

Egz. Nr 1

PROJEKT WYKONAWCZY

Stadium

**DOKUMENTACJA TECHNICZNA PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ
NR 400307W BIESZKÓW GÓRNY - ROGÓW ETAP II**

Obiekt

Gmina: MIRÓW
Powiat. SZYDŁOWIECKI
Województwo.MAZOWIECKIE

Gmina Mirów
Mirów Stary 27
26-503 Mirów Stary

Lokalizacja

Inwestor

Kod cpv – 45233120-6

OPRACOWAŁ : inż. Jarosław Trzebiński

PROJEKTOWAŁ : mgr inż. Andrzej Gała

upr. Nr Ew. SWK/0138/POOD/07

Starachowice sierpień 2018

Przebudowa drogi gminnej Nr.. 400307W Bieszków Górny - Rogów

PROJEKT WYKONAWCZY

ZESTAWIENIE ZAWARTOŚCI

Część opisowa

1. Opis techniczny

Część rysunkowa

1. Orientacja
2. Projekt zagospodarowania terenu skala 1:500 – rys. nr 1
3. Projekt stałej organizacji ruchu skala 1:500 - rys nr 1A
4. Przekroje normalno-konstrukcyjne skala 1:50 – rys. nr 2
5. Przekroje konstrukcyjne zjazdów skala 1:50 – rys nr.3
6. Przekroje konstrukcyjne odwodnienia skala 1:50 – rys nr 4
7. Przekrój konstrukcyjny zatoki autobusowej skala 1:50 – rys nr 5

PROJEKT WYKONAWCZY

Opis techniczny

Przebudowa drogi gminnej nr. 400307W Bieszków Górny - Rogów Etap II

1. Podstawa opracowania

Projekt wykonawczy Przebudowa drogi gminnej nr. 400307W Bieszków Górny - Rogów Etap II opracowano w oparciu o umowę zawartą pomiędzy Firmą Usługi Projektowo-Budowlane Andrzej Gała a Gminą Mirów.

2. Projekt opracowano w oparciu o:

- Podkłady sytuacyjno - wysokościowe w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać **drogi publiczne i ich usytuowanie**. /Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r/.
- "Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych „, wydany przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, wprowadzony do stosowania zarządzeniem nr 6 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 24.04.1997 r. Warszawa 1997r.
- "Wytyczne projektowania ulic" wydane przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych. Warszawa 1992r .
- "Katalog szczegółów drogowych ulic, placów i parków miejskich" . KB 8-3.3.(7) symbol dokumentu U-17 ,wydany przez Centrum Technik Budownictwa Komunalnego. Warszawa 1987r.
- „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach” – załącznik nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003
- „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach” – załącznik nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003
- Specyfikację techniczną zamówienia

3. Stan istniejący

Przebudowywana droga jest drogą gminną o nr ewid. . 400307W Bieszków Górny - Rogów , klasa drogi – dojazdowa .Istniejąca droga posiada nawierzchnie bitumiczną o szerokości zmiennej od 5,05m do 5,2 m .

Dla potrzeb projektowych przyjęto kilometraż roboczy dla II etapu :

Km drogi 0+995 (koniec odcinka przebudowywanego w I etapie) odpowiada kilometrażowi roboczemu 0+000

W km 0+000 – km 0+190 - Przekrój poprzeczny - pół uliczny. Po prawej stronie znajduje się chodnik szerokości 1,0m z kostki betonowej.

W km 0+190 – km 0+995 – przekrój poprzeczny drogowy . Obustronne pobocza gruntowe. Obustronne rowy w większości zamulone. Zjazdy indywidualne do posesji w różnym stanie technicznym. W części przepusty pod zjazdami betonowe lub kamienne. Część z rur betonowych i Pehd.

W km 0+ 198 (skrzyżowanie) zlokalizowane są przepusty pod koroną dróg bocznych

Zostaną przebudowane na Q500 , str prawa - dł. 14,50mb z rur pehd, strona lewa

13,0mb.Przy w/w przepustach zostaną wykonane ścianki czołowe monolityczne z betonu C25/30.

Nienormatywny chodnik po stronie prawej znajduje się w stanie technicznym złym .(nawierzchnia zdeformowana , brak regularnych spadków.)

Odwodnienie drogi odbywa powierzchniowo poprzez spływ wód opadowych poza koronę drogi do istniejących rowów.

Wizualna ocena istniejącej nawierzchni asfaltowej wykazała:

- spękania siatkowe o zróżnicowanej szkodliwości – najwięcej na szerokości 0,8- 1,2m przy krawędziach jezdni
- spękania poprzeczne o nieregularnym kształcie przez część i przez całą szerokość jezdni
- lokalne pęknięcia podłużne o nieregularnym kształcie rozgałęziające się w różnych kierunkach
- ślady remontów w postaci łat z mieszanki mineralno-asfaltowej
- ubytki masy przy krawędziach jezdni

Skrzyżowania drogi z innymi ciągami komunikacyjnymi

Km 0+198 – Skrzyżowanie z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej Bieszków Górny – Bieszków Dolny.

Km 0+735 strona lewa – droga gminna o nawierzchni tłuczniowej szerokości 4,5m

Km 0+746 strona prawa - droga gminna o nawierzchni gruntowej szerokości 4,5m

Obiekty inżynieryjne

Przepusty pod koroną dróg bocznych (nawierzchnia bitumiczna) w km 0+ 198 strona lewa i prawa istniejący Q400 z rur betonowych dł. 12 ,0mb. (brak ścianek czołowych)

Istniejąca konstrukcja jezdni :

w **km 0+000 do km 0+995**

Konstrukcja istniejącej jezdni to nawierzchnia bitumiczna grubości do 6 cm na podbudowie z gruntu stabilizowanego cementem średniej grubości do 20cm .

4. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest określenie zakresu robót związanych z przebudową drogi Gminnej 400307W Bieszków Górny - Rogów Etap II.

DANE WYJŚCIOWE :

- kategoria obciążenia ruchem KR- 2
- droga klasy dojazdowa
- długość odcinka przewidzianego do remontu 995,0mb

Przebudowa drogi polegać będzie na:

Roboty rozbiórkowe:

Km 0+000 – km 0+190

Rozebranie krawężnika betonowego 15 x 30 na ławie betonowej

Rozebranie istniejącego chodnika dla pieszych szer. 1,0m

Rozebranie krawężników obrzeży betonowych 6 x 20 cm

W km 0+000 – km 0+995

Rozebranie istniejących zjazdów strona lewa i prawa

Rozebranie przepustów pod zjazdami z rur PHED oraz betonowych

Frezowanie profilujące i uszarpniające nawierzchni bitumicznej gr do 3 cm

Roboty konstrukcyjne:

- wbudowanie krawężników betonowych 15x 30 cm na ławie betonowej z oporem
- wykonanie chodnika z kostki betonowej na podbudowie z kruszywa szerokości 2,0m

zaoporuwanego obrzeżami 8x 30 cm.

- Wykonanie nowych zjazdów z kostki betonowej na podbudowie z kruszywa – strona prawa i lewa drogi wraz z wymiana części przelotowych przepustów.

- odnowienie i umocnienie rowów odwadniających :

Strona prawa rowy umocnione wg rys konstr i projektu zagospodarowania.

Strona lewa rowy gruntowe.(na odcinkach wąskich zastosowano korytka krakowskie wg rys konstrukcyjnego)

Wymiana części przelotowej przepustów pod korona drogi dróg bocznych w km 0+195 :

2 szt. przepustów Q 500 dł. 12,5mb

Części przelotowe przepustów umocnić wg rysunku konstrukcyjnego.

Rzędne wlotu i wylotu dostosować do głębokości rowu (wysokościowo -zachować stan istniejący).

Wykonanie zatoki autobusowej w km 0+ 147 – **strona prawa**

Parametry zatoki : skosy najazdowy – dł. 24 mb

Skos wyjazdowy – dł. 12,0m

Rampa – dł. 20,0mb szerokość jezdni z kostki 3,0m

Pod zatoką autobusową rów kryty z rur Q400 długości 52,0mb , na rowie krytym zlokalizowano 1 studnie rewizyjne Q1200, h=2,0m zaprojektowane w celach utrzymaniowych.

Po **stronie lewej** została w miejscu przystanku autobusowego zaprojektowana rampa z kostki betonowej o wymiarach 2m x 8,0m z wygradzzeniami barierkami typu U11a (2x 4,0m) oraz z utwardzeniem pod wiatę o wymiarach 4,0m x 1,5m.

Wygradzenie Typu U11A Zaprojektowano również w obrębie skrzyżowania w km 0+198strona prawa w ilości 14,0mb w celach bezpieczeństwa

- odnowa i wzmocnienie istniejącej nawierzchni bitumicznej wraz z wykonaniem po stronie lewej pobocza utwardzonego kruszywem szerokości 1,0m.

Przyjęte rozwiązania techniczne w niniejszym opracowaniu zostały uzgodnione z zarządcą drogi.

5. Projekt zagospodarowania terenu

Odcinek na którym zaczyna się projektowana przebudowa to kilometr roboczy 0+000 odpowiada on końcowi odcinka zrealizowanego w I Etapie (kilometr 0+995).

Wszystkie roboty zostaną wykonane w istniejącym pasie drogowym.

Niniejszy projekt w swoim zakresie obejmuje wykonanie:

Wymiana nawierzchni bitumicznej jezdni

- krawężniki betonowe.

- Ława betonowa z oporem z betonu C12/15 – wg rys. $0,0675\text{m}^3/\text{mb}$
- Podsypka cementowo-piaskowa gr. 3 cm
- Krawężnik betonowy 15 x 30 cm

- roboty bitumiczne (UZUPEŁNIENIE RYSUNKÓW KONSTRUKCYJNYCH)

- Frezowanie profilujące gr. do 3 cm
- Geosiatka z włókien szklanych (wytrzymałość w obu kierunkach 100kN/mb wydłuż. max 3%)
- Wykonanie warstwy wyrównawczej w ilości $75\text{kg}/\text{m}^2$ z betonu asfaltowego grubości. średniej . 3 cm AC #11
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr.5 cm (AC 16 W)
- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr.4 cm (AC 11S)

Szerokość jezdni wg projektu zagospodarowania.

Projektowana konstrukcja chodnika :

- Warstwa odcinająca z piasku gr. 5 cm
- Podbudowa zasadnicza z KŁSM fr0/31,5 gr. 10 cm
- Podsypka cementowa piaskowa gr. 3 cm
- Kostka betonowa wibro prasowana kolor gr.8cm

Szerokość wg projektu zagospodarowania – 2,0m na ciągu głównym ,
2,0 m przy zatoce autobusowej (strona prawa) i peronie po stronie lewej.

Zabrukowanie miejsc pod wiaty w/g rys. kontr.

Projektowana konstrukcja zjazdów :

- Warstwa odcinająca z pisku stabilizowanego cementem gr.10cm $\text{RM} = 2,5\text{Mpa}$
- Podbudowa zasadnicza z KŁSM fr0/31,5 gr. 20 cm
- Podsypka cementowa piaskowa gr. 3 cm
- Kostka betonowa wibro prasowana gr.8cm

Szerokość wg projektu zagospodarowania

ZATOKI POSTOJOWE strona lewa km 0+615 (strona lewa) :

Wymiary długość 56,0 m , szerokość 3,0,0 spadek do jezdni 2%

Konstrukcja:

- Piasek stabilizowany cementem o RM= 2,5 Mpa gr.15 cm
- Podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C16/20 gr.20 cm
- Podsypka cementowa piaskowa gr. 3 cm
- Kostka betonowa wibro prasowana gr.8cm

Chodnik przy zatoce autobusowej o konstrukcji takiej jak ciąg główny.

ODWODNIENIE :

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i chodników nastąpi poprzeczne spadki poprzeczne **jezdni** – spadek daszkowy 2%

chodniki i zatoki jednostronny 2%

Po prawej stronie zostały zaprojektowane wpusty uliczne z osadnikiem oraz rusztem

Żeliwnym D400 z zawiasem i koszem osadczym z który poprzez przykanalika PCV 160 śr. dł. 3,5m odprowadzi wody opadowe do rowu.

Zaprojektowano 26 szt. wpustów ulicznych.

Rowy po prawej stronie drogi zostaną umocnione elementami betonowymi.

Zaprojektowano dwa typy umocnień:

1. Dno rowu umocnione korytem GARA na podsypce cem-piaskowej 1:4 gr. 10 cm , **natomiast skarpy rowu płytami ażurowymi 40x 60 x 10 cm na podsypce cem-piaskowej 1:4 gr.10 cm.** W km 0+000- 0+202 , w km 0+216 do km 0+995 strona prawa

(uzupełnienie rys. konstr.)

Głębokość rowu $h = 0,70$ m , pochylenia skarp 1:1,5

2. Na odcinkach zawężonych (mała dostępność pasa drogowego) zaprojektowano – koryta krakowskie (k50) ułożone na ławie betonowej C12/15 gr.10 cm i podsypce cem-piaskowej 1:4 gr. 3 cm

Strona prawa : Km 0+202 do km 0+216 – koryta krakowskie

Strona lewa : Km 0+741 do km 0+995 – koryta krakowskie

Rów Strona lewa : zostanie odtworzony gruntowy nie umocniony o parametrach:

Szerokość dna 0,4 m , głębokość do 0,7m w stosunku do krawędzi

pobocza, pochylenie skarp 1:1

Pobocza – strona lewa : szerokość poboczy po stronie lewej 1,0m , spadek poprzeczny pobocza 6,0%. Pobocze utwardzone kruszywem łamanym do stabilizacji mechanicznej fr. 0/31,5 gr. 15 cm

6. Rozbiórki istniejących obiektów w pasie drogowym

W związku z przebudową w istniejącym pasie drogowym drogi zachodzi konieczność rozbiórki:

- Nawierzchni chodników i zjazdów,
- Usunięcie poprzez frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej
- Rozbiórka krawężników i obrzeży
- nawierzchni zatok
- rozbiórki podbudowy i nawierzchni drogi

Zgodnie z Prawem Budowlanym na takie obiekty budowlane nie jest wymagane sporządzenie projektu rozbiórki ze względu na ich gabaryty. Ponadto obiekty przeznaczone do rozbiórki nie są wpisane do rejestru zabytków i nie są objęte ochroną konserwatora zabytków. Przewiduje się wykonanie rozbiórek do końca 2018 r.

7. Rozwiązanie wysokościowe

Ponieważ jest to przebudowa gdzie bazą wiążąca całość elementów w pasie drogowym jest Istniejąca jezdnia wszystkie remontowane elementy zostaną wysokościowo podwiązane do jezdni i rzędnych na działkach sąsiadujących z tymże pasem.

8. Konstrukcja jezdni

W oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /**Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r/** dla kategorii obciążenia ruchem **KR1** ,Przyjęto następująca konstrukcje :

Rozebranie (frezowanie profilujące) warstw bitumicznych na głębokość do 3 cm

Warstwa ścierna gr. 4 cm z AC 11S

Warstwa wiążąca gr. 5 cm betonu asfaltowego AC 16W

**Geosiatka z włókien szklanych (wytrzymałość w obu kierunkach 100kN/mb
wydłuż. max 3%)
Warstwa wyrównawcza z ilości 75kg/m2 z betonu asfaltowego AC#11**

OZNAKOWANIE :

W km 0+206,5 .

P10 – przejście dla pieszych (szer4.0 m ,szerokość pasa 0,5 m) = 10,0m2

OZNAKOWANIE PIONOWE - Znaki pionowe :

D15(2 szt.) – zatoka autobusowa w km 0+147,0 strona prawa

- rampa przystankowa w km 0+123,5 strona lewa

D1 (2 szt.) – oznakowanie pierwszeństwa na skrzyżowaniu

A7 (1 szt.) - jw

D15, D1, A7 - **znaki drogowe II generacji**

Znaki aktywne :

D6 – 2 szt.

B20 – 1 szt znak aktywny B20 nie wymaga opisu . (Powszechnie stosowany na skrzyżowaniach.)

Opis techniczny znaku aktywnego D -6 .

1. Znak drogowy D - 6 kasetonowy z wbudowanymi dwiema lampami typu LED o średnicy min 100 mm., emitującymi pulsacyjnie światło koloru żółtego. Lampy uruchamiane za pomocą stosownego czujnika w chwili pojawienia się pieszego w okolicy przejścia dla pieszych. Lico znaku z folii odblaskowej II generacji. Wymiary znaku D - 6 - 600 x 600 mm. (wymiary kasetonu odpowiednio większe, zależne od sposobu wbudowania lamp pulsacyjnych).
2. Zasilanie lamp - baterie słoneczne lub fotowoltaniczne o mocy min. 50 Watt.
Zaleca się, aby ogniwa (baterie) zamontowane były powyżej przeszkód terenowych takich jak domy, billboardy, drzewa. Podczas montażu należy zwrócić szczególną uwagę na przeszkody takie jak drzewa, dają one inny cień w okresie zimowym a inny w letnim - w przypadku potrzeby uzgodnić z właściwym organem administracyjnym przycinkę. Zastosowana konstrukcja wsporcza powinna być trwale przymocowana do słupa, lecz z możliwością odłączenia jej, jeżeli zajdzie taka potrzeba.
3. Magazynowanie energii - akumulatory żelowe o mocy min. 120 Ah, umieszczone w skrzynkach zabezpieczających z ograniczonym dostępem dla osób trzecich,
4. Montaż wszystkich elementów znaku na wspólnej dla kasetonu, lamp, baterii słonecznej, akumulatorów, konstrukcji wsporczej, metalowej, odpornej na warunki atmosferyczne ze

szczególnym uwzględnieniem oddziaływania wiatru. Konstrukcja stalowa zabezpieczona antykorozyjne, umieszczona na fundamencie z betonu C20/25. Słup stalowy za zastosowany w konstrukcji nośnej o przekroju stożkowym, średnicy min.76/80 mm.

5. Znak wyposażony w stosowany zestaw czujników oraz urządzeń transmisji radiowej pomiędzy znakami umożliwiający wychwycenie pieszego zbliżającego się do przejścia oraz przekazywanie informacji pomiędzy znakami o pojawieniu się pieszego w obrębie przejścia dla pieszych i automatyczne uruchomienie lamp pulsacyjnych na drugim znaku, umieszczonym po przeciwnej stronie jezdni.
6. W skład kompletu oznakowania aktywnego znaku D- 6 wchodzi również przewody, sterowniki złączki i inne niezbędne elementy montażowe i funkcjonalne urządzenia.
7. W cenie znaku aktywnego D - 6 należy uwzględnić:
 - przygotowanie miejsca do montażu znaku,
 - dostawę urządzenia na plac budowy wg powyższego opisu,
 - montaż dostarczonego urządzenia w miejscu wskazanym przez zarządcę drogi/inwestora z uwzględnieniem zasad i przepisów obowiązujących w tym zakresie,
 - uruchomienie urządzenia, sprawdzenie poprawności urządzenia,
 - opracowanie i dostarczenie dokumentacji powykonawczej (szkic lokalizacji urządzenia, szczegółową specyfikację techniczną poszczególnych elementów urządzenia min. wydajność urządzenia, parametry techniczne i użytkowe, sposób zabezpieczenia antykorozyjnego konstrukcji stalowej itp.
 - uporządkowanie terenu wokół zamontowanego znaku
 - gwarancję jakości na zamontowany zestaw zgodną z kontraktem.

9. Zajętość terenu

Projektowany remont drogi o nr ewid. 400307 Bieszków Górny - Rogów , klasa drogi – dojazdowa zostanie wykonany w istniejącym pasie drogowym.

10. Uwagi końcowe

1. Roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia **wykonać ręcznie**, z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem pracownika użytkownika sieci.
2. Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami branżowymi i BHP.

Projektował:

Informacja BIOZ

Stadium

**DOKUMENTACJA TECHNICZNA PRZEBUDOWY
DROGI GMINNEJ NR EWID. 400307W Bieszków Górny - Rogów
W GMINIE MIRÓW ETAP II**

Obiekt

*Gmina: MIRÓW**GMINA MIRÓW**Powiat. SZYDŁOWIECKI**MIRÓW STARY 27**Województwo. MAZOWIECKIE**26- 503 MIRÓW STARY*

LOKALIZACJA

INWESTOR

Kod cpv – 45233120-6

Opracował :

Starachowice sierpień 2018

**INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA
DLA INWESTYCJI PN.:**

***PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR. EWID 400307W Bieszków Górny -
Rogów W GMINIE MIRÓW ETAP II
/BRANŻA DROGOWA/***

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

Analizowane zamierzenie budowlane to : przebudowa drogi gminnej Bieszków Dolny-Rogów nr. ewid. 400307 od km 0+000 o km 0+995 .(km drogi 0+995 – km 1+990)

Remont drogi polegać będzie na:

- wymianie krawężników na krawężniki typu średniego (15 x 30 cm)
- wymiana istniejącej nawierzchni drogi o szerokości jezdni 5,1 m.
- Wykonanie poboczy szerokości 1,0m str. lewa utwardzone kłsm fr.0/31,5
- przebudowie i remoncie ciągów pieszych
- Przebudowie i korekcie istniejących zjazdów indywidualnych (wg rys. konstrukcyjnych)
- remoncie jezdni
- budowie zatoki autobusowej
- wymiana nawierzchni na zjazdach
- odtworzenie systemu odwodnienia

Przyjęte rozwiązania techniczne w niniejszym opracowaniu zostały uzgodnione z zarządcą drogi.

Niniejszy projekt w swoim zakresie obejmuje wykonanie:

Roboty rozbiórkowe:

Rozebranie krawężnika betonowego 15 x 30 na ławie betonowej

Rozebranie istniejącego chodnika dla pieszych szer. 1,0m

Rozebranie krawężników obrzeży betonowych 6 x 20 cm

Rozebranie istniejących zjazdów strona lewa i prawa

Rozebranie przepustów pod zjazdami z rur phede oraz betonowych

Frezowanie profilujące i uszarszniające nawierzchni bitumicznej gr do 3 cm

Roboty konstrukcyjne:

- wbudowanie krawężników betonowych 15x 30 cm na ławie betonowej z oporem
- wykonanie chodnika z kostki betonowej na podbudowie z kruszywa szerokości 2,0m zaoporzowanego obrzeżami 8x 30 cm.

- Wykonanie nowych zjazdów z kostki betonowej na podbudowie z kruszywa – strona prawa i lewa drogi wraz z wymiana części przelotowych przepustów.

- odnowienie i umocnienie rowów odwadniających :

Strona prawa rowy umocnione wg rys kontr i projektu zagospodarowania.

Strona lewa rowy gruntowe.

Wymiana przepustów pod koroną dróg bocznych w km 0+195 : 2 szt. przepustów Q 500 dł. 12,5mb

Części przelotowe przepustów umocnić wg rysunku konstrukcyjnego.

Zachować rzędne wlotu i wylotu .

Wykonanie zatoki autobusowej w km 0+147 strona prawa

Parametry zatoki : skosy najazdowy – dł. 24 mb

Skos wyjazdowy – dł. 12,0m

Rampa – dł. 20,0mb szerokość jezdni z kostki 3,0m

Po zatoka autobusowa rów kryty z rur Q400 długości 53,0 mb , na rowie krytym zlokalizowano 1 studnie rewizyjne Q1200 i h=2,0m zaprojektowane w celach utrzymaniowych.

- odnowa i wzmocnienie istniejącej nawierzchni bitumicznej wraz z wykonaniem po stronie lewej pobocza utwardzonego kruszywem szerokości 1,0m.

Przyjęte rozwiązania techniczne w niniejszym opracowaniu zostały uzgodnione z zarządcą drogi.

Przewiduje się następującą kolejność realizacji poszczególnych robót:

- Prace pomiarowe /wytyczenie/
- Prace rozbiórkowe i przygotowawcze
- Roboty ziemne związane z budową jezdni, zatoki autobusowej, oraz budową chodnika
- Przepusty , rowy kryte , rowy i studnie i wpusty uliczne
- Budowa jezdni ulicy /warstw konstrukcyjnych/
- Budowa chodnika
- Budowa zjazdów do posesji
- Roboty wykończeniowe
- Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego
- Odbiór robót

Szczegółową kolejność realizacji poszczególnych obiektów określi Wykonawca w ramach projektu organizacji robót.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

W rozpatrywanym rejonie remontu drogi występuje następujące istniejące uzbrojenie:

- napowietrzna linia energetyczna zasilająco-oświetleniowa
- Kable energetyczne eNN
- napowietrzna linia teletechniczna
- kanalizacja teletechniczna
- sieć wodociągowa

3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Realizacja projektowanej inwestycji może stwarzać zagrożenie związane z następującymi robotami:

1. Roboty prowadzone na jezdni podczas ruchu pojazdów samochodowych
 - wykonywanie wykopów pod jezdnie, zatoki i chodniki
 - wykonywanie nawierzchni jezdni ulicy
 - wykonywanie nawierzchni zatok autobusowych
 - wykonanie chodnika i zjazdów do posesji
 - wykonanie oznakowania poziomego
2. Roboty powodujące powstawanie zagrożenia ze względu na swój charakter
 - roboty rozładunkowe i załadunkowe
 - roboty wykonywane przy użyciu dźwigu
 - roboty wykonywane przy użyciu drobnego sprzętu mechanicznego /piły, zagęszczarki, młoty/
3. Roboty wykonywane w pobliżu przewodów linii kablowych elektroenergetycznych, telekomunikacyjnych, wodociągu, kanalizacji sanitarnej.

4. Zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych.

L.p.	Rodzaj zagrożenia	Czas występowania
1.	Wpadnięcie do wykopu	w okresie wykonywania wykopu
3.	Potknięcie się na tym samym poziomie	

4.	Poślizgnięcie się na tym samym poziomie	
5.	Kontakt z przedmiotem będącym w ruchu	
6.	Rozerwanie się części narzędzi rocznych	
7.	Najechanie przez pojazdy samochodowe oraz sprzęt drogowy (spycharki, równiarki, walce,	
8.	Uderzenie przez części ruchome i nieruchome	
9.	Uderzenie o nieruchome przedmioty	
10.	Porażenie prądem	Przez cały okres budowy oraz szczególnie w czasie prowadzenia robót w pobliżu i pod czynnymi liniami elektrycznymi
11.	Hałas	W okresie wykonywania wykopów, frezowania, zagęszczania nasypów i podbudowy, układania mas bitumicznych, cięcia piłą spalinową oraz piłą do cięcia kostki betonowej
12.	Kontakt z przedmiotami ostrymi.	Przez cały okres trwania budowy
13.	Zaproszenie oczu	W czasie wycinki drzew
14.	Wdychanie substancji szkodliwych	W czasie robót bitumicznych oraz malarskich /oznakowanie poziome/
15.	Wibracje	W czasie robót zagęszczania gruntu i warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni i chodnika
16.	Poparzenie	Podczas wykonywania robót bitumicznych

5. Instruktaż pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

- a) Przed dopuszczeniem do pracy pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych należy ich przeszkolić w zakresie szkolenia wstępnego na stanowisku pracy. Szkolenie powinien przeprowadzić kierownik budowy lub osoba przez niego wyznaczona.
Szkolenie pracowników podwykonawców powinni przeprowadzać kierownicy robót podwykonawców.
Odbycie szkolenia winno być potwierdzone odpowiednim zaświadczeniem oraz odnotowane w dzienniku szkoleń.
- b) Przed rozpoczęciem robót szczególnie niebezpiecznych kierownik budowy lub osoba przez niego wyznaczona przeprowadzają dodatkowy instruktaż bezpiecznego

wykonywania tego rodzaju robót oraz określają zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia dla ludzi i środowiska. Fakt odbycia instruktażu należy odnotować w dzienniku szkoleń.

- c) Przy wykonywaniu prac budowlano-montażowych należy stosować ogólne przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych.

6. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom, wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub ich sąsiedztwie.

a) Środki ochrony osobistej:

Pracownicy wykonując roboty ziemne i nawierzchniowe na drodze i w pasie drogowym zobowiązani są chodzić w kamizelkach ostrzegawczych. Pracownicy zatrudnieni przy robotach, przy których może nastąpić uderzenie przez ruchome lub nieruchome przedmioty (np. roboty ciesielskie, zbrojarskie, betoniarские, montaż elementów prefabrykowanych, rusztowań), zobowiązani są do używania kasków ochronnych.

Konieczność używania innych ochron indywidualnych określa bezpośredni przełożony pracownika przed skierowaniem go do konkretnej pracy.

Sprzęt i narzędzia używane podczas pracy należy utrzymywać w stałej sprawności technicznej.

Każda grupa robocza powinna posiadać apteczkę podręczną z wyposażeniem materiałów opatrunkowych i pierwszej pomocy.

b) Zabezpieczenie wykonawstwa robót.

Teren budowy winien być oznakowany tak, aby zwracał uwagę uczestników komunikacji na plac budowy i wynikające z tego powodu niebezpieczeństwa oraz skłaniał ich do ostrożnego zachowania.

- **Roboty budowlane wykonywane w pobliżu istniejącego uzbrojenia** /kanał sanitarny, kanał deszczowy, napowietrzna linia energetyczna zasilająco-oświetleniowa, napowietrzna linia energetyczna wysokiego napięcia, kable energetyczne eNN, napowietrzna linia teletechniczna, kanalizacja teletechniczna, wodociąg/
 - Ściśle ustalić przebieg istniejącego uzbrojenia w terenie,
 - Nie stosować sprzętu i maszyn, bez zgody właściciela danej sieci,
 - Roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia **wykonać ręcznie**, z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem geodezyjnym i właściciela danej sieci, zgodnie z warunkami uzgodnień i zasadami BHP. W szczególności zalecenie to dotyczy kabli energetycznych i teletechnicznych posadowionych stosunkowo płytko.

Elementy układu komunikacyjnego obciążone ruchem drogowym

- Teren robót prowadzonych w sąsiedztwie układu komunikacyjnego obciążonego ruchem drogowym należy zabezpieczyć poprzez odpowiednie odgrodzenie,
- Tymczasowe funkcjonowanie układu komunikacyjnego w obrębie prowadzonych robót należy zabezpieczyć poprzez wykonanie stosownego oznakowania wg zatwierdzonego przez właściwy organ projektu tymczasowej organizacji ruchu.

7. Uwagi.

Przed rozpoczęciem robót kierownik budowy powinien sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwany „planem bioz” zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. z 2003r. Nr 120 poz. 1126).

Dokumenty formalno prawne i załączniki

Starachowice 01.09.2018

OŚWIADCZENIE

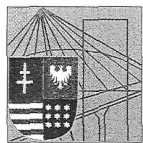
Wykonawca PROJEKTU wykonawczego branża drogowa –
mgr inż. Andrzej Gała

OŚWIADCZA , że :

Projekt wykonawczy : „**Przebudowy drogi gminnej 400307W Bieszków Górny - Rogów Etap II.**” został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej (Art.20 ust.4 Ustawy Prawo Budowlane) i jest kompletny , oraz przydatny z punktu widzenia celu któremu ma służyć.

Podpis:

ZAŁĄCZNIK NR 1



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0028(2)/07

Kielce dnia 31.12.2007 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz.U. z 2001r., Nr 5, poz. 42 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz.U. z 2006r., Nr 156, poz. 1118*) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. z 2006r., Nr 83, poz. 578*)

Świętokrzyska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna

nadaje

Panu Andrzejowi Adamowi Gała

magistrowi inżynierowi budownictwa

urodzonemu dnia 14 maja 1960 roku w Starachowicach

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr ewidencyjny SWK/0138/POOD/07

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a., odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Świętokrzyskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Kielcach w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Adam Gała
ul. Myśliwska 40A
27-200 Starachowice
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający
OKK SIIB

dr inż. Stefan Szalkowski

mgr inż. Edmund Pieniążek

mgr inż. Józef Piwko

Pan Andrzej Adam Gała

**Szczegółowy zakres uprawnień budowlanych
w specjalności drogowej
do projektowania bez ograniczeń**

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
bez ograniczeń.

II. Na mocy § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia uprawniają do:

- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie objętym w/w specjalnością,
- projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
 - 1) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚIIB


dr inż. Stefan Szalkowski

ZAŁĄCZNIK NR 2



GŁÓWNY INSPEKTOR
NADZORU BUDOWLANEGO

Warszawa, 2008-02-05

DOA/INN/600/68/08
AMR

DECYZJA

Na podstawie art. 88a ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz art. 104 § 1 i § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.),

ANDRZEJ ADAM GAŁA

magister inżynier budownictwa

uprawniony na mocy decyzji

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

z dnia 31 grudnia 2007 r. sygn. akt SK-0054-0028(2)/07

uprawnienia budowlane nr ewid. SWK/0138/POOD/07

do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie

w specjalności drogowej

obejmującej projektowanie

bez ograniczeń

w zakresie określonym w powyższej decyzji

został wpisany

DO CENTRALNEGO REJESTRU OSÓB POSIADAJĄCYCH UPRAWNIENIA BUDOWLANE

pod pozycją 367/08/U/C

Decyzja niniejsza jako uwzględniająca w całości żądania strony, zgodnie z art. 107 § 4 Kpa nie wymaga uzasadnienia.

Niniejsza decyzja jest ostateczna. W związku z powyższym, w oparciu o art. 12 ust. 7 ustawy Prawo budowlane stanowi podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Strona może w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji wystąpić na podstawie art. 127 § 3 Kpa oraz stosownie do uchwały Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9.12.1996r., sygn. akt OPS 4/96 z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Otrzymują:

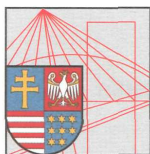
1. Pan Andrzej Adam Gała
ul. Myśliwska 40A
27-200 Starachowice
2. Świętokrzyska Okręgowa Izba
Inżynierów Budownictwa
3. a/a



z upoważnienia
GŁÓWNEGO INSPEKTORA NADZORU BUDOWLANEGO
NACZELNIK WYDZIAŁU I WYKONAWCZEGO PRZECZNICTWA
ADMINISTRACYJNEGO (DZIAŁ NADZORU BUDOWLANEGO)

Grzegorz Figiel

ZAŁACZNIK NR3



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce, dn. 30 listopad 2017

Zaświadczenie

Pan(i) Gała Andrzej

miejsce zamieszkania :

ul. Myśliwska 40A

27-200 Starachowice

jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym : SWK/BD/1415/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia 01-01-2018 do 31-12-2018

Z up. Przewodniczącego ŚOIIB

mgr inż. Wiesława Gobańska
DYREKTOR BIURA

Świętokrzyska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
25-304 Kielce, ul. Leonarda 18: tel. 41 344 94 13, tel. kom. 694 912 692, fax 41 344 63 82
www.swk.piib.org.pl, e-mail: swk@piib.org.pl
Bank Pekao S.A. I O/Kielce, nr rach. 98 124013721111000012505214
Godziny pracy biura: poniedziałek, wtorek, czwartek, piątek - od 10:00 do 16:00, środa - nieczynne
Godziny pracy czytelní: wtorek - od 10:00 do 16:00

Część rysunkowa

1. .Orientacja
2. Projekt zagospodarowania terenu skala 1:500 – rys. nr 1/1
3. Projekt zagospodarowania terenu skala 1:500 – rys. nr 1/2
4. Projekt stałej organizacji ruchu skala 1:500 - rys nr 1A
5. Przekroje normalno-konstrukcyjne skala 1:50 – rys. nr 2
6. Przekroje konstrukcyjne zjazdów skala 1:50 – rys nr.3
7. Przekroje konstrukcyjne odwodnienia skala 1:50 – rys nr 4
8. Przekrój konstrukcyjny zatoki autobusowej skala 1:50 – rys nr 5