+981,22 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+080,34 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m
- km 1+122,95 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 5,25m
- km 1+127,45 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 5,25m
- km 1+171,38 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+180,66 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+194,53 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+216,55 – zjazd indywidualny, szerokość 5,0 m, przepust dł. 6,5m
- km 1+224,14 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 5,0m
- km 1+253,47 – zjazd indywidualny, szerokość 5,0 m, przepust dł. 6,5m
- km 1+283,53 – zjazd indywidualny, szerokość 5,0 m, przepust dł. 6,5m

- km 1+293,94 – zjazd publiczny, szerokość 6,0 m, przepust dł. 7,5m
- km 1+331,04 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+341,88 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+356,72 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+373,12 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+402,14 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+419,36 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 11,5m
- km 1+425,00 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+439,54 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+460,72 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+471,97 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+485,13 – zjazd indywidualny, szerokość 4,5 m, przepust dł. 6,0m
- km 1+518,36 – zjazd indywidualny, szerokość 6,0 m, przepust dł. 7,5m

4.5 Skrzyżowania

Istniejące skrzyżowanie z ul. Kościelną w km 1+013,32 zostanie przebudowane poprzez wyłukowanie krawężnikiem projektowanego chodnika.

4.6 Odwodnienie

W zakresie opracowania wody opadowe z jezdni oraz chodnika zostaną przejęte przez zaprojektowane wpusty deszczowe i odprowadzone za pośrednictwem przykanalików do remontowanego rowu otwartego (oczyszczenie i profilowanie skarp i dna) zlokalizowanego za projektowanym chodnikiem - będącego w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Krakowie (pismo: ZDW/PW/2013/3620/DI-6/KO DI-6/650/969-14313 z dn. 23.05.2013r)

4.7 Remont ścianki wylotowej przepustu $\Phi 80$ w km 1+588,26

Remont ścianki wylotowej przepustu polegać będzie na rozbiórce obecnej zniszczonej ścianki a w jej miejscu wykonanie nowej ścianki żelbetowej gr. 25 cm z betonu klasy B30 i stali zbrojeniowej żebrowanej średnicy 10mm klasy A-IIIIN. Wzdłuż ścianki wlotowej przy której projektowany jest chodnik przewiduje się barierę stalową typu U-11a ze szczeblinami pionowymi o wysokości całkowitej 110cm stanowiącą element zabezpieczenia pieszych. Nasyp w rejonie ścianki zostanie zabezpieczony płytami ażurowymi typu krata o wymiarach 60x40x10 cm na podłożu z betonu B15 gr. 10 cm. Dno koryta rowu na wylocie z przepustu zostanie umocnione betonową płytą pełną gr. 7 cm oraz betonowymi korytkami ściekowymi 60x50x15 cm. Przewód przepustu z kręgów średnicy 80 cm pozostaje bez zmian, regulacji podlega jedynie skrajny krąg przepustu po rozbiórce istniejącej ścianki wylotowej. Na całej długości istniejącego przepustu przewiduje się jego oczyszczenie.

4.8 Rozwiązanie wysokościowe

Niweletę chodnika zaprojektowano jako dowiązane do krawędzi jezdni. W stosunku do jezdni, krawędź chodnika zaprojektowano pozostawiając światło krawężnika wartości 12 cm na całej długości opracowania, za wyjątkiem obszarów zjazdów do posesji, gdzie wyniesie ono 4 cm, dla zjazdów publicznych oraz przejść dla pieszych – 0 cm. Zmianę pochylenia krawężnika na zjazdach indywidualnych należy wykonać na długości skosu o wartości 1:1.

4.9 Zieleń

W zakresie gospodarki zielenią niniejszy projekt nie przewiduje konieczności wykonania jakiegokolwiek wycinki istniejącego drzewostanu. Istniejące pojedyncze drzewa znajdujące się w skarpach istniejącego rowu należy na czas robót zabezpieczyć.

5. Warunki gruntowo wodne

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 27 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z dnia 27.04.2012r., poz. 463), przeprowadzonej wizji w terenie dla rozpoznania podłoża obiekt zaliczono do **I kategorii geotechnicznej** w obrębie posadowienia występują proste warunki gruntowe.

6. Konstrukcja nawierzchni

Dla powyższych danych geotechnicznych i ruchowych (G1 i KR4) oraz warunków technicznych wydanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie przyjęto konstrukcję nawierzchni:

Chodnik

- 6cm – w-wa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej (kolor szary),
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5mm.

Zatoki autobusowe

- 8 cm – w-wa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej (kolor czerwony),
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 22 cm – beton cementowy B-20'
- 40 cm – ulepszone podłoże kruszywo 0/63 stabilizowane mechanicznie z dodatkiem min. 25% ziaren łamanych geowłóknina jako warstwa separacyjno-filtracyjna.

Przejazdy przez chodnik – zjazdy

- 8 cm – w-wa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej (kolor czerwony),
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 15 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5mm,
- 15 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/63mm.

7. Urządzenia BRD

W celu zabezpieczenia ruchu pieszych po projektowanym chodniku na odcinku od km 1+550,00 do km 1+637,64 zaprojektowano barierę U-11a.

8. Uzbrojenie terenu

W zakresie aktualizacji mapy dla przedmiotowego opracowania znajdują się następujące elementy uzbrojenia terenu: linie energetyczne, linie teletechniczne, sieci kanalizacyjne i wodociągowe. Z przedmiotową inwestycją z wyjątkiem jednego

słupa energetycznego nie występują kolizję z sieciami uzbrojenia terenu, (przebudowa słupa wg. odrębnego opracowania).

9. Ochrona środowiska

Projektowane przebudowa drogi nie należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymagających sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko ani do przedsięwzięć dla których obowiązek sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany. Projektowane zmierzenie budowlane nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie przewiduje się powstania zagrożeń związanych z użytkowaniem przedmiotowej inwestycji. W trakcie budowy może wystąpić uciążliwość w użytkowaniu fragmentu drogi związana z utrudnieniami w ruch na drodze. Po wybudowaniu chodnika brak uciążliwości.

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

Przedmiotowa inwestycja nie leży w granicy obszaru Natura 2000 ponadto nie będzie oddziaływać negatywnie na żaden z obszarów Natury 2000 w UE.

Materiały użyte do budowy w żaden negatywny sposób nie oddziałują na otoczenie. Wszelkie odpady powstałe w trakcie prowadzenia robót budowlanych należy, zgodnie z ustawą o odpadach, składować w miejscach do tego przeznaczonych.

Budowa chodników zwiększy bezpieczeństwo ruchu pieszego, obecnie poruszającego się poboczem drogi. Jednocześnie budowa chodników przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa użytkowników pojazdów ze względu na zmniejszenie możliwości wykorzystywania jezdni przez pieszych uczestników ruchu.

Kraków, 24.05.2013r.

.....

IV. UZGODNIENIA

V. RYSUNKI

1.1.-1.2. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	SKALA 1:500
2.1. - 2.2. PROFIL PODŁUŻNY	SKALA 1:500/1:50
3.1. PRZEKROJE TYPOWE	SKALA 1:50
3.2. SZCZEGÓŁ KONSTRUKCYJNE	SKALA 1:20
3.3. PRZEKRÓJ TYPOWY PRZEZ ZJAZD Z PRZEPUSTEM	SKALA 1:50
3.4. ROZWIĄZANIE PRZEJAZDÓW PRZEZ CHODNIK	SKALA 1:50
4. POŁĄCZENIE WPUSTU Z ROWEM	SKALA 1:50
5.1. PRZEPUST $\phi 80$ W KM 1+588,26,ODC. REF. 070 WIDOK Z PRZODU / Z GÓRY ŚCIANKI WYLOTOWEJ	SKALA 1:50
5.2. PRZEPUST $\phi 80$ W KM 1+588,26,ODC. REF. 070 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY A-A PRZEZ WYLOT PRZEPUSTU	SKALA 1:50
5.3. PRZEPUST $\phi 80$ W KM 1+588,26,ODC. REF. 070 ZBROJENIE ŚCIANKI WYLOTOWEJ	SKALA 1:20, 1:25
6.1.- 6.7. PRZEKROJE POPRZECZNE	SKALA 1:100

VI. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 969 Nowy Targ – Stary Sącz na
odc. ref. 070 km 0+542,60 ÷ km 1+636,70 w m. Dębno polegająca na
budowie chodnika**

Adres obiektu budowlanego:

Dębno ul. Jana Pawła II

dz. ewid. 1973; 1987/160; 1987/155; 1987/156; 1987/150; 1987/142; 1987/144

INWESTOR:

GMINA NOWY TARG

ul. Bulwarowa 9

34-400 Nowy Targ

FIRMA PROJEKTOWA:

**ProMost Expert Wojciech Filip
Biuro Projektów Dróg i Mostów**

ul. Białoprądnicka 24A/2

31-221 Kraków

Projektował:

mgr inż. Katarzyna Urban-Filip

Nr uprawnień: MAP/0315/POOD/08

DATA OPRACOWANIA: **styczeń 2013r.**

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:

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 969 Nowy Targ – Stary Sącz na odc. ref. 070 km 0+542,60 ÷ km 1+636,70 w m. Dębno polegająca na budowie chodnika.

Poszczególne obiekty będą wykonywane w następującej kolejności:

- roboty przygotowawcze: wytyczenie punktów wysokościowych i sytuacyjnych tras,
- roboty ziemne, wykonanie koryta wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża,
- wykonanie elementów odwodnienia,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych przebudowywanej nawierzchni, oraz projektowanych chodników, zatok autobusowych i zjazdów,
- odtworzenie rowów drogowych
- humusowanie i obsianie trawą skarp nasypów/rowów.

Wykaz obiektów budowlanych na terenie objętym inwestycją.

- Droga publiczna – droga wojewódzka Nr 969
- Na trasie prowadzonych robót budowlanych – brak obiektów kubaturowych.
- Prace prowadzone będą na terenie działek, na które Inwestor posiada zgodę do dysponowania terenem.

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:

- zagrożenie związane z prowadzeniem robót przy równoczesnym utrzymaniu ruchu drogowego.

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, 24.01.2013r.

.....