

Biuro Inżynierskie Anna Gontarz-Bagińska

Nowy Świat ul. Nad Jeziorem 13, 80-299 Gdańsk

tel. 58 522-94-34

biuro@biagb.pl

PROJEKT BUDOWLANY

TEMAT	PROJEKT ROZBIÓRKI ISTNIEJĄCEGO MOSTU I BUDOWY MOSTU „ZA WĘGORNIA” PRZEZ RZEKĘ PŁOCICZNĄ KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: XXVIII
LOKALIZACJA	DRAWIEŃSKI PARK NARODOWY DZIAŁKI NR 31/1 I 408 OBR. GŁUSKO gm.DOBIEGNIEW
INWESTOR	DRAWIEŃSKI PARK NARODOWY ul. Leśników 2, 73-220 Drawno

BRANŻA	PROJEKTANT	PODPIS
MOSTOWA	mgr inż. Tomasz Bagiński upr. bud. 41/2000/Op	
BRANŻA	SPRAWDZAJACY	PODPIS
MOSTOWA	mgr inż. Jacek Skowroński upr. bud. POM/0217/POOK/04	

Nowy Świat, listopad 2017

OPRACOWANIE ZAWIERA

1. Oświadczenia, uprawnienia i zaświadczenia z izb
2. Decyzja o warunkach zabudowy
3. Opis techniczny rozbiórki istniejącego mostu i budowy mostu „Za Węgornią” przez rzekę Płociczną
4. Rysunki projektowe według wykazu:

Rys nr 01	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys nr 02	Rzut mostu „Za Węgornią”	skala 1:50
Rys nr 03	Przekrój podłużny	skala 1:50
Rys nr 04	Przekroje poprzeczne	skala 1:50
Rys nr 01/INW	Inwentaryzacja istniejącego mostu	skala 1:50

5. Informacja BIOZ

OPIS TECHNICZNY DO ROZBIÓRKI ISTNIEJĄCEGO MOSTU I BUDOWY MOSTU „ZA WĘGORNIA” PRZEZ RZEKĘ PŁOCICZNĄ

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Umowa z Inwestorem – Drawieńskim Parkiem Narodowym

Uzgodnienia z Inwestorem

Decyzja o warunkach zabudowy

Dokumentacja geotechniczna podłoża gruntowego opracowana przez dr inż. Piotra Milanceja.

Wizja lokalna w terenie i inwentaryzacja istniejącego mostu oraz koryta rzeki Płocicznej w przekroju objętym opracowaniem

Obowiązujące przepisy techniczno-budowlane

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest projekt wymiany istniejącego drewnianego mostu „Za Węgornią” przez rzekę Płociczną na nowy most drogowy „Za Węgornią”.

Zakres opracowania obejmuje projekt rozbiórki istniejącego mostu oraz projekt budowy mostu „Za Węgornią” przez rzekę Płociczną, zlokalizowanych na działkach nr 31/1 i 408 obr. Głusko gm. Dobiegniew usytuowanych na terenie Drawieńskiego Parku Narodowego.

3. OKREŚLENIE OBSZARU ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Zgodnie z art.20 pkt.1 ppkt.1c na podstawie rozporządzenia o warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, określa się obszar oddziaływania obiektu - przedmiotowej inwestycji: są to fragmenty działek nr 31/1 i 408 obr. Głusko gm. Dobiegniew.

4. OPIS ROZBIÓRKI ISTNIEJĄCEGO MOSTU

4.1 Przedmiot rozbiórki

Rozbiórce podlega drewniany most drogowy „Za Węgornią” przez rzekę Płociczną o długości 9,97m i szerokości 2,82m.

4.2 Lokalizacja przedmiotu rozbiórki

Most zlokalizowany jest na działkach nr 31/1 i 408 obr. Głusko gm. Dobiegniew usytuowanych na terenie Drawieńskiego Parku Narodowego.

4.3 Opis przedmiotu rozbiórki

Most drogowy objęty projektem rozbiórki jest w całości drewniany i ma charakter tymczasowej budowli inżynierskiej. Stan techniczny mostu jest zły.

Konstrukcja mostu jest belkowa, 3 przęsłowa, z 2 podporami pośrednimi w nurcie rzeki Płocicznej. Dźwigary główne mostu wykonane są z dłuźyc korowanych o średnicy 0,20m w ilości 5szt., ustawionych w rozstawie osiowym około 0,63m. Podpory pośrednie stanowią konstrukcje palowo-oczepowe, każda złożona z 4 pali osadzonych w dnie koryta rzeki, połączonych belką oczepową.

Pale są wykonane z niekorowanych dłuźyc o średnicach około 200mm. Belki oczepowe wykonane są z drewnianych belek o przekroju 200x200mm. Podpory skrajne wykonane są z drewnianych belek o przekroju 200x200mm, ułożonych bezpośrednio na podłożu gruntowym.

Pomost mostu wykonany jest bali drewnianych bali o przekroju 230x100mm, mocowanych bezpośrednio do dźwigarów głównych. Pomost wyposażony jest w obustronną drewnianą barierę. Bariera składa się ze słupków drewnianych o przekroju 120x120mm oraz zamocowanego na słupkach pochwyty z drewnianej belki o przekroju 120x120mm. Słupki usztywnione zastrzałami z profilu drewnianego 100x100mm.

4.4 Kolejność prowadzenia robót rozbiórkowych

Roboty rozbiórkowe należy prowadzić w następującej kolejności:

1. Demontaż drewnianej bariery mostowej z użyciem narzędzi ręcznych, załadunek materiału rozbiórkowego na środki transportu (prowadzony na bieżąco podczas prac rozbiórkowych) i wywóz na miejsce utylizacji;
2. Rozebranie drewnianego pomostu z użyciem narzędzi ręcznych, załadunek materiału rozbiórkowego na środki transportu (prowadzony na bieżąco podczas prac rozbiórkowych) i wywóz na miejsce utylizacji;
3. Demontaż drewnianych dźwigarów głównych oraz belek oczepowych podpór z użyciem narzędzi ręcznych, załadunek materiału rozbiórkowego na środki transportu (prowadzony na bieżąco podczas prac rozbiórkowych) i wywóz na miejsce utylizacji;
4. Mechaniczne wyrwanie lub wykopanie drewnianych pali podporowych z dna koryta rzeki, załadunek materiału rozbiórkowego na środki transportu (prowadzony na bieżąco podczas prac rozbiórkowych) i wywóz na miejsce utylizacji;
5. Rekultywacja polegająca na wyrównaniu i uporządkowaniu terenu rozbiórki, w tym skarp i dna koryta rzeki

4.5 Technologia prowadzenia robót rozbiórkowych

Most podlegający rozbiórce zlokalizowany jest na terenie leśnym. Brak dostępu do obiektu drogami publicznymi. Dojazd jest możliwy wyłącznie gruntowymi drogami leśnymi. Warunki lokalizacyjne wymuszają zastosowanie do rozbiórki maszyn budowlanych i środków transportu o niewielkich gabarytach: np. koparko ładowarka, samochody 2-3 osiowe o ładowności do 10t, itp.

Roboty rozbiórkowe mostu projektuje się prowadzić mechanicznie oraz przy użyciu narzędzi ręcznych, z napędem elektrycznym lub spalinowym.

Załadunek materiału rozbiórkowego ręczny oraz mechaniczny: dźwigiem i koparko-ładowarką.

W trakcie prowadzenia rozbiórki mostu należy zwrócić uwagę, aby uniknąć uszkodzenia sąsiadującego drzewostanu.

W trakcie prowadzenia rozbiórki należy zwrócić szczególną uwagę aby nie zanieczyszczać rzeki ani terenów nieutwardzonych, zielonych materiałem rozbiórkowym z demontowanych konstrukcji. Wszelkie ewentualne zanieczyszczenia należy na bieżąco usuwać i wywozić na miejsce utylizacji.

4.6 Sposób zabezpieczenia bezpieczeństwa ludzi i mienia

Roboty rozbiórkowe należy prowadzić brygadą roboczą po przeszkoleniu BHP w zakresie robót rozbiórkowych, pod nadzorem uprawnionego kierownika budowy. Pracownikom należy zapewnić odpowiednią odzież i środki bezpieczeństwa osobistego zgodnie z wymogami BHP. Teren rozbiórki należy wydzielić, z zachowaniem wymaganej strefy ochronnej i wskazania miejsca postoju dla samochodu do transportu materiału rozbiórkowego oraz odpowiednio oznakować. Teren rozbiórki należy zabezpieczyć przed możliwością wtargnięcia osób postronnych.

Drzewostan sąsiadujący z terenem rozbiórki należy odpowiednio zabezpieczyć a roboty w jego pobliżu prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby uniknąć jego uszkodzeń.

Wody rzeki Cieszynki podlegają ochronie. Wszelkie odpady rozbiórkowe lub inne, które dostały się do jeziora należy natychmiast wyławiać i usuwać z terenu rozbiórki wraz z wywozem materiałów rozbiórkowych.

5. OPIS BUDOWY MOSTU „ZA WĘGORNIA” PRZEZ RZEKĘ PŁOCICZNĄ

5.1 Opis stanu istniejącego

Koryto rzeki Płocicznej w miejscu lokalizacji projektowanego mostu drogowego ma kształt trapezowy. Skarpy koryta rzeki strome, o nachyleniu około 1:1 na brzegu prawym oraz 1:1.3 na brzegu lewym. Rzędne koron skarp koryta wynoszą 58,00mnpm na obu brzegach. Głębokość koryta wynosi średnio 2,00m.

Teren inwestycji porośnięty jest roślinnością trawiastą oraz drzewami. Do obu brzegów rzeki dochodzi gruntowa droga leśna o szerokości około 3,0m, wykorzystywana jako droga gospodarcza i szlak turystyczny.

W obszarze objętym projektem nie występuje podziemne uzbrojenie terenu.

5.2 Opinia geotechniczna

W podłożu gruntowym projektowanego mostu drogowego przez rzekę Płociczną stwierdzono występowanie mineralnych gruntów niespoistych: piasków średnich, drobnych i pylistych w stanie średniozagęszczonym. W podłożu występuje także przewarstwienie z namulów piaszczystych w stanie plastycznym o miąższości średnio 0,70m.

W podłożu występuje woda gruntowa o zwierciadle swobodnym, stabilizującym się na poziomie odpowiadającym rzędnej zwierciadła wody w korycie rzeki.

W podłożu wyodrębniono następujące warstwy gruntów:

Ib – Namuły piaszczyste w stanie plastycznym $I_L = 0,50$

IIb – piaski drobne i średnie w stanie średniozagęszczonym $I_D = 0,50$

Zgodnie z rozporządzeniem MTBiGM z dnia 25.04.2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych stwierdzone w podłożu warunki gruntowe uznaje się za proste. Projektowany most drogowy zalicza się do drugiej kategorii geotechnicznej.

Grunty podłoża w obszarze usytuowania przedmiotowego mostu zaliczono do grupy nośności podłoża G4.

Istniejące warunki gruntowo-wodne są średnio korzystne dla systemu posadowienia a bezpośrednio budowli i obiektów inżynierskich.

5.3 Zastosowane rozwiązania konstrukcyjne i materiałowe

5.3.1 Podstawowe parametry techniczne i geometryczne kładki

Długość całkowita (ze skrzydłami)	14,70m
Rozpiętość teoretyczna	10,30m
Szerokość	4,84m
Światło poziome	9,70m
Światło pionowe	0,45m
Rzędna spodu konstrukcji	57,30 mnpm
Rzędna ZWW p=1%	56,85 mnpm
Posadowienie	pośrednie
Powierzchnia pomostu	51,52m ²
Spadek podłużny	0,0%
Szerokość użytkowa	4,60m
	jezdnia 3,60mi obustronny chodnik 0,50m
Kąt skosu	90 ⁰
Wysokość konstrukcyjna	0,90m
Klasa obciążenia	Klasa E – 150kN (15T)

5.3.2 Konstrukcja obiektu

Konstrukcję mostu zaprojektowano belkową, jednoprzęsłową.

Obciążenie mostu taborem samochodowym ustalono w klasie E – maksymalny ciężar całkowity pojazdu dopuszczonego do przejazdu przez most wynosi 150kN (15T).

Ustrój nośny stanowi 6 stalowych dźwigarów głównych, wykonanych z profilu walcowanego HEB450, stężone poprzecznkami z profilu walcowanego HEA160 ustawionych w rozstawie osiowym 2,060m. Rozpiętość teoretyczna dźwigarów głównych wynosi 10,30m, a ich długość rzeczywista 10,60m. Rozpiętość teoretyczna poprzecznic wynosi 0,900m, a długość rzeczywista 0,885m.

Do obliczeń statycznych i wymiarowania dźwigarów głównych przyjęto schemat statyczny belki wolnopodpartej, z przyłożonym obciążeniem równomiernie rozłożonym na całej długości oraz obciążeniem siłami skupionymi od nacisku kół pojazdu.

Elementy stalowego ustroju nośnego zaprojektowano o połączeniach spawanych.

Ustrój nośny oparty jest na podporach za pośrednictwem stalowych łożysk stycznych: stałych i przesuwnych. Każdy dźwigar wyposażony jest w jedno łożysko stałe i jedno ruchome. Łożyska na podporach ustawiać na warstwie zaprawy cementowej.

W przedmiotowym moście występują tylko podpory skrajne, zaprojektowane w formie monolitycznych żelbetowych przyczółków, ze skrzydłami równoległymi. Każdy z przyczółków posadowiony jest pośrednio, na 6 żelbetowych prefabrykowanych palach.

Pale projektuje się osadzać w podłożu gruntowym metodą wbijania. Dla warunków gruntowych w podłożu zaprojektowano standardowe prefabrykowane pale o przekroju 0,40x0,40m i długości wbicia minimum 5,5m. Pale każdego z przyczółków zespolone są żelbetową monolityczną płytą denną przyczółka, pełniącą rolę oczepu.

Pomost mostu zaprojektowano drewniany. Składa się on z nawierzchni z bali dębowych o przekroju 80x150mm, układanych w „jodełkę” na konstrukcji nośnej pomostu: legarach nawierzchni i poprzecznicach. Bale układać na legarach z zachowaniem odstępu około 1cm i mocować do nich nierdzewnymi wkrętami do drewna. Zachowanie odstępu pomiędzy balami nawierzchni zapewnia odwodnienie nawierzchni.

Legary nawierzchni należy wykonać z belek z drewna iglastego o przekroju 100x120mm, ustawionych w rozstawie osiowym 0,200m. Legary układane są na drewnianych poprzecznicach, ustawionych na stalowym ustroju nośnym. Legary mocowane do poprzecznic wkrętami i kątowymi blachami łącznikowymi do drewna. Zastosować wkręty i blachy łącznikowe nierdzewne lub trudnordzewiejące.

Poprzecznice zaprojektowano z belek z drewna iglastego o przekroju 250x250mm, ustawionych w rozstawie osiowym 0,792m. Są one mocowane do dźwigarów głównych za pomocą uchwytów z profilu walcowanego L100x100x6mm i śrub zwykłych M16. W miejscach lokalizacji zastrzałów balustrady należy zastosować przedłużone poprzecznice.

5.3.3 Zastosowane podstawowe materiały budowlane konstrukcyjne

Stal profilowa S235J2 – stalowe elementy ustroju nośnego mostu

Beton C25/30, stal zbrojeniowa A-III – monolityczne konstrukcje żelbetowe

Beton C40/50, stal zbrojeniowa A-IIIN – prefabrykowane pale żelbetowe

Drewno klasy C27 – drewniane elementy pomostu i balustrady mostu

Stosowane materiały konstrukcyjne muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie mostowym i posiadać świadectwa zgodności z normą lub aprobatą techniczną.

5.3.4 Technologia budowy obiektu

Roboty ziemne fundamentowe i wykończeniowe prowadzić mechanicznie.

Żelbetowe prefabrykowane pale osadzić w podłożu gruntowym metodą wbijania.

Przyczółki żelbetowe monolityczne wykonać na miejscu budowy.

Stalowy ustrój nośny wykonać w wytwórni konstrukcji stalowych. Montaż z użyciem dźwigu na stalowych łożyskach zamontowanych w żelbetowych przyczółkach mostu. Łączenie elementów konstrukcji nośnej poprzez spawanie.

Drewniany pomost mostu wraz z wyposażeniem montować do gotowej stalowej konstrukcji nośnej za pomocą łączników do drewna: śrub i wkrętów.

5.3.5 Elementy wyposażenia mostu

Nawierzchnie pomostu, stanowiącą jednocześnie nawierzchnię jezdni, zaprojektowano z dębowych bali o grubości 80mm, układanych w „jodełkę” na drewnianej konstrukcji nośnej pomostu z odstępem około 1cm. Krawędzie najazdowe nawierzchni pomostu zabezpieczone na całej długości kamiennym krawężnikiem drogowym, ustawionym na zasypce przyczółków. Pomiędzy krawężnikiem a pomostem kładki pozostawić szczelinę dylatacyjną o szerokości 1cm.

Nawierzchnię obustronnych chodników zaprojektowano z desek o grubości 32mm, układanych na legarach chodnikowych wykonanych z drewna iglastego o przekroju 100x120mm. Deski nawierzchni mocowane do legarów wkrętami do drewna. Legary chodnika ustawione są na dębowej nawierzchni pomostu w rozstawie osiowym max. 0,500m. Są one mocowane do nawierzchni pomostu gwoździami ciesielskimi karbowanymi. Chodniki wyniesione ponad jezdnię 0,152m.

Nawierzchnię szutrową w obrębie przyczółków wykonać z warstwy kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie do $I_s = 0,98$.

Drewniany pomost obustronnie ograniczony jest balustradą zabezpieczającą przed upadkiem z wysokości. Balustradę zaprojektowano drewnianą, z elementów o przekrojach: 120x120mm – słupki, zastrzały, 120x100mm – pochwyty, 30x100mm - podłużnice (przeciagi).

Odwodnienie projektu odbywa się poprzez spływ wód opadowych przez szczeliny w nawierzchni pomostu.

Zasypki przyczółków mostu i wykopów fundamentowych wykonać z zagęszczonej warstwami pospółki lub piasku grubego. Współczynnik zagęszczenia poszczególnych warstw powinien osiągać wartość min. $I_s = 0,98$.

Zabezpieczenie przeciwkorozyjne elementów stalowych zaprojektowano powłokami malarskimi – zestawem epoksydowo-poliuretanowym o łącznej grubości po wyschnięciu nie mniejszej niż 200µm.

Elementy żelbetowe zakryte docelowo gruntem, przed zasypaniem należy izolować emulsją asfaltową do stosowania na zimno. Izolacje wykonać zgodnie z zaleceniami producenta zastosowanej emulsji.

Elementy żelbetowe i betonowe narażone na wpływ warunków atmosferycznych należy zabezpieczyć hydrofobizującą powłoką malarską do betonów.

Drewniane elementy pomostu przed montażem należy zaimpregnować środkami grzybobójczymi. Po montażu powtórzyć impregnację w miejscach gdzie został uszkodzona podczas robót montażowych.

Skarpy koryta rzeki oraz stożki przy moście należy umocnić w obszarze wskazanym na rysunkach projektowych. Umocnienie wykonać metodą brukowania kamieniem polnym ze spoinowaniem zaprawą cementową o grubości minimum

15cm. Brukowanie wykonać na piaszczystym podłożu gruntowym (lub zasypce fundamentów) zagęszczonym powierzchniowo.

5.4 Instalacje i sieci uzbrojenia terenu

W obszarze objętym niniejszym projektem nie występują instalacje i sieci uzbrojenia terenu, oraz nie projektuje się żadnych instalacji ani sieci.

5.5 Charakterystyka ekologiczna

Projektowany most w trakcie eksploatacji nie wytwarza żadnych zanieczyszczeń. Materiały budowlane zastosowane do wzniesienia budowli są neutralne dla środowiska. Wody deszczowe odprowadzone będą spadkami w grunt przyległy. Inwestycja nie generuje odpadów ani ścieków. Nie ma też żadnego zapotrzebowania energetycznego.

Z powyższych powodów przedmiotowy most nie będzie miał niekorzystnego wpływu na środowisko naturalne.

6. ODNIESIENIE DO DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH

Projektowana budowa mostu przez rzekę Płociczną o długości 14,7m i szerokości całkowitej 4,84m jest zgodna z ustaleniami decyzji o warunkach zabudowy wydanej przez Burmistrza Dobiegniewa.

Opracował:

mgr inż. Tomasz Bagiński

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH	
(Dłusko, dz. nr: 31/1, 407, 408, ark. 5.192.29.02.4.1)	
Oznaczenie kancelaryjne zgłoszenia pracy geodezyjnej	GK.6640.945.2017
Nazwa miejscowości	Dłusko
Jednostka ewidencyjna	identyfikator 080601 5;
	nazwa Dobiegniew - Obszar Wiejski;
Obręb ewidencyjny	identyfikator 080601 5.0002
	nazwa Dłusko
Skala mapy	1 : 500
Nazwa układu współrzędnych	prostokątnych płaskich 2000/5
	Układu wysokości Kronsztadt 86
Oznaczenie granic obszaru, który był przedmiotem aktualizacji	=====
Informacje o służebnościach gruntowych mających wpływ na zagospodarowanie gruntów, zlokalizowanych w granicach proj. inwestycji *)	Nie wykonano ustaleń obciążeń służebnościami
Data opracowania mapy	31.08.2017r.

PUH GEOTEXT
Ireneusz Górzyński
Os. Olimpijskie 35
tel. 604981241,
mail: geotext@pro.onet.pl
NIP 765-000-82-34



mgr inż. Ireneusz Górzyński
upr. nr 8723

imię i nazwisko geodety uprawnionego,
który opracował mapę

mgr inż. Ireneusz Górzyński
upr. nr 8723(1,2)

nr uprawnień i podpis geodety

*) Należy podać skróty opis służebności gruntowej wraz ze sposobem jej oznaczenia na mapie, a przypadku kiedy nie wykonano ustaleń obciążeń służebnościami – zamieścić stosowną informację

Poświadczam, że niniejszy dokument został opracowany w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultaty zawiera operat techniczny wpisany do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

STAROSTA STRZELCKO-DREZDEŃSKI

P.0806.2017.1111

Identyfikator ewidencyjny materiału zasobu operatu technicznego

17.11.2017

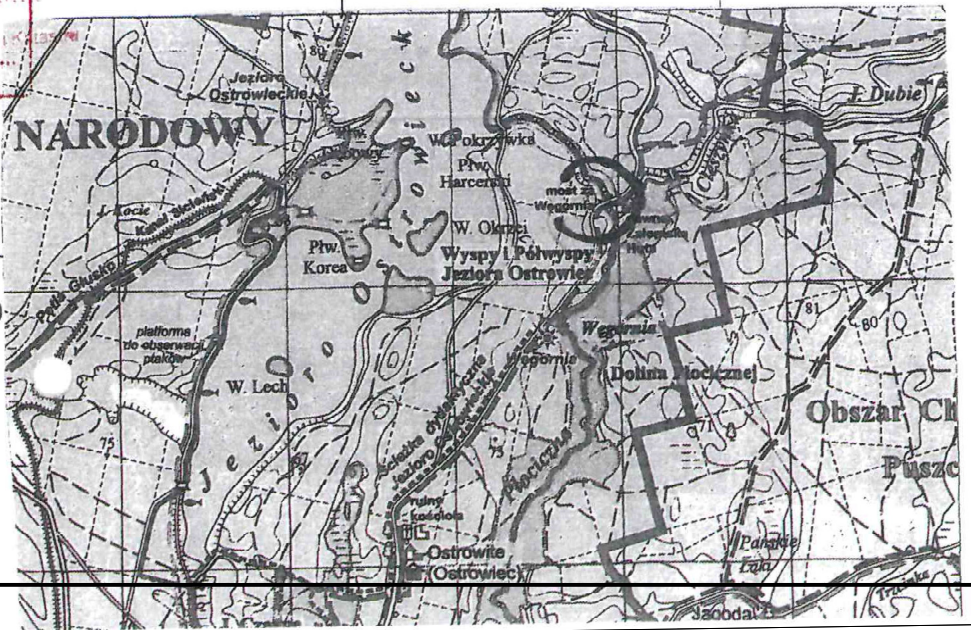
STAROSTY

Data wpisania operatu technicznego do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego

Jolanta Szabo-Stankiewicz

imię, nazwisko i podpis osoby reprezentującej organ

SZKIC ORIENTACYJNY SKALA 1: 50000



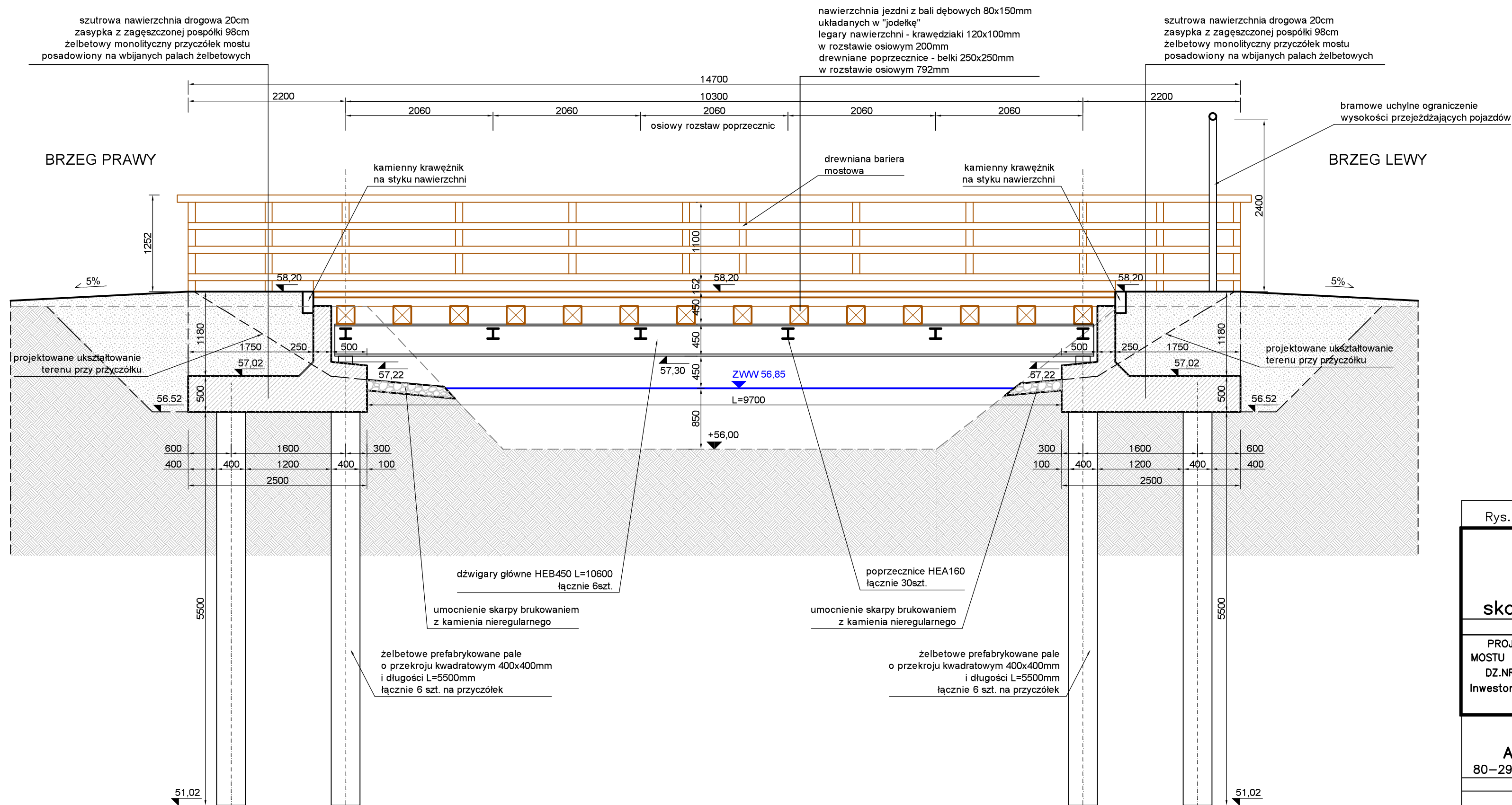
GRANICE OBSZARU
ODDZIAŁYWANIA

PROJEKTOWANY MOST DROGOWY

PROJ. RZĘDNE TERENU/BUDOWLI

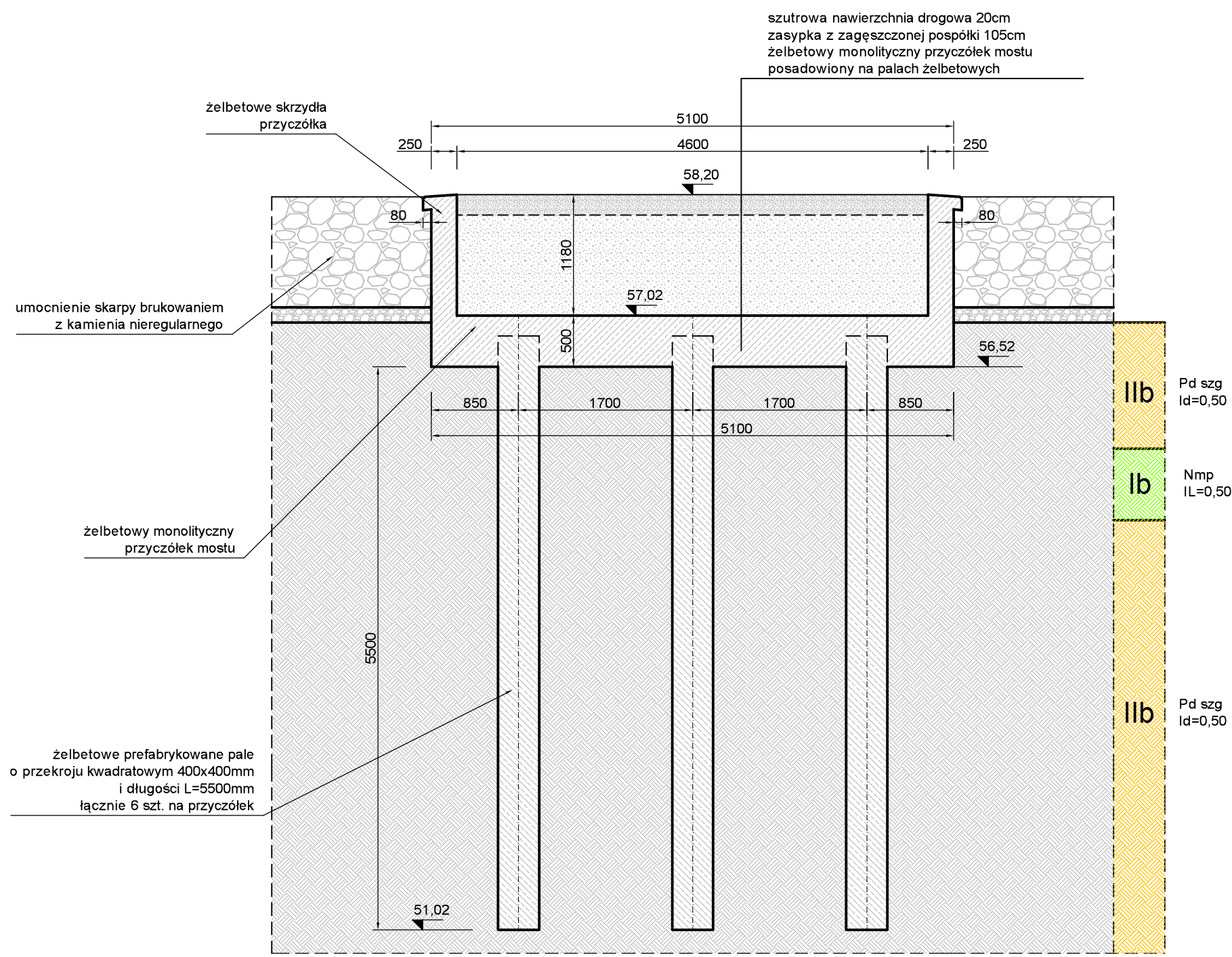
ISTNIEJĄCY MOST DROGOWY
PRZEZNACZONY DO ROZBIÓRKI

Rys. Nr 01	11-2017
PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
skala	1:500
BRANŻA MOSTOWA	
PROJEKT ROZBIÓRKI ISTN. MOSTU I BUDOWY MOSTU "ZA WEGORNIA" PRZEZ RZECĘ PŁOCICZNA DZ.NR 31/1 i 408 obr.GŁUSKO gm.DOBIEGNIW Inwestor: Drawieński Park Narodowy 73-220 Drawno, ul. Leśników 2	
BIURO INŻYNIERSKIE ANNA GONTARZ-BAGIŃSKA	
80-299 Nowy Świat, ul. Nad Jeziorem 13	
Sprawdzający:	Projektant:

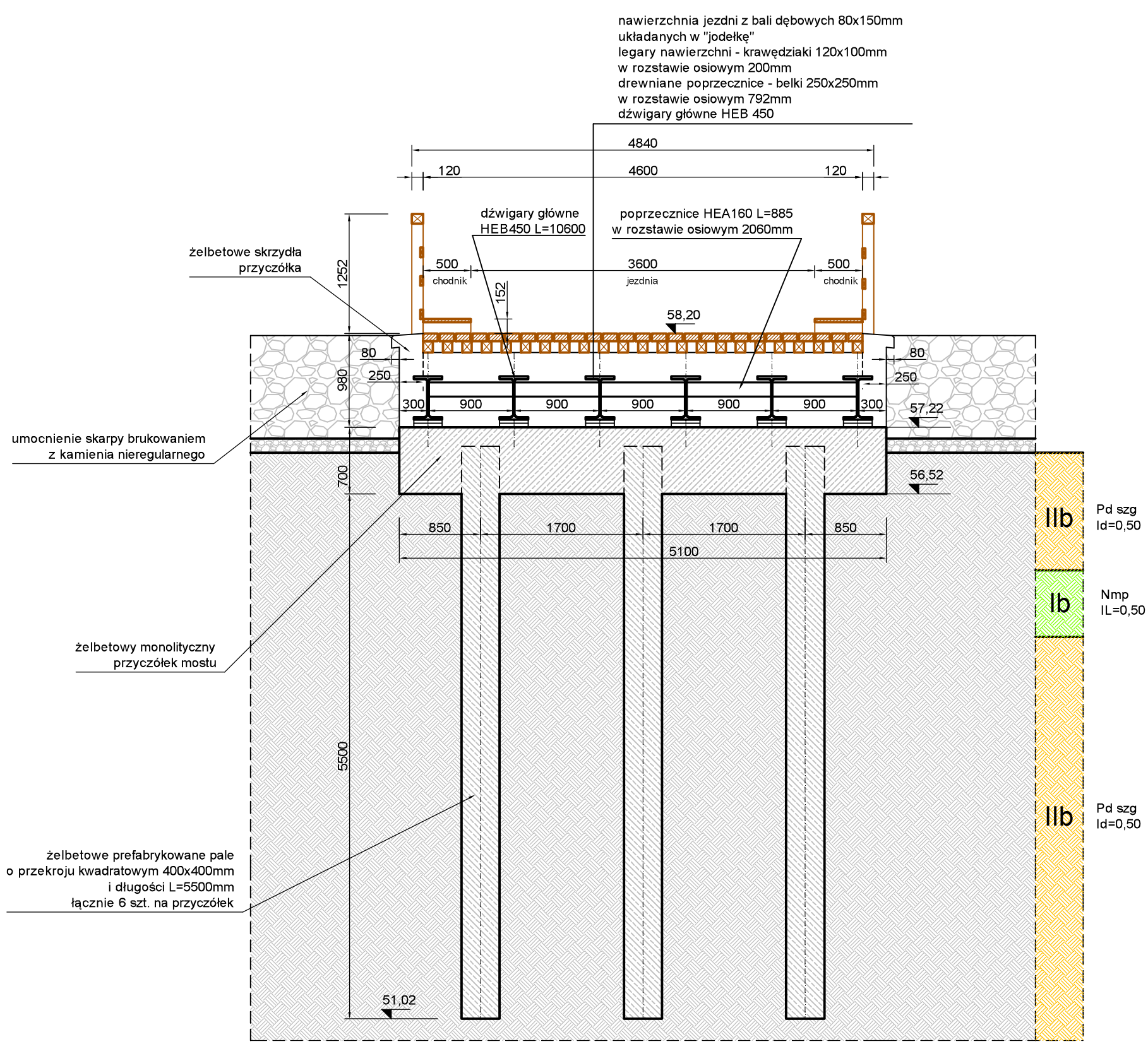


Rys. Nr 03	11-2017
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY	
skala	1:50
BRANŻA MOSTOWA	
PROJEKT ROZBIÓRKI ISTN. MOSTU I BUDOWY MOSTU "ZA WĘGORNIA" PRZEZ RZECĘ PŁOCICZNĄ DZ.NR 31/1 i 408 obr.GŁUSKO gm.DOBIEGIEW Inwestor: Drawieński Park Narodowy 73-220 Drawno, ul. Leśników 2	
BIURO INŻYNIERSKIE ANNA GONTARZ-BAGIŃSKA 80-299 Nowy Świat, ul. Nad Jeziorem 13	
Projektant:	

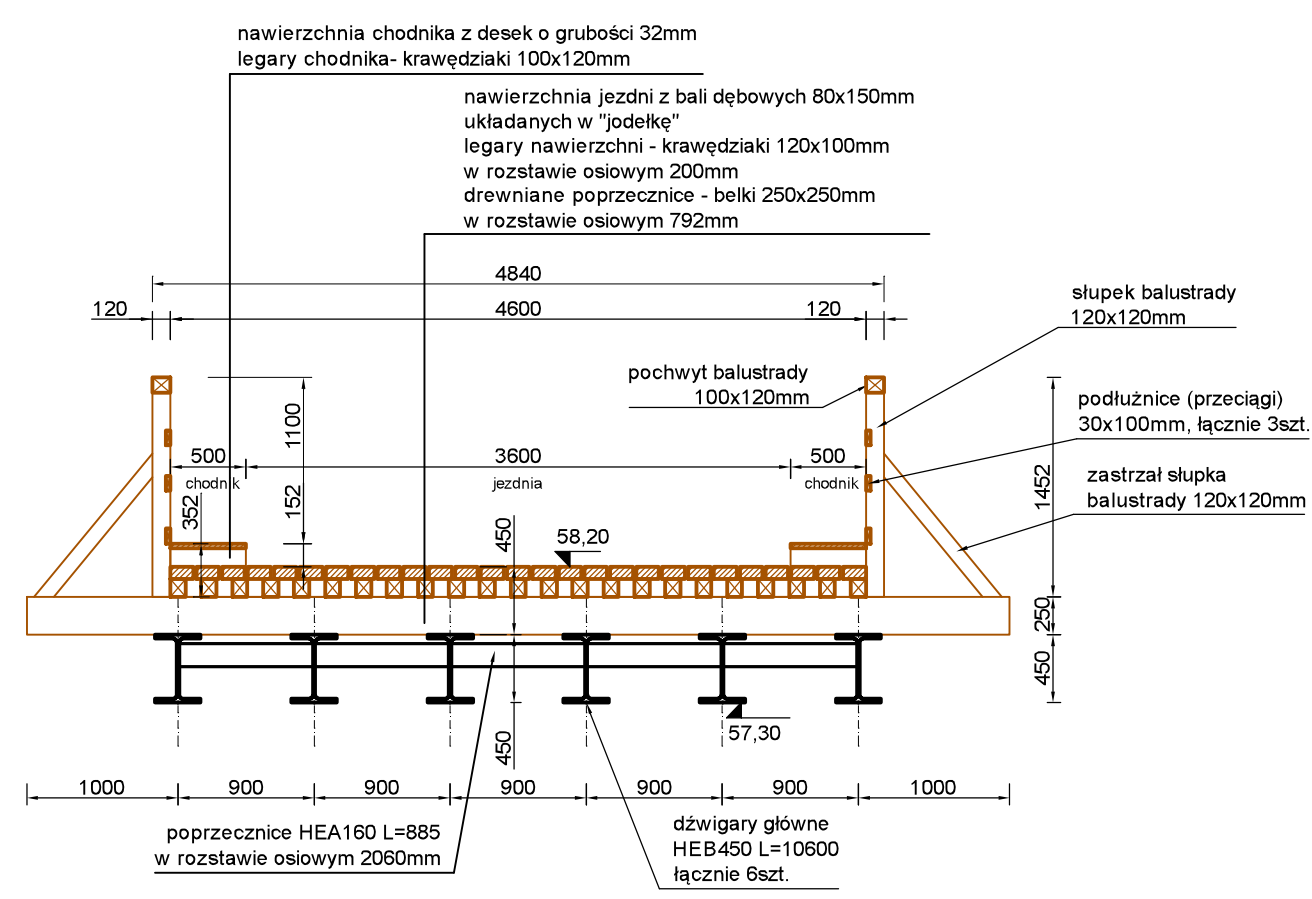
PRZEKRÓJ POPRZECZNY C-C



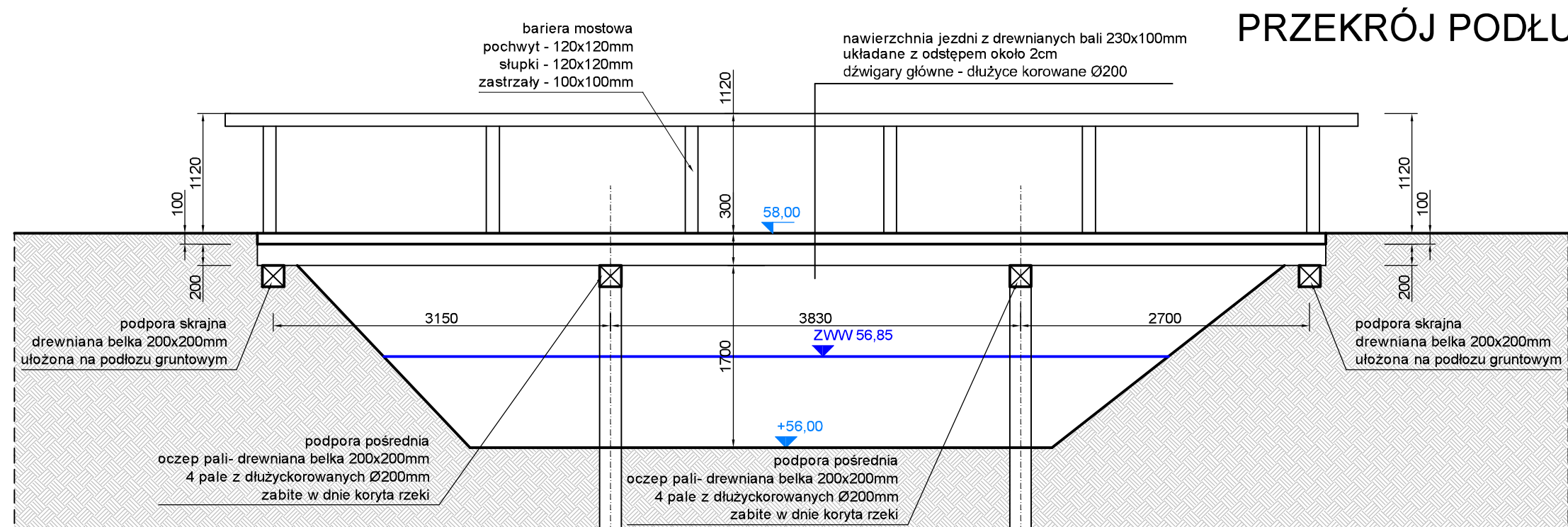
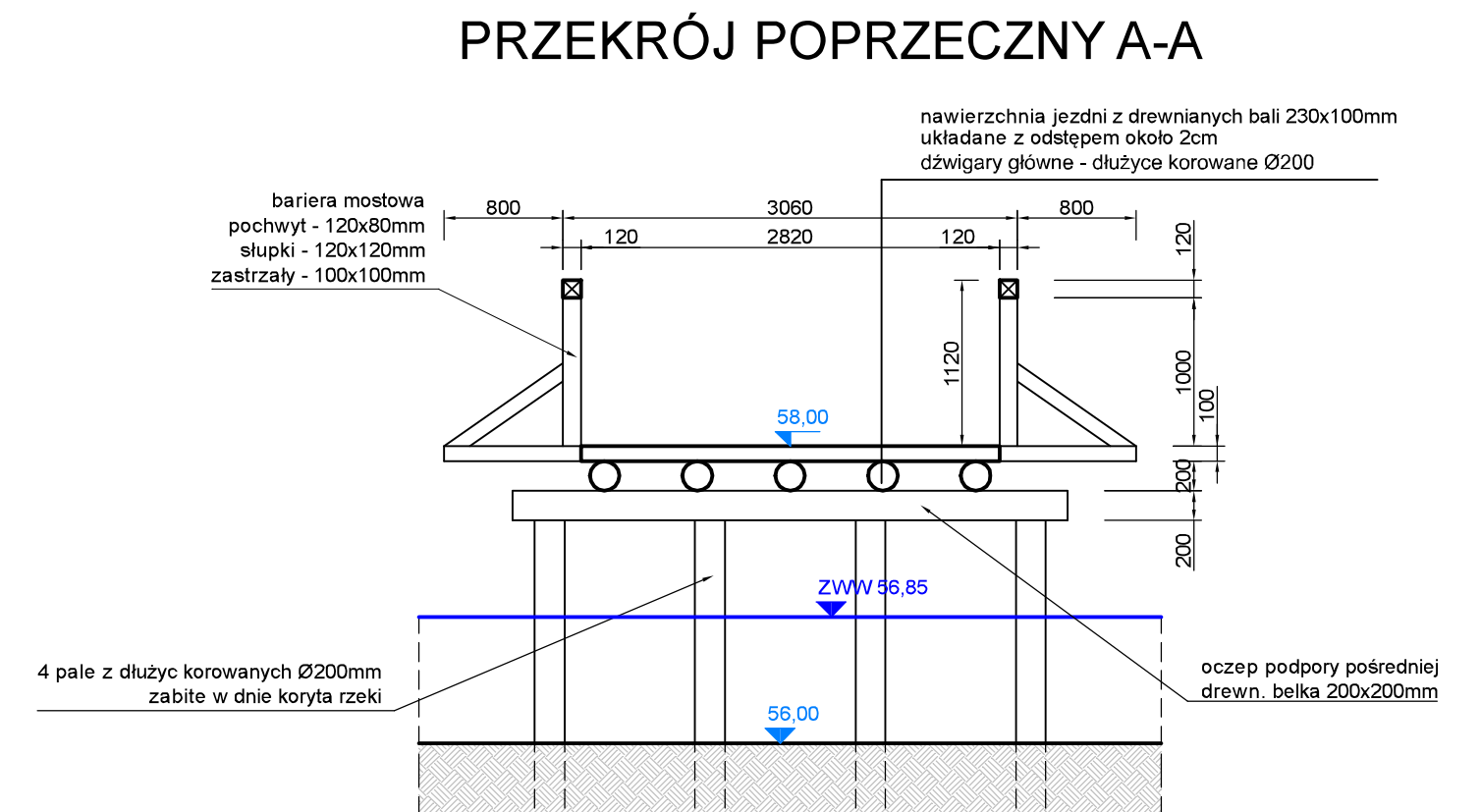
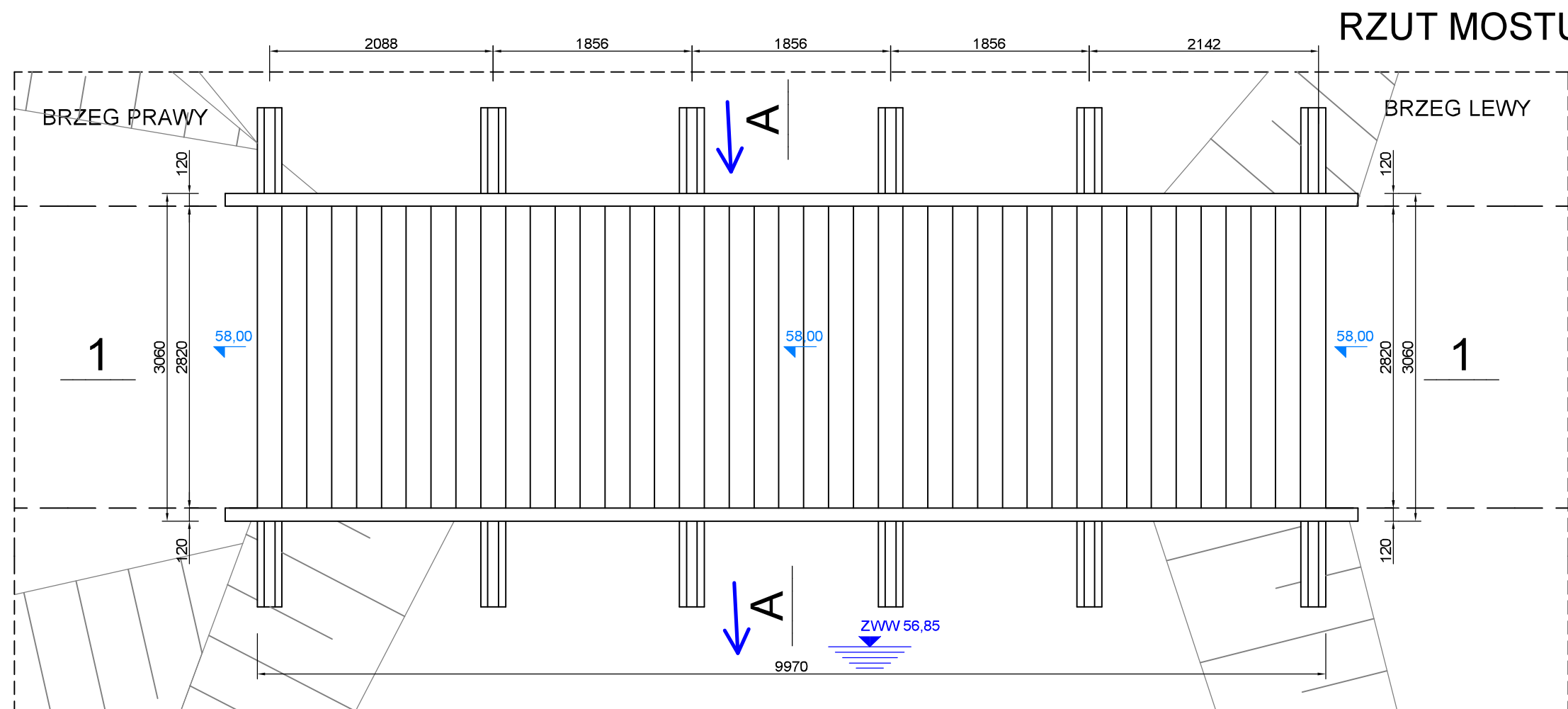
PRZEKRÓJ POPRZECZNY B-B



PRZEKRÓJ POPRZECZNY A-A



Rys. Nr 04	11-2017
PRZEKROJE POPRZECZNE	
skala	1:50
BRANŻA MOSTOWA	
PROJEKT ROZBIÓRKI ISTN. MOSTU I BUDOWY MOSTU "ZA WEGÓRNIĄ" PRZEZ RZĘKĘ PŁOCICZNĄ	
DZ.NR 31/1 i 408 obr.GLUSKO gm.DOBIEGIEW	
Inwestor: Drawieński Park Narodowy 73-220 Drawno, ul. Leśników 2	
BIURO INŻYNIERSKIE ANNA GONTARZ-BAGIŃSKA 80-299 Nowy Świat, ul. Nad Jeziorem 13	
Sprawdzający:	Projektant:



Rys. Nr 01/INW	11-2017
INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO MOSTU	
skala 1:50	
BRANŻA MOSTOWA	
PROJEKT ROZBIÓRKI ISTN. MOSTU I BUDOWY MOSTU "ZA WĘGORNIA" PRZEZ RZEKĘ PŁOCICZNĄ DZ.NR 31/1 i 408 obr.GŁ.USKO gm.DOBIEGIEW	
Inwestor: Drawieński Park Narodowy 73-220 Drawno, ul. Leśników 2	
BIURO INŻYNIERSKIE ANNA GONTARZ-BAGIŃSKA	
80-299 Nowy Świat, ul. Nad Jeziorem 13	
Sprawdzający:	Projektant:

Biuro Inżynierskie Anna Gontarz-Bagińska

Nowy Świat ul. Nad Jeziorem 13, 80-299 Gdańsk

tel. 58 522-94-34

biuro@biagb.pl

TEMAT	INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA
OBIEKT	ROZBIÓRKA MOSTU I BUDOWA MOSTU ZA WĘGORNIAŁ NA RZECE PŁOCICZNA
LOKALIZACJA	DRAWIEŃSKI PARK NARODOWY
INWESTOR	DRAWIEŃSKI PARK NARODOWY UL. LEŚNIKÓW 2, 73-220 DRAWNO

BRANŻA	PROJEKTANT	PODPIS
MOSTOWA	mgr inż. Tomasz Bagiński	41/2000/Op

Gdańsk, listopad 2017

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r.w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia określa się jn. :

1. Zakres robót dla całego zamierzenia z kolejnością realizacji poszczególnych obiektów : remont elewacji z wymianą okien i drzwi, oraz wymiana pokrycia dachowego w kolejności – roboty rozbiórkowe, montaż pali. Wykonanie oczepu, ustroju nośnego, pokładu, balustrad oraz roboty wykończeniowe.
2. Wykaz istniejących obiektów – przedmiotowy obiekt jest jedynym obiektem w obrębie inwestycji położonym lesie.
3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi – brak
4. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas występowania :
 - roboty rozbiórkowe nad wodą
 - roboty mostowe nad wodą
5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych : należy przeprowadzić szkolenie pracowników o tematyce prowadzenia prac na wysokości, oraz poddać pracowników badaniom lekarskim pod kątem wykonywania prac na wysokości.
6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń: roboty prowadzić z zabezpieczeniem-wygrodzieniem bezpiecznej strefy niedostępnej dla osób postronnych.

7. Roboty objęte opracowaniem nie dotyczą stref szczególnie niebezpiecznych ani ich sąsiedztwa gdyż:

- 1) Nie przewiduje się prowadzenia robót w których występują działania substancji chemicznych lub biologicznych zagrażających bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi
- 2) Nie przewiduje się prowadzenia robót stwarzających zagrożenie promieniowaniem jonizującym
- 3) nie przewiduje się prowadzenia robót w pobliżu linii wysokiego napięcia lub czynnych linii komunikacyjnych
- 4) nie występują roboty stwarzające ryzyko utonięcia pracowników
- 5) nie występują roboty prowadzone w studniach, pod ziemią i w tunelach
- 6) nie występują roboty prowadzone przez kierujących pojazdami zasilanymi z linii napowietrznych
- 7) nie występują roboty wykonywane w kesonach, z atmosferą wytwarzaną ze sprężonego powietrza
- 8) nie występują roboty wymagające użycia materiałów wybuchowych

opracowali:

mgr inż. Tomasz Bagiński