

PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY

NAZWA:

**Urządzenie Wiejskiego Targu Rybnego wraz z parkingiem i dojazdami
w miejscowości Mokre.**

NA DZIAŁKACH: 552/2, 550, 545, 142/13, 301 OBREB MOKRE

BRANŻA:

DROGOWA

INWESTOR:

**GMINA GRUDZIĄDZ
UL. WYBICKIEGO 39
86-300 GRUDZIĄDZ**

JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA:

**„INFRASTRUKTURA”
Projektowanie i Nadzór
Marek Bukowski
ul. Jana III Sobieskiego 21/13, 86-300 Grudziądz
NIP 876-219 07 30**

Projektował:	Branża	Uprawnienia	Podpis
mgr inż. Marek Bukowski	drogowa	budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej KUP/0123/POOD/06	
inż. Sławomir Miernik	drogowa	budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej ABIT-OT/7131/15/2001	

Data opracowania: KWIECIEŃ 2012 r.

SPIS ZAWARTOŚCI

STRONA TYTUŁOWA.....	str.	1
SPIS ZAWARTOŚCI.....	str.	2
OŚWIADCZENIA.....	str.	3
UPRAWNIENIA PROJEKTOWE.....	str.	5
PRZYNALEŻNOŚĆ DO IZBY INŻYNIERÓW	str.	8
CZĘŚĆ OPISOWA	str.	10
INFORMACJA BIOZ.....	str.	13
WYPIS Z REJESTRU	str.	14
MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH	str.	15
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	str.	16
Rys. nr D.1 Projekt zagospodarowania terenu 1:500	str.	16
Rys. nr D.2 Plan sytuacyjno - wysokościowy 1:500	str.	17
Rys. nr D.3.1 Przekrój konstrukcyjny 1:20.....	str.	18
Rys. nr D.3.2 Przekrój konstrukcyjny 1:20.....	str.	19

UZGODNIENIA:

ZEZWOLENIE NA PODŁĄCZENIE DO KANALIZACJI

OPINIA NR 6630.119.2012 ZUD (Z UZGOD. ENERGA I WODOCIĄGÓW

UZGODNIENIE WĘZŁA ŁĄCZNOŚCI W GRUDZIĄDZU

UZGODNIENIE MIEJSKICH WODOCIĄGÓW I OCZYSZCZALNI

UZGODNIENIE TELEKOMUNIKACJI POLSKIEJ

UZGODNIENIE Z ZAKŁADU ENERGETYCZNEGO

UZGODNIENIE GAZ SYSTEM

UZGODNIENIE POMORSKIEJ SPÓŁKI GAZOWNICZEJ

UZGODNIENIE TELEKOMUNIKACJA POLSKA SA

UZGODNIENIE NETIA

OŚWIADCZENIE

do Projektu Budowlanego:

**Urządzenie Wiejskiego Targu Rybnego wraz z parkingiem i dojazdami
w miejscowości Mokre.**

NA DZIAŁKACH: 552/2, 550, 545, 142/13, 301 OBREB MOKRE

BRANŻA:

DROGOWA

Lp.	Wyszczególnienie zawartości projektu
	PROJEKT BUDOWLANY Opis techniczny Część rysunkowa Rys. nr D1 Plan zagospodarowania terenu 1:500 Rys. nr D2 Plan sytuacyjno-wysokościowy 1:500 Rys. nr D3 Przekroje konstrukcyjne 1:50

W trybie artykułu 20 ust. 4 Ustawy Prawo Budowlane

Ja niżej podpisany Marek Bukowski posiadający uprawnienia

KUP/0123/POOD/06

w specjalności drogowej

należący do Kujawsko Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

oświadczam, że niniejszy projekt budowlany jest sporządzony zgodnie z

obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

OŚWIADCZENIE

do Projektu Budowlanego:

**Urządzenie Wiejskiego Targu Rybnego wraz z parkingiem i dojazdami
w miejscowości Mokre.**

NA DZIAŁKACH: 552/2, 550, 545, 142/13, 301 OBREB MOKRE

BRANŻA:

DROGOWA

Lp.	Wyszczególnienie zawartości projektu
	PROJEKT BUDOWLANY Opis techniczny Część rysunkowa Rys. nr D1 Plan zagospodarowania terenu 1:500 Rys. nr D2 Plan sytuacyjno-wysokościowy 1:500 Rys. nr D3 Przekroje konstrukcyjne 1:50

W trybie artykułu 20 ust. 4 Ustawy Prawo Budowlane

Ja niżej podpisany Sławomir Miernik posiadający uprawnienia

ABIT-TO/7131/15/2001

w specjalności konstrukcyjno-budowlanej

należący do Kujawsko Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

oświadczam, że niniejszy projekt budowlany jest sporządzony zgodnie z

obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

CZĘŚĆ OPISOWA

do projektu budowlano - wykonawczego:

**Urządzenie Wiejskiego Targu Rybnego wraz z parkingiem i dojazdami
w miejscowości Mokre.**

NA DZIAŁKACH: 552/2, 550, 545, 142/13, 301 OBREB MOKRE

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- umowa pomiędzy inwestorem a jednostką projektującą
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.)
- podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500 z naniesionym uzbrojeniem terenu
- wizja lokalna w terenie
- obowiązujące przepisy oraz normy

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA

Obecnie na w/w działkach zlokalizowany jest w części gruntowy ulepszony dojazd do działek sąsiednich w części betonowy. Ruch odbywa się w obu kierunkach z wykorzystaniem obu łączników – dojazdów do projektowanych miejsc parkingowych.

Obecnie parkowanie pojazdów osobowych odbywa się w nieuporządkowany sposób, często przypadkowy. Przez teren projektowanego parkingu przebiega linia obecnego ogrodzenia terenu, co ogranicza powierzchnię wykorzystywaną na parkowanie. Parking ma nawierzchnię w części tłuczniową w części betonową a w części gruntową.

W powyższym pasie drogowym przebiega istniejący kolektor kanalizacji deszczowej podłączony do sąsiednich kolektorów w drodze gminnej. Na analizowanym terenie wybudowane są studnie kanalizacji deszczowej.

Teren inwestycji jest zurbanizowany podziemnie. Poza linią napowietrzną energetyczną pozostałe media zlokalizowane są w gruncie. Z wyżej opisanego terenu – ciągu komunikacyjnego do działek prywatnych – prowadzą, w niektórych miejscach, zjazdy bramowe o konstrukcji ulepszonej wzmocnionej. W ogrodzeniach posesji występują również furtki wejściowe – ciągi piesze. Teren przyszłego parkingu obecnie jest oświetlony oświetleniem ulicznym.

3. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem zamierzenia inwestycyjnego jest remont miejsc postojowych oraz dojazdów do nich.

Projekt przewiduje rozebranie ulepszonej tłuczniami i gruzem drogi dojazdowej placu postojowego i wykonanie nowej nawierzchni dróg dojazdowych i miejsc parkingowych.

Parking zaprojektowano wzdłuż projektowanego ciągu komunikacyjnego (dojazdów). Składa się z trzech ciągów postojowych dla pojazdów osobowych w ilości 21, 21, 7 o wymiarach 2,5 x 5,0m (w tym jedno miejsce dostosowane dla osób niepełnosprawnych 3,6 x 5,0m)

Zaprojektowano również trzy miejsca postojowe dla autobusów o wymiarach 19,0 x 3,0m

Jezdnia manewrowa miejsc postojowych szerokości 5,0m.

Droga dojazdowa – szerokości 5,0m.

Wzdłuż miejsc postojowych dla autobusów zaprojektowano chodnik z kostki betonowej

Zaprojektowano odwodnienie całego projektowanego układu regulując spadki podłużne i poprzeczne oraz wysokości istniejących studni na istniejącym kolektorze deszczowym. Na całości projektuje się nawierzchnię z kostki betonowej ograniczonej krawężnikiem betonowym z obu stron.

Kategorię ruchu zaprojektowano jako KR2 podnosząc do KR3 w miejscach postoju autobusów traktując te miejsca jako zatoki autobusowe.

Całość dróg ograniczono krawężnikiem betonowym wystającym 12cm ustawionym na ławie betonowej z betonu B15 z oporem. W miejscach początków zjazdów bramowych oraz na podłączeniu z sąsiednimi ulicami zaprojektowano krawężniki zanikające – wtopione ($h=2\text{cm}$)

Projektowana konstrukcja drogi dojazdowej, jezdni manewrowa miejsc postojowych, miejsc parkingowych:

- | | |
|--|-----------|
| - warstwa ścieralna z kostki betonowej | gr. 8cm |
| - podsypka cem. – piaskowa 1:4 | gr. 3-5cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie | gr. 20cm |
| - piasek stabilizowany cementem o $R_m = 5,0 \text{ MPa}$ | gr. 15cm |
| - warstwa separacyjna z piasku o $wz=1,00 \text{ gr. } 10\text{cm}$ $kd \geq 5\text{m/dobę}$ | gr. 15cm |

Projektowana konstrukcja miejsc postojowych dla autobusów:

- | | |
|--|-----------|
| - warstwa ścieralna z kostki betonowej | gr. 8cm |
| - podsypka cem. – piaskowa 1:4 | gr. 3-5cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie | gr. 20cm |
| - podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mech. | gr. 10cm |
| - piasek stabilizowany cementem o $R_m = 5,0 \text{ MPa}$ | gr. 15cm |
| - warstwa separacyjna z piasku o $wz=1,00 \text{ gr. } 10\text{cm}$ $kd \geq 5\text{m/dobę}$ | gr. 15cm |

Projektowana konstrukcja chodnika:

- | | |
|--|----------|
| - warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 6cm, | |
| - podsypka cem. – piaskowa 1:4 gr. 3-5cm, | |
| - piasek stabilizowany cementem o $R_m = 5,0 \text{ MPa}$ | gr. 15cm |
| - warstwa separacyjna z piasku o $wz=1,00 \text{ gr. } 10\text{cm}$ $kd \geq 5\text{m/dobę}$ | gr. 15cm |

4 KANALIZACJA DESZCZOWA

Wody deszczowe z nowych nawierzchni odprowadzane będą do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej.

Przewody kanalizacji deszczowej zaprojektowano z rur PVC kielichowych, kanałowych, gładkich, klasy S (SDR34, SN8), o ściance litej, wg PN-EN 1401-01:1999, łączonych przy pomocy systemowych uszczeltek gumowych. Przewody projektowane włączone będą do istniejącej sieci kanalizacyjnej za pośrednictwem istniejących i projektowanych studni rewizyjnych. Zaprojektowano studnie betonowe zgodnie z PN-B-10729:1999: z kręgów betonowych $\phi 1200$ - dla przewodów o średnicy $D < \phi 400$, oraz z kręgów betonowych $\phi 1500$ - dla przewodów o średnicy $D \geq \phi 400$. Stosować studzienki prefabrykowane z kręgów betonowych z betonu B45, łączonych na uszczelkę. Dno studni – prefabrykowane, monolityczne, połączone z najniższym kręgiem. Włączenia rur z tworzyw sztucznych do studni wykonać przy zastosowaniu tulei ochronnych z uszczelkami. Studnie wyposażać we włazy żeliwne $\phi 600$ klasy D400. Pokrywy studzienne należy posadzić na pierścieniach odciążających.

Do odprowadzenia wód z powierzchni dróg zaprojektowano wpusty uliczne betonowe f500, z osadnikiem o głębokości 0,95m, wyposażone w kratę uliczną żeliwną 600 x 400 klasy D400. Kraty wpustów ulicznych posadowić przy zastosowaniu pierścieni odciążających. Wpusty deszczowe należy podłączyć do projektowanych studni rewizyjnych, za pośrednictwem przewodów wykonanych z rur PVC kielichowych, kanałowych, gładkich, klasy S (SDR34, SN8), o średnicy 0,20.

Rzędne studni rewizyjnych oraz wpustów ulicznych określono w graficznej części opracowania, jednak dokładne wypoziomowanie należy wykonać podczas prowadzenia robót drogowych, w trakcie poziomowania nawierzchni jezdni.

5. KOLIZJE

SIECI ELEKTROENERGETYCZNYCH

W związku z remontem pod nawierzchnią przebiegać będą odcinki kabli teletechnicznych, które należy zabezpieczyć. Zabezpieczenie należy wykonać za pomocą rury osłonowej dwudzielnej typu Arot.

6. ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Planowany remont nie spowoduje zagrożeń dla środowiska przyrodniczego. Może spowodować okresowe powstanie dodatkowych oddziaływań akustycznych o różnych poziomach dźwięku wywołanych pracą maszyn budowlanych.

Celem złagodzenia przewidywanych uciążliwych oddziaływań dla środowiska podczas prowadzenia prac budowlanych należy:

- poinformować użytkowników terenu o możliwości wystąpienia czasowych uciążliwości środowiskowych związanych z budową dróg wewnętrznych i placów.
- teren robót budowlano drogowych zabezpieczyć przed wypadkowością.

Analizowany remont dróg wewnętrznych, manewrowych, miejsc postojowych, z punktu widzenia ochrony przed hałasem i zanieczyszczeniami powietrza nie wnosi trwałych ponadnormatywnych zmian w istniejącym stanie klimatu akustycznego i istniejącym stanie aerosanitarnym powietrza, natomiast z punktu widzenia budowy nowego układu drogowego jest uzasadniona ze względu na poprawę płynności, komfortu i bezpieczeństwa ruchu.

7. INFORMACJA O BEZPIECZEŃSTWIE I OCHRONIE ZDROWIA

a) dane ogólne:

Przedmiotem opracowania są dane informacyjne dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia podczas realizacji i docelowego użytkowania dróg dojazdowych i miejsc postojowych.

b) Zakres robót dla zamierzenia budowlanego

Realizacją zamierzenia będzie remont układu miejsc postojowych i dróg dojazdowych i manewrowych oraz chodników.

c) Elementy zagospodarowania działki, które stwarzają zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Na terenie budowy występuje uzbrojenie podziemne i naziemne, które mogłyby stwarzać szczególne zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi np. kable energetyczne.

d) Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych

Podczas wykonywania wykopów należy przestrzegać przepisów bezpieczeństwa podczas wykonywania robót ziemnych. W rejonie infrastruktury energetycznej zarówno podziemnej jak i napowietrznej roboty budowlane należy prowadzić zachowując wszelkie konieczne środki bezpieczeństwa (roboty ziemne prowadzić ręcznie).

Przewidywany czas realizacji obiektu /całego układu komunikacyjnego wynosi 8-10 tygodni.

Przewidywana dzienna liczba robotników wykonujących prace drogowe max. 12 pracowników.

e) Wydzielenie i oznakowanie budowy dróg wewnętrznych i wyposażenie terenu

Zaplecze terenu należy wykonać w uzgodnieniu z inwestorem i właścicielem terenu. Dojazd do zaplecza budowy musi być uzgodniony z organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych oraz wewnętrznych drogach dojazdowych. Teren budowy należy tymczasowo ogrodzić i oznakować według obowiązujących przepisów. Wodę do celów budowlanych należy i socjalnych należy pobierać z wykonanego przyłącza do zaplecza budowy lub dostarczać własnym transportem na plac budowy.

f) Instruktaż pracowników

Kierownik budowy musi posiadać uprawnienia budowlane wykonawcze. Przed przystąpieniem do realizacji poszczególnych robót każdy pracownik musi odbyć szkolenie bhp na stanowisku pracy zgodnie z obowiązującymi przepisami. Do prac wykonawczych z urządzeniami mechanicznymi należy zatrudnić osoby z odpowiednimi kwalifikacjami. Wyznaczyć bezpośredni nadzór nad pracami niebezpiecznymi. Instruktaż pracowników powinien obejmować w szczególności:

- imienny podział prac,
- kolejność wykonywania robót,
- zasady postępowania w przypadku wystąpienia bezpośredniego zagrożenia,
- konieczność stosowania środków ochrony indywidualnej,

g) Sposób przechowywania materiałów, wyrobów, substancji oraz preparatów niebezpiecznych

W branży drogowej nie przewiduje się ich występowania

h) Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom

Należy stosować ogólnodostępne informacje i instrukcje pisemne, które umożliwią szybki kontakt z odpowiednimi służbami, ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Sporządził