

PROJEKT BUDOWLANY

ADRES:

ULICA GRUNWALDZKA

17-100 Bielsk Podlaski

Działka nr geod:

4200/4, 4208/2, 2169/2

INWESTOR: Burmistrz Miasta Bielsk Podlaski
ul. Kopernika 1
17-100 Bielsk Podlaski

BRANŻA : **DROGOWA**

NAZWA

OPRACOWANIA: Przebudowa dróg miejskich, polegająca na budowie nawierzchni ulic, pasów pieszo-jezdných, chodników, zjazdów, parkingów oraz budowie sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej wraz z przebudową infrastruktury technicznej w ulicach: Sikorskiego (od ul. Rejtana do ul. Kowalskiej), Kochanowskiego, Matejki, Kołtąja, Kowalskiej, Plater, Wschodniej, Harcerskiej, Broniewskiego, Grunwaldzkiej, Okrężnej, Młynowej oraz na skrzyżowaniach z ulicami: Kleeberga, Mickiewicza, Rejtana, Skłodowskiej-Curie na działkach o nr geod.: 4815, 4803/1, 4803/2, 4804, 4241/6, 2213/18, 2231/7, 4749/1, 4767, 4181, 4166, 3882/10, 4206/1, 3882/5, 3882/7, 4013, 4794, 4217, 2168/4, 3950, 4797, 2169/2, 4234, 2167/2, 2188/1, 2189/1, 2190/1, 2191/1, 2066, 2113/8, 3932, 3904, 3909, 3966, 3968, 4059/9, 4907/8, 4208/2, 4027, 3762, 3767/2, 3767/3, 3951, 1992/2, 1737/2, 4200/4 położonych na terenie miasta Bielsk Podlaski.

ULICA GRUNWALDZKA

WSPÓLNY SŁOWNIK ZAMÓWIEŃ CPV

Załącznik Nr. 2
do decyzji Nr. 200/2015
z dnia 01.07.2015
Nr sprawy AS. 6940.12.2015

Branża drogowa

Grupa robót 45230000-8

Klasa robót 45233000-9

Kategoria robót 45233310-1

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIE NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Andrzej KONOPIŃSKI	244/74
	Asystent	mgr inż. Antonino GRACEFFA	-----

Gdańsk, 3 listopad 2014r.

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

Spis treści

I. OPIS TECHNICZNY.....	3
1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU.....	3
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	3
3. STAN ISTNIEJĄCY.....	4
3.1 Układ sytuacyjny.....	4
3.2 Warunki ruchowe.....	4
3.3 Istniejąca konstrukcja	4
3.4 Warunki gruntowo-wodne	4
4. ZAKRES PRAC.....	4
5. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE.....	4
5.1 Przebieg drogi w planie.....	4
5.2 Parametry projektowanej drogi.....	4
5.3 Przekrój normalny.....	5
5.4 Konstrukcja nawierzchni.....	5
5.5 Niweleta projektowanej drogi.....	6
5.6 Krawężniki i obrzeża	6
5.7 Odwodnienie.....	6
5.8 Roboty ziemne.....	6
5.9 Oddziaływanie na środowisko.....	7
II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	10
III. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE.....	14
1. Decyzje o nadaniu uprawnień – projektant	14
2. Zaświadczenie o członkostwie OIIB.....	15
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	16

I. OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU

Niniejszy projekt opracowano na podstawie:

- Zlecenia Gminy Miejskiej Bielsk Podlaski,
- Decyzja Burmistrza Miasta Bielsk Podlaski z dnia 18 czerwca 2014 roku znak: Gk.6220.9.2014 o środowiskowych uwarunkowaniach,
- Decyzja nr 16/2014 Burmistrza Miasta Bielsk Podlaski z dnia 23 lipca 2014r. znak: GP.6733.16.2014.PK o lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- Podkładów mapowych w skali 1:500,
- Wizji oraz pomiarów polowych w terenie wykonanych przez zespół projektowy,
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Obowiązujących norm, normatywów i przepisów,
- Warunki gestorów sieci:
 - ✓ Warunki Przedsiębiorstwo Komunalne – TDP.I.07/31/2014
 - ✓ Warunki oświetlenia Urzędu Miasta (26.03.2014) – GK.7031.6.11.2014
 - ✓ Warunki oświetlenia Urzędu Miasta (18.06.2014) – GK.7031.6.11.2014
 - ✓ Warunki Orange Polska S.A. – TODDRA-36651-113/14/WA
 - ✓ Warunki kanalizacji deszczowej Urzędu Miasta – GK 7021.2.60.2014
 - ✓ Warunki modernizacji oświetlenia PGE Dystrybucja S.A. - RE3/RR3/RP/3448/2014

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt drogowy w zakresie budowy i przebudowy:

ULICA GRUNWALDZKA

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie bielskim, w gminie miejskiej Bielsk Podlaski.

Droga znajdująca się w zakresie opracowania w obecnym stanie posiadają nawierzchnię bitumiczną z występującymi zjazdami, skrzyżowaniami.

W ramach przebudowy w istniejącym pasie drogowym planuje się wykonać w szczególności:

- roboty rozbiórkowe, roboty ziemne,
- roboty sieciowe (wg projektów branżowych)
- dostosowanie konstrukcji jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla kategorii ruchu KR2,
- wykonanie nawierzchni elementów drogowych (m.in. droga, zjazdy, chodniki, skrzyżowania),
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego wg projektu stałej organizacji ruchu.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1 Układ sytuacyjny

W stanie istniejącym droga ma szerokość zmienną, dochodzącą do 6,0 m wraz z nierównomiernej szerokości chodnikami w granicach pasa drogowego.

3.2 Warunki ruchowe

Ulica posiada kategorię ruchu KR2. Na drodze poza ruchem samochodów osobowych występuje ruch pieszych, który odbywa się po istniejących chodnikach.

3.3 Istniejąca konstrukcja

Ulica na całym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną. Stan techniczny i równość istniejącej nawierzchni są niezadowalające. Występują liczne uszkodzenia: nierówności, zapadnięcia, spękania, wyboje.

3.4 Warunki gruntowo-wodne

Dla projektowanej odbudowy określono grupę nośności podłoża jako G3. Głębokość przemarzania gruntu wynosi 1.2m p.p.t. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej planowaną inwestycję zaliczono do I kategorii geotechnicznej (§ 3.1).

4. ZAKRES PRAC

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów obejmuje:

- prace pomiarowe,
- roboty rozbiórkowe, roboty ziemne - wykonanie wykopów / nasypów pod przebudowywane elementy drogowe, sieci
- budowa i przebudowa sieci (wg projektów branżowych)
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni pod przebudowywane elementy drogowe,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego

5. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE

5.1 Przebieg drogi w planie

Przebieg drogi wynika bezpośrednio z istniejącego zagospodarowania pasa drogowego, z niewielkimi korektami geometrii i regulacją wyłukowań, zjazdów, skrzyżowań.

5.2 Parametry projektowanej drogi

5.2.1 Parametry techniczne

- | | |
|-------------------|-----|
| – kategoria ruchu | KR2 |
| – klasa drogi | D |

- prędkość projektowa $V_{pr} = 30 \text{ km/h}$

jezdnie

- szerokość jezdni 6,0 m
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% daszkowe

chodniki

- szerokość chodnika do 2,0 m
- pochylenie poprzeczne 2% w kierunku jezdni

5.3 Przekrój normalny

W projektowanym rozwiązaniu droga ma szerokość 6,0 m (2x3,00 m) i spadek daszkowy o pochyleniu 2 %. Przebudowywane zjazdy mają szerokość zmienną, w przeważającej mierze 3,5m. Chodniki mają szerokość 2,0m w miarę możliwości jaką daje szerokość pasa drogowego.

5.4 Konstrukcja nawierzchni

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz.430), a także warunków gruntowo-wodnych projektuje się następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 5 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC16P 7cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 20 cm
- grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ 15 cm
- istniejące podłoże gruntowe

Na połączeniach przebudowywanej drogi z istniejącą konstrukcją nawierzchni przed ułożeniem warstwy wiążącej należy zastosować siatkę wzmacniającą w miejscu dowiązania do konstrukcji istniejącej.

Konstrukcja zjazdów, parkingów:

- warstwa ścieralna kostki betonowej wibroprasowanej 8 cm
- podsypka cementowo -piaskowa 3 cm
- podbudowa KŁSM 0-31,5 15 cm
- grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ 10 cm
- istniejące podłoże gruntowe

Konstrukcja chodnika:

- warstwa ścieralna kostki betonowej wibroprasowanej 6 cm
- podsypka cementowo – piaskowa 3 cm
- podbudowa KŁSM 0-31,5 15 cm

- istniejące podłoże gruntowe

Wykonawca przed przystąpieniem do prac obowiązany jest uzyskać akceptację Zamawiającego w zakresie kolorystyki chodników i zjazdów.

5.5 Niweleta projektowanej drogi

Wysokościowy przebieg drogi bezpośrednio wynika z jej ukształtowania w stanie istniejącym oraz projektowanej technologii wzmocnienia nawierzchni. Minimalny spadek podłużny wynosi 0,3%. Rozwiązanie wysokościowe niwelety przebudowywanego odcinka drogi pokazano w części rysunkowej niniejszego opracowania.

5.6 Krawężniki i obrzeża

Przebudowywana jezdnia ograniczona jest krawężnikiem betonowym 15x30cm ustawionym na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 ze światłem 12cm. Krawężnik przed zjazdami oraz przed przejściami dla pieszych zaprojektowano w postaci krawężnika najazdowego o świetle 3 cm wymiarach 15x22cm posadowionym na ławie betonowej z oporem. Obniżenie światła krawężnika do 3 cm zaprojektowano przez rampy na długości 1,00m.

Chodnik od strony przyległych posesji oraz od strony pasa zieleni ograniczono obrzeżem betonowym 8x30cm ustawionym na podsypce cementowo-piaskowej.

Zakończenie zjazdów zaprojektowano jako opornik betonowy wtopiony 12x25cm posadowiony na ławie betonowej z oporem.

5.7 Odwodnienie

Wody opadowe zostaną odprowadzone za pomocą odpowiednich spadków podłużnych - zgodnie z niweletą projektowaną, oraz poprzecznych – spadek daszkowy 2%, do wpustów ulicznych wpiętych do kanalizacji deszczowej. Wpusty ściekowe żeliwne klasy D400 w wymiarach 600 x 400 mm z kratą uchylną ryglowaną zostaną zabudowane na typowej betonowej studziencie ściekowej. Szczegóły przedstawiono w projekcie branżowym.

5.8 Roboty ziemne

Zasadnicze roboty ziemne związane z wykonaniem koryta pod drogi należy wykonać mechanicznie. W trakcie realizacji prac ziemnych niedopuszczalne jest doprowadzenie do nawodnienia gruntów na których zostanie posadowiona nowa nawierzchnia drogi. W związku z ryzykiem wystąpienia opadów w trakcie prowadzonych prac, należy niezwłocznie po zakończeniu prac sieciowych wykonać stabilizację cementem dna wykopów. Wykonawca robót winien zapewnić odprowadzenie wód opadowych z wykonywanych wykopów. W przypadku rozmoczenia gruntów spoistych należy dokonać ich wymiany na zagęszczalne piaski.

Podłoże formować i zagęszczać warstwami o grubości 20-30cm zgodnie z wymaganiami PN-S02205:1998 oraz specyfikacjami technicznymi D-02.00.00. Wskaźnik zagęszczenia podłoża pod warstwy konstrukcyjne wynosi $I_s=1,00$. Roboty należy poprzedzić przekopami kontrolnymi w celu zabezpieczenia się przed ewentualną kolizją z urządzeniami obcymi nie

zinwentaryzowanymi. W miejscach skrzyżowania z istniejącym uzbrojeniem terenu wykonać rury osłonowe.

5.9 Oddziaływanie na środowisko

Przedmiotowa inwestycja została zaliczona w § 3 ust 1 pkt 60 i 79 Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ustalony jest fakultatywnie po zasięgnięciu opinii organów ochrony środowiska Burmistrz Miasta Bielsk Podlaski dla w/w inwestycji wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Rozwiązania projektowe zawarte w tym opracowaniu zawierają uwagi oraz warunki zawarte w/c decyzji środowiskowej. Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie nawierzchni w

Ul. Grunwaldzkiej oraz na budowie infrastruktury wodociągowej i kanalizacyjnej w tej ulicy.

Główne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji, związane będzie z prowadzeniem robót kanalizacyjnych i wodociągowych (ułożenie sieci) i robót drogowych oraz ruchem pojazdów samochodowych. W czasie prowadzenia prac drogowych może dojść do krótko trwającego wzrostu emisji zanieczyszczeń do środowiska w postaci pyłów w wyniku prowadzonych robót ziemnych, spalin z pojazdów drogowych i emisji hałasu związanego z pracą sprzętu budowlanego. Uciążliwości związane z przebudową drogi ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

Biorąc pod uwagę fakt, iż planowana budowa drogi będzie realizowana w istniejącym przebiegu pasa drogowego, można stwierdzić, iż przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, tym bardziej, że przedstawiono szereg rozwiązań chroniących środowisko. Mianowicie, w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w fazie robót budowlanych, planuje się skrócenie czasu przebudowy drogi do niezbędnego minimum. Ponadto, przewiduje się prace sprzętu mechanicznego w porze dziennej w godzinach 6.00 – 22.00, kiedy to hałas jest najmniej uciążliwy dla otoczenia.

Inwestor zadba również o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę, co wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleb i wód gruntowych związkami ropopochodnymi. Pracujący na budowie sprzęt mechaniczny będzie poruszał się tylko w obrębie pasa drogowego, a w czasie przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączane. Beton asfaltowy z wytwórni jak i kruszywo dowożone będzie specjalistycznymi, oplandekowanymi pojazdami. Niewbudowany w danym dniu beton asfaltowy zostanie odwieziony do wytwórni mas bitumicznych.

Odpady będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w szczelnych kontenerach, a następnie przekazywane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w tym zakresie. Materiały rozbiórkowe zostaną wywiezione i odpowiednio wykorzystane. Na potrzeby pracowników budowlanych baza budowy zostanie

wyposażona w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych. Po zakończeniu prac budowlanych teren inwestycji zostanie uporządkowany.

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych czy innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej, obszarach górskich, obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych oraz obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. W/w inwestycja z uwagi na usytuowanie i znaczną odległość od obszarów chronionych nie będzie oddziaływać na kompleksy leśne, rezerваты, pomniki przyrody czy parki. Ponadto należy nadmienić, iż obszar inwestycji nie wchodzi w skład terenów objętych ochroną przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach Natura 2000 oraz na pozostałych formach ochrony przyrody. W bliskim sąsiedztwie nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe, czy archeologiczne, a zasięg potencjalnych zmian w wyniku realizacji inwestycji nie będzie stanowił bariery ograniczającej drożność korytarzy ekologicznych. Zgodnie z informacją zawartą w projekcie, oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe, odwracalne i nie przekroczy standardów jakości środowiska, w związku z tym nie będzie niekorzystnie wpływać na mieszkańców. Aby ten wpływ był jak najmniej uciążliwy prace będą prowadzone w porze dziennej przy użyciu sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym. Lokalizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego wyklucza możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko. Z dokumentacji wynika, iż wszelkie działania w zakresie realizacji przedsięwzięcia zostały tak zaplanowane, aby służyły zachowaniu równowagi środowiskowej na obszarze, gdzie planowana jest realizacja przedmiotowego zadania. Planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane technologicznie z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać. (Nie zachodzi konieczność wycinki drzew i krzewów.) W trakcie realizacji inwestycji wykorzystane będą takie surowce jak: woda, piasek, kruszywo naturalne. W/w przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Biorąc pod uwagę usytuowanie, rodzaj i skalę przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie będzie stanowiła znacznej uciążliwości. Planowane zamierzenie inwestycyjne będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania) i krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy). Budowa przedmiotowej drogi spowoduje poprawę warunków komunikacyjnych w tej części miasta Bielsk Podlaski i przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości dla środowiska ze względu na poprawę parametrów technicznych i bezpieczeństwa jazdy.

Z rozwiązań projektowych zawartych w niniejszej dokumentacji projektowej z punktu widzenia kryteriów określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz informacji z przedłożonej dokumentacji

przedsięwzięcia i wymaganych prawem opinii wynika, iż budowa drogi gminnej nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko w fazie eksploatacji ponieważ:

- uciążliwość przedsięwzięcia powinna zamykać się w granicach projektowanego pasa drogowego,
- warunki wykorzystania terenu położonego poza projektowanym pasem drogowym nie mogą być zmienione w stosunku do stanu sprzed realizacji inwestycji.

Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze objętym ochroną konserwatorską. Na terenie objętym inwestycją oraz w jej sąsiedztwie brak jest stanowisk archeologicznych. Jednakże w przypadku natrafienia w trakcie prowadzenia prac ziemnych na przedmiot, co do którego będzie przypuszczenie, że jest zabytkiem, zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami należy wstrzymać roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, miejsce zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków, a o przedmiocie i miejscu jego odkrycia niezwłocznie zawiadomić właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, ponieważ na terenach, gdzie stwierdzono występowanie zabytków archeologicznych, prowadzenie robót budowlanych/ziemnych lub innych działań mogących spowodować przekształcenie, uszkodzenie lub zniszczenie zabytku archeologicznego, wymaga przeprowadzenia wyprzedzających badań archeologicznych.

Zgodnie z przepisami art. 31 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, inwestor ma obowiązek pokryć koszty badań archeologicznych w zakresie, w jakim roboty budowlane/ziemne lub inne działania zniszczą lub uszkodzą zabytek archeologiczny. Zakres i rodzaj badań określa właściwy organ ochrony zabytków w drodze decyzji. Zgodnie z przepisami art. 36 ust. 1 pkt 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, prowadzenie badań archeologicznych wymaga pozwolenia właściwego organu ochrony zabytków.

Projektował :

mgr inż. Andrzej Konopiński
upr. 244/74



II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

1). zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów obejmuje:

- prace pomiarowe,
- roboty rozbiórkowe, roboty ziemne - wykonanie wykopów / nasypów pod przebudowywane elementy drogowe,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni pod przebudowywaną drogę,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych pod przebudowywane pobocza oraz zjazdy.

2). wykaz istniejących obiektów budowlanych

Istniejące obiekty drogowe oraz sieci uzbrojenia technicznego:

- sieć wodociągowa;
- sieć kanalizacyjna;
- kable elektroenergetyczne;
- sieć teletechniczna.

3). elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- 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,
- czynny ruch kołowy oraz zachowania ciągłość ruchu pieszego
- głębokie wykopy,
- korytowanie pod nowe konstrukcje drogowe.

4). przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych

- wejście osób postronnych na teren realizacji budowy – możliwość wypadku,
- przebywanie oraz praca w zasięgu sprzętu mechanicznego: koparki, samochody samowyladowcze, spycharki, walce samojezdne, dźwigi itp. – możliwość wypadku,

- wykonywanie wykopów, umacnianie ścian, odwadnianie dna wykopów oraz rozbiórki obudowy wykopów i ostateczne zasypywanie wykopów – możliwość przysypania osób przebywających w wykopach oraz wpadnięcia osób przebywających w pobliżu.
- wykonywanie wykopów – niebezpieczeństwo natrafienia na niezainwentaryzowane sieci podziemne energetyczne,
- wykonywanie wykopów w gruntach silnie nawodnionych, w razie niedokładnego lub niewłaściwego odwodnienia wykopu albo niestarannego wykonania obudowy i zabezpieczenia dna wykopu woda podziemna może powodować zawalenie się wykopu i przysypanie osób przebywających w wykopie,
- podnoszone lub opuszczane materiały do wbudowania – możliwość przygniecenia,
- prace prowadzone sprzętem zmechanizowanym w obrębie sieci napowietrznej - możliwość porażenia prądem operatorów sprzętu jak również ludzi przebywających w pobliżu,
- czynny ruch kołowy -zagrożenie dla pieszych oraz pracowników przebywających bezpośrednio na drodze,
- 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,
- 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,
- przeciążenie sprzętu zmechanizowanego,
- brak osłon zapobiegających wypadkom przy ruchomych częściach mechanizmów,
- używanie nieodpowiednich - nie atestowanych, zużytych, zniszczonych zawiesi,

5). sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych

Ze względu na charakter warunków realizacji robót instruktaż ogólny musi być prowadzony przed przystąpieniem do pracy oraz instruktaż stanowiskowy osobny dla obsługi poszczególnych maszyn i urządzeń, które będą stosowane w trakcie budowy i musi obejmować następujące elementy:

INSTRUKTAŻ OGÓLNY obejmujący:

- Przekazanie pracownikom, jaki zakres i rodzaj robót będzie wykonywany w danym okresie, rozdział zadań i odpowiedzialności dla poszczególnych pracowników,
- Zapoznanie pracowników z zagrożeniami mogącymi występować podczas realizacji robót,

- Wyznaczenie stref zagrożeń,
- Zapoznanie pracowników z organizacją robót oraz organizacją transportu materiałów i organizacją komunikacji,
- Sprawdzenie i uzupełnienie w miarę potrzeb wyposażenia pracowników w sprzęt ochrony osobistej, oraz odzież ochronną itp.
- Sprawdzenie sprawności i stanu technicznego sprzętu i narzędzi wykorzystywanych do wykonywania robót,
- Przeszkolenie pracowników w zakresie posługiwania się sprzętem i narzędziami (dotyczyć to będzie pracowników, którzy po raz pierwszy będą używać danego sprzętu),
- Określenie zasad i sposobu zabezpieczenia terenu realizacji robót przed dostępem osób postronnych,
- Instruktaż w zakresie przestrzegania zasad bhp dotyczących realizacji robót i używania sprzętu budowlanego.

INSTRUKTAŻ STANOWISKOWY, który obejmuje:

- Sprawdzenie i uzupełnienie w miarę potrzeb wyposażenia pracowników w niezbędny dla poszczególnych pracowników na danym stanowisku, sprzęt ochrony osobistej, oraz odzież ochronną itp.
- Sprawdzenie sprawności i stanu technicznego sprzętu i narzędzi, wykorzystywanych do wykonywania robót na danym stanowisku, zapoznanie pracownika (pracowników) z instrukcją obsługi urządzenia, do którego obsługi został przydzielony,
- Przeszkolenie pracowników w zakresie posługiwania się sprzętem i narzędziami ze szczególnym zwróceniem uwagi na prawidłowość ich użytkowania,
- Instruktaż w zakresie przestrzegania zasad bhp dotyczących używania powierzonego do użytkowania sprzętu budowlanego oraz sposobu sprawdzania jego sprawności i zabezpieczeń przed narażeniem zdrowia i życia w trakcie jego obsługi,

Instruktaż stanowiskowy przeprowadza osoba kierująca pracownikami, wyznaczona przez pracodawcę, posiadająca odpowiednie kwalifikacje oraz doświadczenie zawodowe, a także przeszkolenie w zakresie metod prowadzenia instruktażu.

Pracownicy dopuszczeni do robót w wykopach głębokich i na wysokości winni zostać zapoznani z planem „BIOZ” i pouczeni o konieczności stosowania środków ochrony osobistej oraz bezwzględny przestrzeganiu przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

Operatorzy sprzętu budowlanego muszą posiadać specjalistyczne uprawnienia.

Na budowie powinna znajdować się osoba przeszkolona w zakresie udzielania pierwszej pomocy, wyposażona w apteczkę oraz dysponująca telefonem na pogotowie ratunkowe i policję.

Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem osób posiadających stosowne uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi i montażowymi.

6). Środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i prawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń

a) Środki techniczne:

- Zagospodarowanie placu i zaplecza budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami.
- W pomieszczeniu kierownika budowy zlokalizowany będzie punkt pierwszej pomocy z apteczką i będzie odpowiednio oznakowany.
- Sprzęt ochrony indywidualnej.
- Narzędzia i sprzęt budowlany (rusztowania, drabiny, żuraw, dźwig itp.) atestowany, sprawny technicznie i wykorzystywany zgodnie z jego przeznaczeniem, instrukcją użytkowania i zasadami bhp.
- Tablice informacyjne oraz wyгородzenie strefy prowadzenia robót poprzez barierki lub taśmy uniemożliwiające wejście osobom postronnym podczas wykonywania robót.

b) Środki organizacyjne:

- Zabezpieczenie miejsca wykonywania robót przed dostępem osób postronnych, np. poprzez wyгородzenie miejsc robót folią białą-czerwoną, oraz odpowiednie oznakowanie.
- Ustalić z pracownikami harmonogram realizacji poszczególnych elementów robót i terminarz wykonywania prac o szczególnym zagrożeniu bezpieczeństwa, aby uczulić ich, aby w tym okresie zachowali szczególną ostrożność przy wykonywaniu zagrożonych czynności.
- Robót nie wykonywać po zmroku, ani w warunkach złej widoczności,
- Nie wykonywać prac dźwigiem w pobliżu czynnych linii napowietrznych,
- Prace związane bezpośrednio z inwestycją będą prowadzone wg projektu organizacji ruchu na czas budowy,
- Zapewnienie bezpiecznej i sprawnej komunikacji w obrębie budowy,
- Zapewnienie możliwie szybkiej ewakuacji w przypadku pożaru, awarii lub innych zagrożeń.

UWAGA: Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie sporządza się, jeżeli:

1. w trakcie budowy wykonywany będzie przynajmniej jeden z rodzajów robót bud. wymienionych w ust 2 art. 21 ustawy Prawo Budowlane lub
2. przewidywane roboty budowlane mają trwać dłużej niż 30 dni roboczych i jednocześnie będzie przy nich zatrudnionych, co najmniej 20 pracowników lub pracochłonność planowanych robót będzie przekraczać 500 osobodni.

Przy projektowanym obiekcie występują okoliczności określone w Art. 21 a Ustawy Prawo Budowlane i Kierownik budowy jest zobowiązany do sporządzenia Planu BIOZ

III. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE

1. Decyzje o nadaniu uprawnień – projektant

WOJEWÓDZKI
ZARZĄD ODRZUTYCH
ul. Ścieńska 12, tel. 264-41
04-100 Warszawa
(pieczęć podlega organu państwowemu
nadzoru budowlanego)

Warszawa, dnia 12.12.1974 r.

Nr. 244/74
(Gr. wyd. uprawnień)

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. – prawo budowlane (Dz. U. Nr 7 poz. 46.) oraz § 14 zarządzenia nr 195 Min. Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa z 1969 r. nr 7, poz. 24 i z 1972 r. Nr 9, poz. 26)

Ob. mgr inż. Andrzej Konopiński s. Stanisława

urodzony dnia 30 września 1941 roku w Krakowie.

otrzymuje

w specjalności "drogi"

projektowania i kierowania robotami budowlanymi łącznie.
uprawnienia budowlane do



DYREKTOR

/inż. Z. Bielecki/

2035-05-22
inż. arch. Andrzej Bałuszak
z pi. z § 5 ust. 1 pkt 1 art. 210/71/Pw

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

2014-11-03

2. Zaświadczenie o członkostwie OIIB

POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **Andrzej Konopiński**
80-392 Gdańsk Malborska 6a/14

jest członkiem

Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
o numerze ewidencyjnym POM/BD/2186/01
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne
od dnia 2014-01-01 do 2014-12-31

Gdańsk 2014-01-16 r.

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-300 Gdańsk, al. Błoczyńskiego 4, 155
tel. 58-324-89-77, fax 58-301-44-98
- 3 -

PRZEWODNICZĄCY RADY

Ryszard Kolas

2015-05-22

mgr inż. arch. Andrzej Bonaszak
upr. z 95 ust. 1 pkt 1 dyup. 21571/Pw

Za zgodność z
oryginałem

2014-11-03

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 3.1

Przekroje normalne

skala 1 : 50

Rys. nr 4

Profil podłużny

skala 1 : 100/500