

Inwestor: Gmina Brochów Brochów 125, 05-088 Brochów		
Nazwa projektu: Przebudowa drogi gminnej nr 380105W w miejscowości Nowa Wieś Śladów - Śladów dz. nr ewid. 26, 15/1, 328 w km 0+ 0000 - 0 +711,50 o dł. 711,50m.		
Adres: gm. Brochów obręb: Nowa Wieś Śladów , Śladów dz. nr ewid. 26, 15/1, 328		
Projektant: mgr inż. Stanisław Choiński	Uprawnienia: nr upr.:KBU1a – 2126/164/65	Podpis:
Opracował Krzysztof Kłos		
Stadium Projekt budowlany – wykonawczy		Data: 04/2015

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU BUDOWLANEGO

L.P	CZĘŚĆ OPISOWA	nr strony
1.	Oświadczenie projektanta	3
2.	Uprawnienia projektanta	4
3.	Zaświadczenie o członkostwie w Izbie Inżynierów Budownictwa	5
4.	Opis do projektu zagospodarowania terenu	6
5.	Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy	12
L.P	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	nr rysunku
1.	Projekt zagospodarowania terenu	1
2.	Przekrój konstrukcyjny	2
3.	Przekrój konstrukcyjny	3
4.	Prefabrykowane murki czołowe	4

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

OŚWIADCZENIE:

Oświadczam, że projekt jest wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami oraz wiedzą techniczną, a także zgodnie z umową i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant

mgr inż. Stanisław Choiński

nr upr. KBU1a-2126/164/65



OLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA

MINISTER KOMUNIKACJI

KBULa-2126/164/65

Warszawa, dnia ¹⁶⁴ 24 listopada 1965 r.

Za zgodność z oryginałem

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. — prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 14 i § 18 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa nr 23, poz. 73)

Obywatel mgr inż. Stanisław Choiński syn Mariana
urodzony dnia 1 maja 1932 roku w Puszczy Mariańskiej

otrzymuje

w specjalności dróg oraz mostów drogowych
uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami
budowlanymi łącznie w zakresie drogowych obiektów budowlanych
wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 i 3 zarządzenia nr 195 Ministra
Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r.



24p MINISTER KOMUNIKACJI
DYREKTOR DEPARTAMENTU

(mgr) [Signature]
24 XI 65



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-5JP-PZH-KUK *

Pan STANISŁAW CHOIŃSKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/3718/01
adres zamieszkania OLSZANKA 39, 96-300 PUSZCZA MARIAŃSKA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-01-01 do 2015-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-01-07 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej 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.

OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. Przedmiot i zakres inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 380105W w miejscowości Nowa Wieś Śladów - Śladów dz. nr ewid. 26, 15/1, 328 w km 0+ 0000 - 0 +711,50 o dł. 711,50m.

W zakres inwestycji wchodzi:

- roboty przygotowawcze,
- karczowanie pni drzew, krzewów i zagajników,
- remont istniejącego przepustu,
- regulacja zaworów wodociągowych,
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne
- profilowanie i zagęszczenie istniejącej nawierzchni,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego,
- wykonanie nawierzchni z kłińca,
- wykonanie poboczy

2. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Wycinek z mapy zasadniczej w skali 1:1000
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Wizja w terenie
- Ustalenia z inwestorem
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 03-07-2003 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich

umieszczania na drogach, Załącznik do Dziennika Ustaw nr 220, poz. 2181 z dn. 23-12-2003 r.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. nr 120/2003 ,poz.1133)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej ,specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. nr 202/2004 ,poz.2072)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. nr 120/2003 ,poz.1126)

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Droga posiada jezdnię ziemną, miejscami zdeformowaną o szerokości 3,50m. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne na pobocze gruntowe. Zagospodarowanie przyległego terenu stanowi zabudowa jednorodzinna oraz pola uprawne i łąki. Odcinek drogi obsługuje lokalny ruch mieszkańców. Przebudowa drogi ułatwi dojazd mieszkańcom do domów i w znacznym stopniu poprawi oraz rozwiąże problemy komunikacyjne oraz zwiększy bezpieczeństwo pojazdów, rowerzystów i pieszych.

4. Urządzenia obce w pasie drogowym

W pasie drogowym w otoczeniu projektowanych robót znajdują się następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć wodociągowa

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Przebudowę drogi projektuje uwzględniając pas terenu przeznaczony na drogę oraz istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego. Wszystkie elementy projektowanej drogi (jezdni) mieszczą się w granicach pasa drogowego. Załamania osi drogi oraz punkty charakterystyczne pokazano na projekcie zagospodarowania terenu. Załamania osi większe od 1° zaokrąglono łukami poziomymi, tak dobierając ich wartości, aby optymalnie wykorzystać istniejącą nawierzchnię drogową.

W ramach projektu zostanie zaprojektowana jedna dwukierunkowa jezdnia o nawierzchni z kłińca, o szerokości 3,50m. Przed przystąpieniem do wykonania podbudowy z kruszywa łamanego, nawierzchnia wymaga profilowania i zagęszczenia. Istniejąca nawierzchnia jest traktowana jako dolna warstwa podbudowy.

W profilu podłużnym, na odcinku od km 0+000,00 do km 0+711,50 projektowana droga wyniesiona zostanie powyżej istniejącej rzędne od 10cm do 38cm. Nie spowoduje to istotnych zmian ukształtowania wysokościowego przyległego terenu, a poprawi odwodnienie na przyległy teren. Pochylenia podłużne niwelety odzwierciedlają pochylenia istniejące. Istniejący przepust należy wyremontować na nowy $\varnothing 50$ l=7,00 km 0+328,00.

Zieleń " drzewa, krzewy"

Planuje się karczowanie pni drzew, krzewów i zagajników.

6. Parametry techniczne

- klasa drogi D
- prędkość projektowa 30 km/h
- długość drogi 711,50
- szerokość drogi 3,50m
- obustronne pobocza – 0,50m

7. Zestawienie powierzchni

- powierzchnia jezdni - 2498,00m²
- powierzchnia pobocza - 785,57 m²

8. Konstrukcja nawierzchni

Po ustaleniu z Inwestorem, zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni dla:

Konstrukcja elementów drogi

I. – droga -----od km 0+000,00 do km 0+515,00

8cm – nawierzchnia z kłińca 0/31,5 mm

20cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. po zagęszczeniu 0/63 mm

10 cm – w-wa odcinająca z piasku średnioziarnistego stabilizowanego mech. po zagęszczeniu

II. – pobocze

38cm – utwardzone pobocze z pospółki

I – droga -----od km 0+515,00 do km 0+711,50

8cm – nawierzchnia z kłińca 0/31,5 mm

20cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. po zagęszczeniu 0/63 mm

10 cm – w-wa odcinająca z piasku średnioziarnistego stabilizowanego mech. po zagęszczeniu

III. – pobocze

10cm – utwardzone pobocze z pospółki

9. Roboty ziemne

Roboty ziemne będą polegały na wykorytowaniu ist. nawierzchni oraz na przeprofilowaniu istniejącej nawierzchni. Podłoże gruntowe pod nawierzchnię należy wyprofilować i zagęścić do wskaźnika zagęszczenia minimum - $I_s = 1$. W przypadku stwierdzenia zalegania w podłożu gruntów niebudowlanych, nie nadających się do zagęszczenia, należy je wymienić.

10. Odwodnienie

Odwodnienie drogi odbywać się będzie powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne na pobocze.

11. Ochrona konserwatorska

Inwestycja nie jest położona na obszarze objętym ochroną konserwatorską lub w otoczeniu obiektów objętych ochroną konserwatorską. Inwestycja nie jest położona na obszarze lub w otoczeniu dóbr kultury współczesnej. W obrębie prowadzonych robot nie występują zainwentaryzowane zabytki ani odkrywki archeologiczne.

12. Wpływ na środowisko

Przebudowywana droga nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko. Ewentualny hałas przy robotach drogowych nie będzie przekraczał natężenia dopuszczalnego dla otoczenia i będzie krótkotrwały.

Inwestycja nie jest położona na obszarze objętym ochroną przyrody na podstawie przepisów o ochronie przyrody.

Przebudowa drogi zmniejszy uciążliwość oddziaływania hałasu i emisji spalin, co wpłynie na poprawę ochrony zdrowia osób przebywających w tym obszarze. Wykonanie nowej nawierzchni drogi poprawi płynność ruchu pojazdów co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu. Wykonanie odwodnienia drogi

poprawi gospodarkę wodami opadowymi w okresie jesienno-zimowym i wiosennym miejscami nieprzejezdność drogi.

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia została sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 23.06.2003 r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. Ustaw Nr 120 poz.1126).

1. Zakres robót oraz kolejność realizacji obiektów.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 380105W w miejscowości Nowa Wieś Śladów - Śladów dz. nr ewid. 26, 15/1, 328 w km 0+ 0000 - 0 +711,50 o dł. 711,50m.

W zakres inwestycji wchodzi:

- roboty przygotowawcze,
- karczowanie pni drzew, krzewów i zagajników,
- remont istniejącego przepustu,
- regulacja zaworów wodociągowych,
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne
- profilowanie i zagęszczenie istniejącej nawierzchni,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego,
- wykonanie nawierzchni z kłińca,
- wykonanie poboczy

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Na terenie objętym projektowaną przebudową zlokalizowane są:
– sieć wodociągowa

3. Wskazanie elementów zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

- nie występują takie elementy

4. Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych.

Zagrożenia:

- ruch pojazdów transportowych i maszyn drogowych przy jednoczesnym zapewnieniu dojazdu do znajdujących się przy drodze posesji;
- praca spycharki, równiarki, koparki przy wykonywaniu robót ziemnych i załadunku nadmiaru gruntu na samochody do wywozu,
- praca maszyn drogowych – równiarka, walce, samochody samowyladowcze dowożące kruszywo – podczas wykonywania podbudowy
- wykopy powstałe w trakcie robót ziemnych;
- odsłonięte podczas robót ziemnych sieci;
- przenoszenie ciężkich materiałów;

Realizacja zadania w pasie drogowym może spowodować zagrożenie dla robotników ze strony:

- pojazdów poruszających się ulicą.

Wskazania:

- zabezpieczenie strefy wykonywanych robót poprzez oznakowanie i zabezpieczenie robót drogowych,
- wyznaczenie strefy niebezpiecznej podczas pracy koparki minimum 6,00 m,
- Należy wprowadzić taką organizację ruchu drogowego, według której obowiązywać będą przepisy ruchu drogowego z zabezpieczeniem ruchu pieszych

Każda z wymienionych kategorii robót powinna posiadać plan i procedurę bezpiecznego jej wykonywania, zaś pracownicy powinni być przeszkoleni na okoliczność prac przewidzianych w poszczególnych kategoriach.

5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Obowiązkiem kierownictwa budowy jest zapewnienie przeszkolenia każdego pracownika zatrudnionego na budowie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Szkolenia powinny być prowadzone przez osobę posiadającą stosowne uprawnienia i wiedzę oraz umiejętność przekazywania wiedzy uczestnikom szkolenia. Pracownicy szkoleni mają obowiązek poświadczyć własnym podpisem nabycie wiedzy, która została im przekazana w trakcie szkolenia. Kierownictwo budowy jest zobowiązane do przekazania osobie prowadzącej szkolenia wskazówek, co do programu szkolenia, w którym powinny być w sposób szczególny eksponowane zagrożenia związane z robotami kategorii wymienionych w punkcie 4.

Kierownik budowy i kierownicy niższych szczebli mają obowiązek sprawdzenia, czy pracownik przystępujący do pracy został przeszkolony. Ponadto kierownicy robót kategorii wymienionych w punkcie 4 powinni dodatkowo zwrócić uwagę pracownikom podejmującym pracę na szczególne rodzaje zagrożeń wiążące się z daną kategorią. Dodatkowo, kierownicy powinni pouczyć pracowników o obowiązku zwracania uwagi na przypadki nie stosowania się innych pracowników do obowiązujących zasad bezpieczeństwa, a w razie rażących przypadków - zgłaszania takich zdarzeń przełożonym.

Kierownik budowy jest zobowiązany do okresowego sprawdzania przestrzegania zasad bezpieczeństwa i higieny pracy i sporządzania raportu z tej czynności.

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.

Kierownik budowy i nadzór mogą wykorzystywać dla zapewnienia bezpieczeństwa robót następujące środki techniczne i sposoby organizacji robót;

- wygradzenia i oznaczenia stref, gdzie prowadzone są roboty szczególnie niebezpieczne,
- informowanie i powiadamianie o miejscu, czasie i sposobach prowadzenia robót niebezpiecznych oraz sposobach zachowania zapewniających bezpieczeństwo,
- harmonizacji i takiego organizowania prowadzenia robót niebezpiecznych, by zagrożenia dotyczyły możliwie jak najmniejszej liczby pracowników i miały miejsce w porze gdy potencjalne zagrożenia tak pracujących na budowie jak i ewentualnych osób postronnych są minimalne,
- zapewnienie pracownikom pracującym w strefach zagrożenia niezbędnych indywidualnych środków ochrony,
- zapewnienie niezbędnych sprawdzeń sprawności i stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń technicznych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa,
- zapewnienia właściwego zabezpieczenia miejsc i stref niebezpiecznych podczas przerw w pracy (np. głębokie wykopy, urządzenia elektryczne pod napięciem, zabezpieczenie maszyn i sprzętu przed uruchomieniem przez osoby nieupoważnione, etc.),
- zorganizowanie miejsca gdzie można udzielać pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach,
- zorganizowanie służby odpowiadającej za bezpieczeństwo i ochronę mienia na budowie.

Szczegółowy plan bioz opracowuje kierownik budowy zgodnie z cytowanym na wstępie rozporządzeniem.

Planowane roboty przy przebudowie drogi są robotami liniowymi na otwartym terenie. Nie zachodzi niebezpieczeństwo, które uniemożliwiłoby sprawną ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.