

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy dróg gminnych:

- ul. Sportowej – odcinek I
- ul. Lipowej – odcinek II
- ul. Kwiatowej -odcinek III
- ul. Słonecznej -odcinek IV
- ul. Krasickiego – odcinek V
- ul. Opłotki – odcinek VI
- ul. Nowej – odcinek VII

o długości przewidzianej robotami drogowymi:

- odcinek I – 363,71 m,
- odcinek II – 159,75 m,
- odcinek III – 217,81 m,
- odcinek IV – 155,37 m,
- odcinek V – 279,32 m,
- odcinek VI – 470,00 m,
- odcinek VII – 182,91 m.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- a) Projekt powyższy opracowano na zlecenie Gminy Złoczew.
- b) Pomiary własne projektantów - wysokościowe i sytuacyjne.
- c) Obowiązujące przepisy i normatywy w zakresie projektowania dróg
- d) Mapa sytuacyjno – wysokościowej w skali 1:500
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Projektem objęto przebudowę 7 odcinków dróg (ulic) gminnych:

Na projektowanej drodze przewiduje się wykonanie następujących prac:

- wykonanie robót przygotowawczych,
- lokalne wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie korytowania (na poszerzeniach) pod warstwy nawierzchniowe,
- ułożenie krawężników betonowych,
- ułożenie obrzeży betonowych,
- wykonanie podbudowy tłuczniowej,
- wykonanie warstwy wiążącej z masy bitumicznej,
- wykonanie warstwy ścieralnej z masy bitumicznej,

- wykonanie zjazdów gospodarczych,
- ułożenie nawierzchni chodników,
- plantowanie skarp wykopów i nasypów,
- wykonanie robót kolizyjnych.

4. STAN ISTNIEJĄCY

a) Odcinek drogi – ulicy **Sportowej** – **odcinek I**, przewidziany do przebudowy znajduje się na terenie zabudowanym (odcinek w obrębie zabudowy jednorodzinnej) przebiega przez południową część miasta Złoczew.

Początek projektowanego odcinka drogi jest usytuowany na końcu istniejącego zjazdu bitumicznego z DK nr 14. Większość odcinka posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem. Koniec odcinka zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Opłotki.

b) Odcinek drogi – ulicy **Lipowej** – **odcinek II**, przewidziany do przebudowy znajduje się na terenie zabudowanym (odcinek w obrębie zabudowy jednorodzinnej) przebiega przez południową część miasta Złoczew.

Początek projektowanego odcinka drogi jest usytuowany na skrzyżowaniu z ul. Sportową. Większość odcinka posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem. Koniec odcinka zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Krasickiego.

c) Odcinek drogi – ulicy **Kwiatowej** – **odcinek III**, przewidziany do przebudowy znajduje się na terenie zabudowanym (odcinek w obrębie zabudowy jednorodzinnej) przebiega przez południową część miasta Złoczew.

Początek projektowanego odcinka drogi jest usytuowany na skrzyżowaniu z ul. Sportową. Większość odcinka posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem. Koniec odcinka zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Krasickiego.

d) Odcinek drogi – ulicy **Słonecznej** – **odcinek IV**, przewidziany do przebudowy znajduje się na terenie zabudowanym (odcinek w obrębie zabudowy jednorodzinnej) przebiega przez południową część miasta Złoczew.

Początek projektowanego odcinka drogi jest usytuowany na skrzyżowaniu z ul. Sportową. Większość odcinka posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem. Koniec odcinka zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Krasickiego.

e) Odcinek drogi – ulicy **Krasickiego** – **odcinek V**, przewidziany do przebudowy znajduje się na terenie zabudowanym (odcinek w obrębie zabudowy jednorodzinnej) przebiega przez południową część miasta Złoczew.

Początek projektowanego odcinka drogi jest usytuowany na końcu istniejącego zjazdu bitumicznego z DK nr 14. Większość odcinka posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem. Koniec odcinka zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Opłotki.

f) Odcinek drogi – ulicy **Opłotki** – **odcinek VI**, przewidziany do przebudowy znajduje się na terenie zabudowanym (odcinek w obrębie zabudowy jednorodzinnej) przebiega przez południowo-wschodnią część miasta Złoczew.

Początek projektowanego odcinka drogi jest usytuowany około 32 m od istniejącego skrzyżowania z ul. Sportową. Większość odcinka posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną

kruszywem, a koniec odc. jest bitumiczny. Koniec odcinka zlokalizowany jest około 16 m za skrzyżowaniem z ul. Nową.

g) Odcinek drogi – ulicy **Nowej** – **odcinek VII**, przewidziany do przebudowy znajduje się na terenie zabudowanym (odcinek w obrębie zabudowy jednorodzinnej) przebiega przez środkową część miasta Złoczew.

Początek projektowanego odcinka drogi jest usytuowany na skrzyżowaniu istniejącego odc. bitumicznego ul. XX-lecia. Większość odcinka posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem, a koniec odc. jest bitumiczny. Koniec odcinka zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Opłotki.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1 Plan sytuacyjny

Projektowany układ ulic składa się z 7 odcinków przebudowywanych.

5.1.1. Odcinek I – ul. Sportowa

Całkowita długość projektowanego do przebudowy odcinka drogi wynosi 363,71 m.

Przyjmuje się szerokość nawierzchni bitumicznej o przekroju ulicznym 6,0 m.

Na projektowanym odcinku drogi planuje się 5 skrzyżowań z różnymi drogami.

Promienie wyokrąglające na skrzyżowaniu wynoszą $R=7,00$ m.

Projektuje się obustronne chodniki betonbrukowe o szerokości $2 \times 2,00$ m.

Zestawienie skrzyżowań z ulicą przebudowywaną przedstawia się następująco:

- km 0+114,25 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – zjazd publiczny b/n
- km 0+160,79 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Lipowa
- km 0+225,00 nawierzchnia bitumiczna – 4 wlotowe – ulica Kwiatowa
- km 0+287,81 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Słoneczna
- km 0+363,71 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Opłotki

5.1.2. Odcinek II – ul. Lipowa

Całkowita długość projektowanego do przebudowy odcinka drogi wynosi 159,75 m.

Przyjmuje się szerokość nawierzchni bitumicznej o przekroju ulicznym 6,0 m.

Na projektowanym odcinku drogi planuje się 2 skrzyżowania z różnymi drogami.

Promienie wyokrąglające na skrzyżowaniu wynoszą $R=7,00$ m ($8,00$ m).

Projektuje się obustronne chodniki betonbrukowe o przec. szerokości $2 \times 1,0$ m.

Zestawienie skrzyżowań z ulicą przebudowywaną przedstawia się następująco:

- km 0+000,00 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Sportowa
- km 0+159,75 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Krasickiego

5.1.3. Odcinek III – ul. Kwiatowa

Całkowita długość projektowanego do przebudowy odcinka drogi wynosi 217,81 m.

Przyjmuje się szerokość nawierzchni bitumicznej o przekroju ulicznym 6,0 m.

Na projektowanym odcinku drogi planuje się 2 skrzyżowania z różnymi drogami.

Promienie wyokrąglające na skrzyżowaniu wynoszą $R=7,00$ m.

Projektuje się obustronne chodniki betonbrukowe o przec. szerokości $2 \times 1,0$ m.

Zestawienie skrzyżowań z ulicą przebudowywaną przedstawia się następująco:

- km 0+030,00 nawierzchnia bitumiczna – 4 wlotowe – ulica Sportowa
- km 0+217,81 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Krasickiego

5.1.4. Odcinek IV – ul. Słoneczna

Całkowita długość projektowanego do przebudowy odcinka drogi wynosi 155,37 m.

Przyjmuje się szerokość nawierzchni bitumicznej o przekroju ulicznym 6,0 m.

Na projektowanym odcinku drogi planuje się 2 skrzyżowania z różnymi drogami.

Promienie wyokrągłające na skrzyżowaniu wynoszą $R=7,00$ m.

Projektuje się obustronne chodniki betonbrukowe o przec. szerokości $2 \times 1,0$ m.

Zestawienie skrzyżowań z ulicą przebudowywaną przedstawia się następująco:

- km 0+000,00 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Sportowa
- km 0+155,37 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Krasickiego

5.1.5. Odcinek V – ul. Krasickiego

Całkowita długość projektowanego do przebudowy odcinka drogi wynosi 279,32 m.

Przyjmuje się szerokość nawierzchni bitumicznej o przekroju ulicznym 6,0 m (5,5 m).

Na projektowanym odcinku drogi planuje się 4 skrzyżowania z różnymi drogami.

Promienie wyokrągłające na skrzyżowaniu wynoszą $R=7,00$ m (8,00 m).

Projektuje się obustronne chodniki betonbrukowe o zmiennej szerokości $2 \times 1,0 \div 2,0$ m.

Zestawienie skrzyżowań z ulicą przebudowywaną przedstawia się następująco:

- km 0+077,56 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Lipowa
- km 0+154,09 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Kwiatowa
- km 0+229,24 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Słoneczna
- km 0+279,32 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Opłotki

5.1.6. Odcinek VI – ul. Opłotki

Całkowita długość projektowanego do przebudowy odcinka drogi wynosi 470,00 m.

Przyjmuje się szerokość nawierzchni bitumicznej o przekroju ulicznym 6,0 m.

Na projektowanym odcinku drogi planuje się 4 skrzyżowania z różnymi drogami.

Promienie wyokrągłające na skrzyżowaniu wynoszą: $R=3,00$ m, 3,50 m, 5,00 m, 6,00 m, 7,00 m, 9,00 m.

Projektuje się obustronne chodniki betonbrukowe o szerokości $2 \times 1,0 \div 2,0$ m.

Zestawienie skrzyżowań z ulicą przebudowywaną przedstawia się następująco:

- km 0+031,99 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Sportowa
- km 0+190,33 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica Krasickiego
- km 0+308,27 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica XX-lecia
- km 0+453,87 nawierzchnia bitumiczna – 4 wlotowe – ulica Nowa

5.1.7 Odcinek VII – ul. Nowa

Całkowita długość projektowanego do przebudowy odcinka drogi wynosi 181,67 m.

Przyjmuje się szerokość nawierzchni bitumicznej o przekroju ulicznym 5,0 m (7,0 m).

Na projektowanym odcinku drogi planuje się 2 skrzyżowania z różnymi drogami.

Promienie wyokrągłające na skrzyżowaniu wynoszą $R=3,0$ m, 3,5 m, 5,0 m, 10,0 m.

Projektuje się obustronne opaski (chodniki) betonbrukowe o zmiennej szerokości $2 \times 0,5 \div 1,5$ m.

Zestawienie skrzyżowań z ulicą przebudowywaną przedstawia się następująco:

- km 0+000,00 nawierzchnia bitumiczna – 3 wlotowe – ulica XX-lecia
- km 0+182,91 nawierzchnia bitumiczna – 4 wlotowe – ulica Opłotki

5.2 Przekroje normalno – konstrukcyjne

Zaprojektowano następujące przekroje poprzeczne:

a) dla odcinka **I – ul. Sportowa**

-od km 0+000,00 ÷ km 0+363,71 (bez łuków poziomych)

Droga posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 6,00 m.

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%.

Zaprojektowano chodnik obustronny o szerokości 2,0 m i jednostronnym spadku 2%.

b) dla odcinka **II – ul. Lipowa**

-od km 0+000,00 ÷ km 0+159,75 (z 1 łukiem poziomym)

Droga posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 6,00 m.

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%.

Zaprojektowano chodnik obustronny o szerokości ~1,0 m i jednostronnym spadku 2%.

c) dla odcinka **III – ul. Kwiatowa**

-od km 0+000,00 ÷ km 0+217,81 (bez łuku poziomego)

Droga posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 6,00 m.

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%.

Zaprojektowano chodnik obustronny o szerokości ~1,0 m i jednostronnym spadku 2%.

d) dla odcinka **IV – ul. Słoneczna**

-od km 0+000,00 ÷ km 0+155,37 (bez łuku poziomch)

Droga posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 6,00 m.

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%.

Zaprojektowano chodnik obustronny o szerokości ~1,0 m i jednostronnym spadku 2%.

e) dla odcinka **V – ul. Krasickiego**

-od km 0+000,00 ÷ km 0+279,32 (z 4 łukami poziomymi)

Droga posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 5,50 m (6,00 m).

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%.

Zaprojektowano chodnik obustronny o szerokości ~1,0 m i jednostronnym spadku 2%.

f) dla odcinka **VI – ul. Opłotki**

-od km 0+000,00 ÷ km 0+470,00 (z 2 łukami poziomymi)

Droga posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 6,00 m.

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%.

Zaprojektowano chodnik obustronny o szerokości ~1,0÷2,0 m i jednostronnym spadku 2%.

g) dla odcinka **VII – ul. Nowa**

-od km 0+000,00 ÷ km 0+182,91 (z 1 łukiem poziomym)

Droga posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 5,00 m (6,00 m).

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%.

Zaprojektowano opaskę (chodnik obustronny) o szerokości $\sim 0,5 \div 1,5$ m i jednostronnym spadku poprzecznym 2%.

Konstrukcja jezdni

1) odcinek I ÷ VII - istniejąca jezdnia gruntowa ulepszona kruszywem

Na wszystkich odcinkach drogi zaprojektowano jednakową konstrukcję jezdni jak dla ruchu lekkiego **KR-I**

- warstwa wyrównawcza z tłucznią; grubość zmienna
- górna warstwa podbudowy tłuczniowej; grubość 8,0 cm
- warstwa wiążąca z masy mineralno - asfaltowej II standardu półściślej (BA -beton asfaltowy); grubość 4,0 cm
- warstwa ścieralna z masy mineralno – asfaltowej II standardu ściślej (BA -beton asfaltowy); grubość 4,0 cm

Należy uwzględnić skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową:

- a) między górną warstwą podbudowy a warstwą wiążącą w ilości $0,5 \text{ kg/m}^2$**
- b) między warstwą wiążącą a warstwą ścieralną w ilości $0,3 \text{ kg/m}^2$**

2) dla części odcinka VI i VII – istniejąca jezdnia bitumiczna

Na obu odcinkach drogi zaprojektowano jednakową konstrukcję jezdni jak dla ruchu lekkiego **KR-I**

- istniejąca nawierzchnia bitumiczna,
- warstwa wyrównawcza z masy mineralno - asfaltowej II standardu półściślej (BA -beton asfaltowy) w ilości 100 kg/m^2
- warstwa ścieralna z masy mineralno – asfaltowej II standardu ściślej (BA -beton asfaltowy); grubość 4,0 cm

Należy uwzględnić skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową:

- a) między istniejącą nawierzchnią a warstwą wyrównawczą w ilości $0,3 \text{ kg/m}^2$**
- b) między warstwą wiążącą a warstwą ścieralną w ilości $0,3 \text{ kg/m}^2$**

Konstrukcja zjazdów

- warstwa podbudowy z żużla wielkopieczowego grubości 15,0 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości 3 cm
- nawierzchnia z kostki betonbrukowej czerwonej grubości 8,0 cm

Konstrukcja chodnika

- podsypka piaskowa grubości 10,0 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości 3 cm
- kostka betonbrukowa szara grubości 6,0 cm

Konstrukcja poszerzenia (KR-1)

Dla odcinków zawężonych

- dolna warstwa podbudowy tłuczniowej grubości 12 cm,
- górna warstwa podbudowy tłuczniowej; grubości 8,0 cm
- warstwa wiążąca z masy mineralno - asfaltowej II standardu półścistej (BA -beton asfaltowy); grubość 4,0 cm
- warstwa ścieralna z masy mineralno – asfaltowej II standardu ścistej (BA -beton asfaltowy); grubość 4,0 cm

Należy uwzględnić skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową:

- a) między górną warstwą podbudowy a warstwą wiążącą w ilości $0,5 \text{ kg/m}^2$
- b) między warstwą wiążącą a warstwą ścieralną w ilości $0,3 \text{ kg/m}^2$

6. ODWODNIENIE

a) odcinek **I ÷ VII**

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe z wykorzystaniem istniejącej kanalizacji deszczowej. Spadki jezdni: poprzeczny 2% daszkowy i podłużny nieznacznej wartości. Należy precyzyjnie wykonać w/w spadki, aby usprawnić spływ wód opadowych i roztopowych. Zaprojektowanie ścieku przykrawężnikowego obniżonego oraz systematyczne jego czyszczenie zapewni sprawny spływ wód opadowych.

b) odcinek **VII – ul. Nowa** (o szer. 7,0 m)

Projektuje się dodanie 2 szt. wpustów ulicznych z wykorzystaniem spadków podłużnych i poprzecznych jezdni. Wpusty łączy się przykanalikami Ø 200 ze studnią istniejącej kanalizacji deszczowej. Spadki podłużne niwelety na projektowanym odcinku drogi są mało zróżnicowane. Spływ wody będzie w miarę sprawny pod warunkiem właściwego utrzymania urządzeń odwadniających.

7. KOLIZJE

Na projektowanych odcinkach drogi występują następujące kolizje urządzeń podziemnych i naziemnych obiektów z robotami drogowymi:

- regulacja wysokościowa zasuw wodociągowych – 27 szt. (odcinek I ÷ VII)
- przejścia poprzeczne przyłączy wodociągowych – 41 szt. (odcinek I ÷ VII)
- regulacja wysokościowa studni kanalizacji deszczowej – 44 szt. (odcinek I ÷ VII)
- regulacja wysokościowa studni kanalizacji sanitarnej – 33 szt. (odcinek I ÷ VII)
- regulacja wysokościowa studni teletechnicznych – 5 szt. (odcinek I ÷ VII)
- przejścia poprzeczne podłużne kabli teletechnicznych – wykonać rury osłonowe na odc. do 12 m – szt. 32 (odcinek I ÷ VII)
- drzewostan – nie koliduje
- kable energetyczne – nie kolidują
- słupy energetyczne – 2 słupy w ul. Kwiatowej do przestawienia - rozwiązanie w odrębnym opracowaniu
- w obrębie projektowanej drogi znajdują się punkty osnowy geodezyjnej (oznaczone zgodnie z zasadami geodezyjnymi) podlegające szczególnej ochronie prawnej – 2 szt.

8. INNE DANE

1. Gminne służby drogowe winny poddawać odcinki ulic systematycznym przeglądom.
2. Braki w oznakowaniu pionowym ulic powinny być usuwane na bieżąco.
3. Należy zwrócić uwagę, aby po tej drodze nie jeździły pojazdy nadmiernie obciążone.
4. Skutki uszkodzeń urządzeń odwadniających po większych opadach deszczu oraz po okresie zimowym winny być niezwłocznie usuwane.
5. Repery robocze uwidoczniono na załącznikach rysunkowych „plan zagospodarowania terenu” oraz „profile podłużne”.

OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Do projektu przebudowy dróg gminnych:

- ul. Sportowej – odcinek I
- ul. Lipowej – odcinek II
- ul. Kwiatowej – odcinek III
- ul. Słonecznej – odcinek IV
- ul. Krasickiego – odcinek V
- ul. Opłotki – odcinek VI
- ul. Nowej – odcinek VII

1. Podstawa opracowania projektu

1. Zlecenie Gminy Złoczew.
2. Obowiązujące przepisy i normatywy w zakresie projektowania dróg i ulic.
3. Pomiary własne projektantów - wysokościowe i sytuacyjne.
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2. Zakres opracowania.

Na projektowanej drodze przewiduje się wykonanie następujących prac:

- wykonanie robót przygotowawczych,
- lokalne wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie korytowania (na poszerzeniach) pod warstwy nawierzchniowe,
- ułożenie krawężników betonowych,
- ułożenie obrzeży betonowych,
- wykonanie podbudowy tłuczniowej,
- wykonanie warstwy wiążącej z masy bitumicznej,
- wykonanie warstwy ścieralnej z masy bitumicznej,
- wykonanie zjazdów gospodarczych,
- ułożenie nawierzchni chodników,
- plantowanie skarp wykopów i nasypów,
- wykonanie robót kolizyjnych.

3. Kolizje

Na projektowanych odcinkach występują następujące kolizje urządzeń podziemnych z robotami budowlanymi chodnika i ścieżki rowerowej:

- regulacja wysokościowa zasuw wodociągowych – 27 szt. (odcinek I ÷ VII)
- przejścia poprzeczne przyłączy wodociągowych – 41 szt. (odcinek I ÷ VII)
- regulacja wysokościowa studni kanalizacji deszczowej – 44 szt. (odcinek I ÷ VII)
- regulacja wysokościowa studni kanalizacji sanitarnej – 33 szt. (odcinek I ÷ VII)
- regulacja wysokościowa studni teletechnicznych – 5 szt. (odcinek I ÷ VII)
- przejścia poprzeczne podłużne kabli teletechnicznych – wykonać rury osłonowe na odc. do 12 m – szt. 32 (odcinek I ÷ VII)
- drzewostan – nie koliduje
- kable energetyczne – nie kolidują
- słupy energetyczne – 2 słupy w ul. Kwiatowej do przestawienia - rozwiązanie w odrębnym opracowaniu
- w obrębie projektowanej drogi znajdują się punkty osnowy geodezyjnej (oznaczone zgodnie z zasadami geodezyjnymi) podlegające szczególnej ochronie prawnej – 2 szt.

Wszelkie roboty w obrębie urządzeń kolizyjnych należy zgłaszać odpowiednim administratorom. Wykonanie robót winno odbywać się pod nadzorem uprawnionych

5. Uwagi

Niwelację wysokościową dowiązano do reperów roboczych:

– reperu roboczego nr 1÷7 – pokrywy studzienek kanalizacji sanitarnej

Usytuowanie reperów pokazano na załącznikach nr 3.1÷3.7 „profil podłużny” oraz na załączniku nr 2 „plan zagospodarowania terenu”

Punkty charakterystyczne osi trasy pokazano w załączniku nr 2 „plan zagospodarowania terenu” za pomocą współrzędnych geodezyjnych.

Informacja Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia

Zgodnie z art.20 ust. 1 pkt 1b Ustawy prawo budowlane z dnia 7-07-1994r. załącza się informację bioz dla projektu przebudowy dróg gminnych – odcinki ulic osiedlowych w m. Złoczew.

Powyższe dotyczy obiektu realizowanego przez :

Inwestora –Gminy Złoczew

ul. Szeroka 17

98-270 Złoczew

miejsce inwestycji: - Złoczew ul:

Sportowa,Lipowa,Kwiatowa,Słoneczna,Krasickiego,Nowa,Opłotki

Projektant: - mgr inż. Bogusław Orzeł

Nr uprawnień: - 979/91 A IV-7342-36/91

mgr inż. Grażyna Orzeł

Nr uprawnień: - 1087 A.IV-7342-46/94

Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy opracować projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót, zatwierdzony przez właściwe instytucje. Oznakowanie ulic w rejonie robót budowlanych winno być przeprowadzone zgodnie z tym projektem.

Miejsca prowadzenia robót budowlanych drogowych powinny być zabezpieczone i odpowiednio czytelnie oznakowane. Natomiast przy złej widoczności powinny zostać odpowiednio oświetlone.

Przed przystąpieniem do robót pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie obowiązujących przepisów BHP dotyczących prowadzenia robót ziemnych, obsługi elektronarzędzi i sprzętu mechanicznego, oraz powinni być wyposażeni w odzież ochronną oraz kamizelki w kolorach ostrzegawczych.

Prace w pobliżu kabli energetycznych i teletechnicznych należy wykonywać ręcznie z dużą ostrożnością pod nadzorem właścicieli tychże sieci.

Całość prac należy prowadzić zgodnie z przepisami technicznymi dotyczącymi robót ziemnych, drogowych, przepisami BHP i pod nadzorem odpowiednich służb technicznych.

Przedmiotowe zadanie tj. „Przebudowa dróg gminnych – odcinków ulic osiedlowych w mieście

Złoczew” z uwagi na swoją złożoność i pracochłonność (połączoną z zatrudnieniem znacznej

ilości ludzi) wymaga opracowania przez kierownika budowy planu bioz.

Mgr inż. BOGUSŁAW ORZEŁ

Uprawnienia budowlane,

Projektowe i wykonawcze.

Nr 979/91 A IV-7342-36/91

Adres prywatny : os. Stare Sady

16/12

98-300 WIELUŃ

tel. (043) 843 62 34