



Tomasz Kulik Biuro Projektów Inżynieryjnych

Ul. Spacerowa 15
Gajewo; 11-500 Giżycko
Tel. 784793903

| | | | | | |
|--------------------|---|------------|-----------------|---|---|
| Tytuł opracowania: | PROJEKT TECHNICZNY Przebudowa drogi gminnej nr 135017N w miejscowości Boćwinka gmina Kruklanki | Egz. Nr | 1 | 2 | 3 |
| | | | 4 | 5 | 6 |
| Adres inwestycji: | Droga gminna nr 135017N w miejscowości Boćwinka gmina Kruklanki. | Działka nr | Dz.nr 73 | | |

Zleceniodawca: **Gmina Kruklanki**

Adres: ul. 22 Lipca 10; 11-612 Kruklanki, woj. warmińsko – mazurskie

| | |
|---|--|
| KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEG | <p>IV - elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy</p> <p>XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe</p> |
|---|--|

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że zgodnie z art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, niniejszy projekt budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletny pod względem celu, któremu ma służyć. , co potwierdzam podpisem:

Projektant:
mgr inż. Robert Chocian
uprawnienia nr PDL/0028/POOD/11

Asystent projektanta:
mgr inż. Tomasz Kulik

mgr inż. Robert Chocian
uprawnienia budowlane do projektowania
brzożenie w dziedzinie drogowej
PDL/0028/POOD/11
PDL/BD/0126/11

Tomasz Kulik
Biuro Projektów Inżynieryjnych
ul. Spacerowa 15, 11-500 Giżycko
NIP 742-109-13-95, REGON 280533104

Giżycko XII 2019r.

Spis zawartości opracowania:

I. Część opisowa

| | |
|--|----|
| 1. Strona tytułowa..... | 1 |
| 2. Opis techniczny do proj. zagospodarowania terenu..... | 3 |
| 3. Informacja BIOZ..... | 10 |

II. Część rysunkowa

Rys. nr 1 – Projekt zagospodarowania terenu; skala 1:500

Rys. nr 2 – Profil podłużny - skala 1:50/500.

Rys. nr 3 – Przekroje normalne; skala 1:50

III. Załączniki formalno prawne

1. Zaświadczenie o przynależności do PIIB projektantów

1. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany niezbędny do uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn:

Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Boćwinka Gmina Kruklanki

Zakres inwestycji obejmuje wykonanie remontu – przebudowy istniejącej drogi, dostosowanie do szerokości 4,5m, wyprofilowanie oraz wykonanie nowej nawierzchni asfaltowej na drodze brukowej, utwardzenie istniejących zjazdów, wymiana uszkodzonych przepustów,

Zakres robót branży drogowej:

- budowa nawierzchni jezdni wraz z utwardzeniem poboczy
- wymiana uszkodzonych przepustów pod drogą i zjazdami,
- budowa nawierzchni zjazdów.

Całokształt projektowanej inwestycji został przedstawiony w projekcie zagospodarowania terenu.

Projektowana inwestycja usytuowana jest w istniejącym pasie drogowym, na działkach **Dz.nr 73**

Zaleca się zachowanie następującej kolejności robót przy realizacji projektowanej inwestycji:

- przygotowanie terenu,
- wytyczenie osi jezdni,
- zlokalizowanie przebiegu uzbrojenia,
- wymiana uszkodzony przepustów,
- roboty ziemne, wyprofilowanie nierówności
- wykonanie odwodnienia
- regulacja istniejących nawierzchni z polbruk do nowej rzędnej drogi
- wykonanie podbudowy,
- wykonanie projektowanych nawierzchni,
- wyprofilowanie i oczyszczenie rowów melioracyjnych
- wykonanie zieleńców,
- prace porządkowe.

Projekt nie obejmuje przebudowy skrzyżowania znajdującego się w drodze powiatowej nr 1742N

2. STAN ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1 Stan istniejący

Przedmiotowe odcinki drogi gminnej będący przedmiotem projektu mają długość:
dz.nr 73 – 168,20mb

Obecnie jest to droga nawierzchni o nawierzchni brukowej o znacznym stopniu degradacji z rowami odwadniającymi w stanie zanikowym (nieodmulone, zakrzaczone).

Projektowany odcinek drogi obsługuje zabudowę wiejską, dojazdy do pól i ruch lokalny między miejscowościami: Żywy- Boćwinka Kruklanki do drogi powiatowej nr 1742N.

Projektowany odcinek drogi gminnej leży poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art.6 ust.1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16.042004r. o ochronie przyrody.

Położenie w stosunku do obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną – nie dotyczy.

W pasie drogowym drogi występują następujące urządzenia obce:

- Przepusty i sieć wodociągowa
- Przepusty melioracji szczegółowych
- Przepusty i kablowa sieć telekomunikacyjna

UWAGA

Istniejący słup energetyczny znajdujący się w w km 0+155,4 znajduje się w skrajni drogi przeznaczony jest do przebudowy według odrębnego opracowania.

Inwestor zobowiązał się że słup zostanie przestawiony do czasu budowy drogi.

2.2 Przewidywane zmiany w zagospodarowaniu terenu

Zmiany w zagospodarowaniu terenu objętego inwestycją będą polegały na budowie nowej nawierzchni jezdni z miejscowym poszerzeniem do wymaganych 4,5m. Wykonanie zjazdów. Wykonanie wymiany istniejących przepustów pod drogą.

Analiza podstaw prawnych przyjętych parametrów drogi.

Zgodnie z §15.1 Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasa ruchu na drodze klasy D powinna wynosić 2,5 m.

Na podstawie §15.4 Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie „W przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na drogach klas G, Z, L i D na terenie zabudowy, szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0,25 m względem wartości określonych w ust. 1.” Ze względu na to że droga znajduje się na terenie zabudowy, oraz to że droga jest w bliskiej lokalizacji szkoły , przyjęto pasy ruchu zmniejszone o 0,25m tj. 2,25 m, szerokość drogi 4,50m.

Parametry techniczne projektowanej drogi

- klasa – D,
- kategoria ruchu – KR2,
- szerokość jezdni – 4,50 m,
- szerokość pobocza – 0,75 m,

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Zakres rzeczowy inwestycji obejmuje:

3.1. Roboty drogowe.

Opracowanie projektowe będzie obejmowało:
dz.nr 73 – 168,20mb

Zaprojektowano jezdnię szer. 4,5m, do wszystkich posesji przewidziano zjazdy o szer 3,5 m. Zjazdy dowiązano do zagospodarowania przyległych posesji zachowując normatywne spadki.

Zakres wykonywania robót:

- Roboty przygotowawcze (roboty rozbiórkowe)
- Roboty ziemne
- Wykonanie ścieku z koryt półokrągłych
- Wykonanie montażu krawężników i obrzeżny drogowych
- Wykonanie wyrównania i wyprofilowania nawierzchni brukowej podbudowy zasadniczej z mieszanki z kruszywem łamanym C50/30.
- Wykonanie warstwy podbudowy zasadniczej z mieszanki z kruszywem łamanym C50/30.
- Wykonanie warstwy wiążąca z betonu asfaltowego (AC-0/16-W-50/70),
- Wykonanie warstwy ścieralna z betonu asfaltowego (AC-0/11-S-50/70)
- Montaż bariery ochronnej typu Olsztńskiego
- Montaż nawierzchni chodnika i powierzchni polbrukowych
- Wyczyszczenie i wyprofilowanie rowów, oraz poboczy
- Wykonanie nowych nawierzchni z polbruk w miejscach istniejącego .

3.2. Odwodnienie

Droga na przebudowywanym odcinku odwadniana jest powierzchniowo na pobocza

gruntowe, a dalej do przyległych szczytkowych rowów drogowych otwartych

Rowy należy wyprofilować i pogłębić średnio o 30cm.

W ciągu przebudowywanej drogi zlokalizowane są przepusty drogowe pod koroną drogi:

Istniejące przepusty są w złym stanie technicznym. Podlegają renowacji poprzez wymianę części przelotowych, jak również wymianę i wykonanie utwardzenia wylotów.

STAROSTWO POWIATOWE
Wydział Budownictwa
11-500 Giżycko
tel. 14

3.2.2. Przepusty pod drogą

Istniejące przepusty przeznaczone do wymiany

- w km 0+006,8– Ø 500, L=16,0m

Pod częścią przelotową przepustu zaprojektowano fundament z mieszanki kruszywa naturalnego 0-32 mm o grubości 25 cm. na dnie fundamentu w celu separacji projektuje się geowłókninę na niej należy ułożyć geokratę 100, dalej 10 cm fundament z kruszywa przelamanego C 50/30, 5 cm podsypki piaskowej.

Przepust odkryty należy zasypywać mieszanką kruszywa naturalnego 0-32 mm zagęszczoną do $I_s \geq 0,95$ w odległości do 20 cm od ścianki konstrukcji i min. 0,98 w pozostałym obszarze. Warstwę nasypu (zasyпки) na głębokości 0,20 - 0,60 m od spodu konstrukcji nawierzchni należy zagęścić do $I_s \geq 1,0$, a ostatnie 20 cm nasypu pod konstrukcją nawierzchni do $I_s \geq 1,03$.

Budowa części przelotowych przepustu będzie polegała na zastosowaniu rury PCV litych – SN8.dn 500 Montażu dokonać według jednego systemu (łącznik i rura jednego producenta) zgodnie z zaleceniami technicznymi producenta. Ścianki czołowe zostaną wykonane z prefabrykatów żelbetonowych posadowionych na fundamencie.

wskaznik zagęszczenia każdej warstwy zgodnie z normą PN-B-0605 Geotechnika. Raporty ziemne. Wymagania ogólne i EN-1997-1 (EUROKOD 7) powinien wynosić min. 0,98 a w bezpośrednim sąsiedztwie rury dopuszcza się 0,95. Zagęszczenie warstw zasyпки wokół i nad rurą należy wykonywać lekkim sprzętem zagęszczającym (płytami lub stopami wibracyjnymi). Do czasu wykonania pełnej wysokości zasyпки nad konstrukcją nie dopuszcza się zagęszczania mechanicznego ciężkim sprzętem. Bardzo ważne jest właściwe wykonanie tzw. zasyпки wspierającej w stree pachwinowej.

Po budowie przepust będzie dostosowany do przeniesienia obciążenia klasy A wg PN-85/S-10030.

Na wlocie i wylocie będzie wykonany betonowy prefabrykowany wylot.

Odcinek rowu i skarpy i przeciwskarpy przed wlotem, oraz teren przy wylocie przepustu należy umocnić brukiem na podsypce cementowo-piaskowej.

Dla zapewnienia ciągłości jednolitej konstrukcji należy odbudować konstrukcje drogi zgodnie ze stanem pierwotnym.

Tablica 10.2. TYP A2 - Typowe konstrukcje górnych warstw nawierzchni podatnych
Podbudowa zasadnicza: beton asfaltowy AC, mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{50/30}

| Kategoria ruchu | KR1 | KR2 | KR3 | KR4 | KR5 | KR6 | KR7 |
|-------------------------------------|--|------------|-----------|-----------|------------|-------------|--------|
| Ruch projektowy (mln osi 100 kN) | 0,03 - 0,09 | 0,09 - 0,5 | 0,5 - 2,5 | 2,5 - 7,4 | 7,4 - 22,0 | 22,0 - 52,0 | > 52,0 |
| TYP A2 | | | | | | | |
| LEGENDA: | <ul style="list-style-type: none"> warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej; warstwa wiążąca z betonu asfaltowego; warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego; warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{50/30}; wymagany wtórny moduł odkształcenia E₂ | | | | | | |

Wymienione przepusty służą odwodnieniu przebudowanej drogi.

3.4. Zjazdy

Przewidziano wykonanie zjazdów na wszystkie sąsiadujące działki w miejscu istniejących zjazdów i bram .

w zjazdach 1L ,2L,8P Ø 400, 3x7m należy dokonać wymiany istniejących przepustów

W celu zapewnienia przepływu wód pod zjazdami zaprojektowano wymianę istniejących przepustów na przepusty z rur HDPE, dwuścienne, spiralnie karbowane Ø400 mm . Wlot i wylot należy umocnić elementami betonowymi prefabrykowanymi . Rury w części przelotowej przepustów należy posadzić na ławie piaskowo-żwirowej i podsypce wspierającej grubości 20cm. Zasypanie rur należy wykonywać warstwami 0,15 – 0,30 m do poziomu spodu konstrukcji nawierzchni jezdni gruntem – kruszywem mrozoodpornym : pospółką lub mieszankami żwirowymi o frakcji 0-31,50 mm z zagęszczeniem. Na długości 1m przy wlotach przepustów skarpe oraz dno należy wyprofilować i umocnić kamieniem 9/11 cm na podłożu z betonu C12/15 gr. 10cm, spoiny zalane zaprawą cementową1:3.

Zjazdy należy wykonać o szer. 3,5 łukami o promieniu min. R3

Nawierzchnie zjazdu należy dopasować do poziomu projektowanej nawierzchni.

3.5. Bariery ochronne

Wzdłuż budynku mieszkalnego dla zapewnienia bezpieczeństwa zaprojektowano 24 m **bariery typu olsztyńskiego**

Do grupy barier drogowych U-12a zaliczamy **bariery typu olsztyńskiego**. Bariera "olsztyńska" składa się z jednego słupka oraz owalnego przęsła o wysokości 550 mm. W czasie montażu barier drogowych typu olsztyńskiego pierwszy startowy moduł łączy się z kolejnym modułem poprzez skręcanie. Na końcu tak zbudowanego ciągu wygradzeniowego znajduje się tzw. słupek kończący (zamykający ciąg montażowy).

Użycie nazwy własne producentów zamieszczone w dokumentacji zostały podane wyłącznie w celu określenia wymaganych parametrów jakościowych, jakim co najmniej winny odpowiadać zamawiane produkty, dopuszcza się produkty równoważne.

4. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH POWIERZCHNI

- nawierzchnia jezdni..... – 757,0 m²

5. Przekroje poprzeczne konstrukcyjne:

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

a) działka 73,jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (AC-0/11-S-50/70) - grub. 4 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (AC-0/16-W-50/70), grub. 8cm;
- warstwa wyrównawcza podbudowy zasadniczej z mieszanki z kruszywem łamanym C50/30), grub. 12Cm;

b) zjazdu

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (AC-0/11-S-50/70) - grub. 4 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (AC-0/16-W-50/70), grub. 5cm;
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki z kruszywem łamanym C50/30.- 22 cm

c) pobocza

pobocze szer 75 cm z mieszanki kruszyw niezwiązanych łamanych C 50/30; stab. mechanicznie gr. 15 cm

d)chodnik

- kostka betonowa grubości 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 -4 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki z kruszywem łamanym C50/30.- 20 cm
- warstwa odcinająca z kruszywa naturalnego.- 20 cm

e)Utwardzenie placu

- kostka betonowa grubości 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 -4 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki z kruszywem łamanym C50/30.- 20 cm

f)Koryto ściekowe

- Do odprowadzenia wody zaprojektowano koryto ściekowe półokrągłe 33x60x15 ustawiony na ławie betonowej C-12/15 gr 15 cm.

g)Krawężniki i obrzeża

- krawężnik betonowy 15x30cm
- Krawężnik najazdowe 15x22cm należy zastosować na połączeniu zjazdów z nawierzchnią asfaltową. Krawężniki należy ustawić na ławie betonowej C-12/15 z oporem i podsypce cementowo-piaskowej.
- Obrzeżem betonowym 6x20 cm

Przed ułożeniem projektowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni należy zagęścić podłoże gruntowe do współczynnika $Is \geq 1,0$ dla nawierzchni jezdni oraz $Is \geq 0,97$ dla pozostałych nawierzchni.

Całość robót wykonać zgodnie ze Specyfikacją Techniczną Wykonania i Odbioru Robót.

6. OCHRONA TERENU I WPIS DO REJESTRU ZABYTKÓW

Teren, na którym zlokalizowana jest omawiana inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Działki objęte przedmiotową inwestycją nie znajdują się w granicach terenów górniczych.

8. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Zieleń istniejąca

Inwestor zobowiązał się iż we własnym zakresie usunie drzewa i krzewy kolidujące z projektowaną drogą jeszcze przed rozpoczęciem inwestycji.

Hałas i spaliny

Z uwagi na wykonanie nowej nawierzchni jezdni poziomy emisji spalin od pojazdów i hałasu nie powinien przekroczyć wartości dopuszczalnych.

Utylizacja odpadów drogowych

Materiały nadające się do ponownego użycia pochodzące z rozbiórek zostaną przewiezione na bazę Inwestora robót w celu ponownego ich wykorzystania lub utylizacji.

Ziemia uzyskana z wykopów w trakcie prowadzenia robót ziemnych zostanie wywieziona na wysypisko odpadów z zachowaniem przepisów dotyczących ochrony środowiska.

9. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania projektowanych obiektów określono w oparciu o niżej wymienione przepisy prawa.

- I. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane
- II. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- III. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- IV. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska
- V. Załącznik do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach należących do Inwestora stanowiących pas drogowy, oraz na działkach poza pasem drogowym na których przewidziano roboty budowlane niezbędne do realizacji całej inwestycji.

Realizacja inwestycji nie spowoduje jakichkolwiek ograniczeń w zagospodarowaniu, w tym w zabudowie nieruchomości znajdujących się w otoczeniu terenu inwestycji i nie zmienia zagospodarowania działek sąsiednich w stosunku do stanu istniejącego.

Obszar oddziaływania inwestycji drogowej ograniczy się do obszaru jej lokalizacji.

10. WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO

Zapotrzebowanie na wodę oraz sposób odprowadzenia ścieków

Inwestycja nie wymaga zaopatrzenia w wodę.

Wody opadowe i roztopowe zostaną odprowadzone do przydrożnych rowów

Emisja zanieczyszczeń

Z uwagi na wykonanie nowej nawierzchni jezdni oraz niewielkie natężenie ruchu poziomy emisji spalin powinien nie przekroczyć wartości dopuszczalnych.

Odpady

W myśl ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2001r. Nr 62, poz. 628) elementy powstałe z rozbiórki (gruz, elementy drogowe, grunt z wykopów itp.) nie są odpadami niebezpiecznymi.

Elementy nadające się do ponownego wykorzystania Wykonawca przekaże Inwestorowi i złoży je w miejscu przez niego wskazanym. Pozostałe odpady Wykonawca podda utylizacji.

Hałas i drgania

Nowa, pozbawiona nierówności, nawierzchni jezdni obniży poziom hałasu i drgań w obrębie inwestycji.

Wpływ obiektu na drzewostan, glebę i wody

Inwestycja nie wymaga wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektowaną jezdnią oraz infrastrukturą. Drzewa będą zabezpieczone przed uszkodzeniami podczas prowadzenia prac. Na skarpach zostaną założone zieleńce. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do systemu kanalizacji deszczowej wpłynie na poprawę stanu gleby i wód powierzchniowych i gruntowych.

ORGANIZACJA RUCHU

Projekt stałej i czasowej organizacji ruchu stanowi oddzielne opracowanie i zostanie zatwierdzone przez Zarząd Powiatowy po uprzednim uzyskaniu opinii Policji.

PRACE DODATKOWE

Wszystkie studnie kanalizacyjne i teletechniczne, należy wyregulować wysokościowo do projektowanych rzędnych.

Punkty osnowy geodezyjnej które kolidują z projektowaną inwestycją i które w trakcie robót ulegną zniszczeniu należy odtworzyć.

WYWŁASZCZENIA GRUNTÓW

Projektowana inwestycja usytuowana jest w istniejącym pasie drogowym oraz na działkach przeznaczonych pod pas drogowy zgodnie z podziałami geodezyjnymi.

UWAGI DOTYCZĄCE REALIZACJI INWESTYCJI

Geometria projektowanej ulicy została opracowana w oparciu o aktualny wtórnik i pomiary w terenie. Współrzędne geodezyjne punktów głównych osi jezdni zostały podane na planie.

Teren budowy powinien być zabezpieczony i zagospodarowany zgodnie organizacją ruchu na czas budowy oraz obowiązującymi przepisami budowlanymi i BHP.

Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci, takich jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, wodociągowe i kanalizacyjne powinno być poprzedzone określeniem przez kierownika budowy bezpiecznej odległości, w jakiej mogą być one wykonywane od istniejącej sieci. Bezpieczna odległość wykonywania robót ustala kierownik budowy w porozumieniu z właściwą jednostką, w której zarządzie lub użytkowaniu znajdują się te sieci. Miejsce robót należy oznakować napisami ostrzegawczymi i ogrodzić. Roboty ziemne w pobliżu sieci należy prowadzić ręcznie pod nadzorem odpowiednich służb.

Punkty osnowy geodezyjnej należy chronić przed zniszczeniem. Natomiast te, które w trakcie realizacji inwestycji zostaną zniszczone, należy odtworzyć. Stabilizację i wyrównanie nowych punktów osnowy należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego.

Wszystkie materiały użyte w czasie realizacji inwestycji oraz sposób ich wbudowania i odbioru powinny odpowiadać wymaganiom podanym w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Przed przystąpieniem do wykonania robót należy sprawdzić w Departamencie Geodezji czy, po przekazaniu niniejszej dokumentacji, na terenie objętym inwestycją nie zostały zaprojektowane i/lub wykonane inne sieci.

Współpraca:

Tomasz Kullk
Biuro Projektów Inżynierskich
ul. Spacerowa 15, Gajewo, 11-500 Głizycko
NIP 742-109-73-05, REGON 280533104

Projektant:
mgr inż. Robert Chocian
uprawnienia bud. do projektowania
bezograniczonej specjalności drogowej
PDL/0028/POOD/11
PDL/BD/0126/11

Informacje dotyczące planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

OBIEKT: PROJEKT BUDOWLANY

Przebudowa drogi gminnej nr 135017N w miejscowości Boćwinka gmina Kruklanki

INWESTOR:

Gmina Kruklanki

ul. 22 Lipca 1.; 11-612 Kruklanki

PROJEKTANT: mgr.inż Robert Chocian

ASYSTENT: mgr.inż Tomasz Kulik

mgr inż. Robert Chocian
uprawnienia bud. do projektowania
bez ograniczeń w dziedzinie drogowej
PDL/0028/PO00711
PDL/BD/0126/11

Tomasz Kulik
Biuro Projektów Inżynieryjnych
ul. Spacerowa 15, Gajewo, 11-500 Giżycko
NIP 742-109-13-05, REGON 280533104

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

1. Zakres robót objętych zamierzeniem inwestycyjnym
2. Kolejność realizacji robót
3. Wykaz istniejących obiektów budowlanych
4. Wykaz elementów, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi
5. Przewidywane zagrożenia w czasie realizacji robót budowlanych
6. Sposób instruktażu pracowników
7. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom podczas wykonywania robót budowlanych
8. Przechowywanie dokumentacji budowy i dokumentów, dotyczących eksploatacji maszyn i urządzeń technicznych

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Do sporządzenia planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zobowiązany jest Kierownik budowy. Plan BiOZ należy opracować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003r. /Dziennik Ustaw nr 120, poz. 1126/.

1. ZAKRES ROBÓT OBJĘTYCH ZAMIERZENIEM INWESTYCYJNYM

Zamierzenie inwestycyjne, dotyczy robót drogowych.

Zakres robót ■

– Roboty drogowe:

Wykonanie drogi o nawierzchni utwardzonej z nawierzchni asfaltowej.

Wymiana istniejących przepustów drogowych

– Organizacja ruchu:

ustawienie oznakowania pionowego.

2. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI ROBÓT

– prace pomiarowe,

– roboty rozbiórkowe ,

– korytowanie pod proj projektowane konstrukcje,

– wykonanie warstwy konstrukcyjnych

– wykonanie nawierzchni z kostki betonowej i płyt ażurowych

– ustawienie oznakowania pionowego,

– roboty wykończeniowe (humusowanie pasów zieleni i obsianie trawą).

Szczegółowy harmonogram robót budowlanych opracuje Kierownik Budowy bezpośrednio po przyjęciu placu budowy i uzgodni go z Inwestorem przedsięwzięcia.

3. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

W pasie objętym robotami, nie występują kubaturowe obiekty budowlane.

W sąsiedztwie znajdują się zabudowania mieszkalne i zagrodowe.

Istniejące obiekty drogowe, zlokalizowane w pasie drogowym

W rejonie inwestycji występują następujące rodzaje sieci uzbrojenia technicznego:

kablowa linia energetyczna,

kablowa linia teletechniczna,

kanalizacja sanitarna, wodociąg.

4. WYKAZ ELEMENTÓW, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI:

roboty rozbiórkowe prowadzone pod ruchem,

korytowanie pod projektowane konstrukcje.

Wykopy pod wymianę przepustów

5. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANYCH

Zgodnie z rozporządzeniem (Dz. U. 03.120. poz. 1126 z dnia 10 lipca 2003r) zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi mogą spowodować:

roboty prowadzone w strefie czynnych linii telekomunikacyjnych,

roboty prowadzone w strefie czynnych linii energetycznych i roboty prowadzone bezpośrednio na tych liniach,

roboty wykonywane w pobliżu wodociągu i roboty prowadzone bezpośrednio na tych liniach, roboty wykonywane w pobliżu kanalizacji deszczowej i sanitarnej i roboty prowadzone

bezpośrednio na tych liniach,

korytowanie pod nowe konstrukcje drogowe.

Nie wystąpią roboty z użyciem materiałów wybuchowych. Roboty nie mogą być prowadzone w temperaturach ujemnych (ze względu na technologię robót drogowych).

Zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi występujące podczas przedmiotowych robót budowlanych to:

upadki elementów z wysokości (upuszczenie materiałów i narzędzi z wysokości),

zetknięcie z ostrymi i wystającymi częściami maszyn, narzędzi i materiałów
 (skaleczenia, stłuczenia o wystające części maszyn i urządzeń),
 środki transportu poziomego w ruchu (uderzenia o przejeżdżające samochody),
 porażenia prądem elektrycznym (przy spawaniu oraz uszkodzeniu przewodów),
 oparzenia termiczne (przy spawaniu),
 nadmierny hałas,
 drgania i wibracje (przy obsłudze zagęszczarek i wibratorów),
 prace w wymuszonej pozycji (m. in. przy układaniu nawierzchni z betonowej kostki
 brukowej),
 prace związane z przemieszczaniem ręcznym i dźwiganiem ciężarów,
 pożar, wybuch (powstanie pożaru w wyniku stosowania substancji łatwopalnych).

6. SPOSÓB INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW

- Instruktaż ogólny przed przystąpieniem pracownika do pracy prowadzi służba bhp,
 - Instruktaż stanowiskowy prowadzi bezpośredni przełożony pracownika (kierownik budowy, majster). Instruktaż stanowiskowy należy przeprowadzić przy każdorazowej zmianie stanowiska pracy przez pracownika.
 - Przy pracach szczególnie niebezpiecznych, wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej (operatorzy maszyn drogowych, pilarze) i prace, które powinny być wykonywane co najmniej przez 2 osoby (oznakowanie i remont dróg na odcinkach nie zamkniętych dla ruchu), bezpośredni przełożony pracownika obowiązany jest każdorazowo przed przystąpieniem do pracy omówić warunki pracy, a w szczególności, gdy uległy one zmianie,
 - Bezpośredni przełożony zobowiązany jest każdorazowo powiadomić wszystkich pracowników o zmianie warunków na budowie przed przystąpieniem do pracy,
1. W razie wystąpienia zagrożenia dla zdrowia lub życia pracownika lub osób znajdujących się w strefie zagrożenia, prace należy natychmiast przerwać, ostrzec zagrożone osoby i zawiadomić o tym fakcie przełożonego,
 2. Wykonywanie prac bez środków ochrony osobistej tam, gdzie są one wymagane – jest zabronione - odpowiedzialny kierownik budowy,
- Nadzór nad wykonywaniem prac szczególnie niebezpiecznych należy powierzyć osobom przeszkolonym z zakresu bhp (kierownikowi budowy, majstrowi). Nadzorujący odpowiedzialny jest za bezpieczne wykonywanie tych prac.

7. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonania robót w strefach szczególnego zagrożenia

Przy wykonywaniu robót w strefach szczególnego zagrożenia należy stosować wszystkie dostępne środki techniczne, tj. maszyny, urządzenia, wyposażenie pracowników w sprzęt zgodnie z zapisami specyfikacji technicznych i obowiązujących przepisów dla takich robót oraz środki ochrony indywidualnej zabezpieczającej przed skutkami zagrożeń. W strefach zagrożenia i w ich sąsiedztwie należy: zapewnić odpowiedni dojazd lub tymczasowe objazdy, opracować i wdrożyć tymczasową organizację ruchu w postaci tymczasowego oznakowania pionowego, przewidzieć możliwość sprawnej ewakuacji na wypadek pożaru, powodzi lub innych sytuacji awaryjnych oraz zapewnić możliwość dojazdu dla służb ratowniczych, gdyby zaszła konieczność ich interwencji.

NA TERENIE BUDOWY NALEŻY BEZWZGLĘDNIENIE NOSIĆ UBRANIE Z LISTWAMI ODBLASKOWYMI LUB KAMIZELKI OCHRONNE.

Pierwsza pomoc

1. W razie poważnego wypadku należy zadzwonić pod numer służb ratowniczych,
2. Powiadamiając służby ratownicze należy podać następujące informacje:
 - swoje imię i nazwisko,
 - nazwę firmy i numer telefonu z jakiego się dzwoni,
 - miejsce wypadku (kilometraż, drogi dojazdowe, punkty odniesienia),
 - liczbę poszkodowanych,
 - co się wydarzyło,
 - w jakim stanie jest poszkodowany (oddycha, porusza się, ma widoczne obrażenia, itd.),
- Należy poczekać, aż służba ratownicza potwierdzi wyjazd do wypadku,
- Należy zadbać o odpowiednią liczbę załogi, która pomoże dotrzeć służbom ratowniczym na miejsce wypadku,
- Powiadomić o wypadku kierownika budowy odpowiedzialnego za roboty na danym odcinku, na którym zdarzył się wypadek,
- W razie wypadku ciężkiego, zbiorowego lub śmiertelnego, kierownictwo budowy obowiązane jest powiadomić PIP i Prokuraturę.

8. PRZECHOWYWANIE DOKUMENTACJI BUDOWY I DOKUMENTÓW, DOTYCZĄCYCH EKSPLOATACJI MASZYN I URZĄDZEŃ TECHNICZNYCH

Przechowywana dokumentacja budowy oraz dokumenty niezbędne do prawidłowej eksploatacji maszyn i urządzeń technicznych:

- dziennik budowy - w biurze kierownika budowy,
- dokumentację a techniczną j. w.,

dokumentacja budowy w zakresie BHP,
dokumentacja szkoleń wstępnych na stanowisku pracy - w biurze kierownika budowy,
dokumentacja szkoleń podstawowych i okresowych - w siedzibie firmy,
dokumentacja, dotycząca dopuszczenia do eksploatacji maszyn i urządzeń podlegających
dozorowi technicznemu - w biurze kierownika budowy,
protokoły z kontroli zewnętrznych i wewnętrznych stanu bezpieczeństwa na budowie -
w biurze kierownika budowy.

Szczegółowy instruktaż BHP w okresie prowadzenia robót, jak również stosowne - okresowe - szkolenia pracowników w zakresie obowiązków i zagrożeń, mogących wystąpić na budowie, przeprowadzi Kierownik robót i wpisze do Dziennika szkoleń.

Bezpośrednio przed przystąpieniem do robót budowlanych, Kierownik budowy ma obowiązek sporządzić „plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia”.

Numery telefonów, na które należy dzwonić w razie zaistnienia wypadku lub innego zdarzenia na budowie

| | |
|-------------------------------------|------------|
| POGOTOWIE RATUNKOWE..... | 999 |
| STRAŻ POŻARNA..... | 998 |
| POLICJA (tel. alarmowy)..... | 997 |

Współpraca:

Tomasz Kuliś
Biuro Projektów Inżynierskich
ul. Spodnie 11 11-500 Giżycko
NIP 742-100-1000, REGON 1430533104

Projektant:
mgr inż. Robert Chocian
uprawnienia bud. do projektowania
bezograniczeń w specjalności drogowej
PDL/0048/POOD/11
PDL/BD/0126/11



PODLASKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

POIIB.KK.7131/004/11

Białystok, dnia 30 maja 2011 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 5, poz. 42, z późniejszymi zmianami), art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późniejszymi zmianami) oraz § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83, poz. 578, z późniejszymi zmianami), Komisja Kwalifikacyjna Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że:

Pan ROBERT CHOCIAN
magister inżynier
o kierunku: budownictwo
urodzony dnia 8 czerwca 1974 r. w Giżycku

otrzymuje

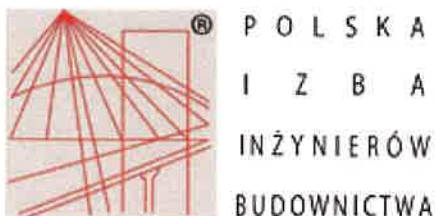
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny PDL/0028/POOD/11

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych:

- I. Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ww. ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, w wyżej wymienionej specjalności, niniejsze uprawnienia upoważniają do:
 - projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych**bez ograniczeń.**

- II. Zgodnie z § 18 ust. 1 oraz § 15 ww. rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane upoważniają do:
 - projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
 - droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
 - sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDL-4W4-89J-NRM *

Pan Robert Chocian o numerze ewidencyjnym PDL/BD/0126/11
adres zamieszkania ul. 42. Pułku Piechoty 127/45, 15-181 Białystok
jest członkiem Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-08-01 do 2019-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-06-26 roku przez:

Waldemar Jasielczuk, Zastępca Przewodniczącego Rady Podlaskiej 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.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.