

Nazwa i adres jednostki projektowej:

SPECJALISTYCZNE BIURO INWESTYCYJNO-INŻYNIERSKIE

Piotrkowice, ul. Kielecka 37
26-020 Chmielnik



Powiat kielecki
Województwo świętokrzyskie

NIP: 655-112-02-00
REGON: 290775785

tel.: 517 190 616
fax: 41 20 10 556

biuro@prostaprojekt.pl
www.prostaprojekt.pl

rodzaj dokumentacji:

PROJEKT BUDOWLANY

zadanie:

Przebudowa dróg gminnych w msc. Olszewo-Borki: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Perlowa, Rzemieślnicza, Wyspiańskiego, Norwida, Chelmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Kochanowskiego, Konopnickiej, w gm. Olszewo-Borki.

	TOM II PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY – branża drogowa
obiekt:	drogi gminne: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Perlowa, Rzemieślnicza, Wyspiańskiego, Norwida, Chelmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Konopnickiej, Pogodna, Słoneczna, Hubalczyków; gmina Olszewo-Borki kategoria: XXV
nr działek:	nr działek: 35/26, 35/57, 66/4, 327/2, 49/5, 66/5, 52/5, 53/1, 342/1, 86/1, 54/1, 76/3, 55/1, 77/22, 64/4, 77/8, 79/8, 65/11, 64/1, 334, 49/3, 48/1, 47/1, 46/2, 46/17, 47/2, 48/2, 49/4, 553, 46/26, 46/41, 51/1, 52/4, 47/3, 326, 48/3, 49/6, 545, 560, 329, 548, 549, 550, 555, 551, 557, 559, 679, 552, 558, 559, 554, 329, 560, 330, 104/8, 332, 343, 333/14, 333/7, 182/7, 181/1, 182/9, 181/2, 181/3, 285/16, 647, 77/9, 80/1, obręb 19; gmina Olszewo-Borki
nazwa i adres Inwestora:	Gmina Olszewo-Borki, ul. Władysława Broniewskiego 13, 07-415 Olszewo-Borki

Układ dokumentacji:

TOM I	Projekt zagospodarowania terenu
TOM II	Projekt architektoniczno-budowlany – branża drogowa
TOM III	Projekt architektoniczno-budowlany – branża sanitarna

Zespół projektowy:

I.p.	branża	funkcja	imię i nazwisko	nr uprawnień, specjalność	data	podpis
1	drogowa	projektował	mgr inż. Mateusz Ciołek	LUB/0415/PWBD/15 upr. bud. do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej	03.2017	
2	drogowa	sprawdził	mgr inż. Paweł Nepelski	SWK/0050/POOD/11 upr. bud. do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	03.2017	
3	drogowa	opracował	mgr inż. Marta Kolankowska		03.2017	

Kielce 06.2017

SPIS TREŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1.	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
2.	ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.....	4
3.	STAN ISTNIEJĄCY.....	4
3.1	Charakterystyka terenu.....	4
3.2	Urządzenia nad i podziemne.....	4
4.	STAN PROJEKTOWANY	5
4.1	Założenia wstępne	5
4.2	Parametry projektowe dróg	5
4.3	Projektowana konstrukcja	7
4.3.1.	Konstrukcja jezdni – nawierzchnia brukowa	7
4.3.2.	Konstrukcja jezdni – nawierzchnia asfaltowa.....	7
4.3.3.	Konstrukcja chodników	7
4.3.4.	Sprawdzenie wymaganej odporności nawierzchni na wysadziny	8
4.4	Rozwiązania sytuacyjne - droga w planie.....	8
4.5	Rozwiązania wysokościowe	8
4.6	Odwodnienie	8
4.7	Roboty ziemne, kolizje	9
4.8	Inne zalecenia	9
4.9	Organizacja ruchu	9
5.	ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	10
6.	PROGRAM ZAPEWNIENIA JAKOŚCI.....	10
7	INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA („BIOZ”).....	11
8	ZAŁĄCZNIKI FORMALNE.....	13
8.1	Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego	13
8.2	Uprawnienia Projektanta i Sprawdzającego.....	14

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

rys. 0	Orientacja.....	19
rys. D-1.1. – D.1.4.	Plan sytuacyjny, skala 1:500	20
rys. D-2.1. – D.2.2..	Przekroje konstrukcyjne, skala 1:50.....	21
rys. D-3.1 – D.3.4.	Przekroje podłużne, skala 1:100/1000.....	22

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania projektu budowlanego jest umowa zawarta w dniu 09.06.2016r. w Olszewie-Borkach pomiędzy Gminą Olszewo-Borki reprezentowaną przez Krzysztofa Szewczyka – Wójta Gminy a Specjalistycznym Biurem Inwestycyjno-Inżynierskim PROSTA-PROJEKT z siedzibą w Piotrkowicach ul. Kielecka 37, 26-020 Chmielnik. Inwestorem zamierzenia budowlanego jest Gmina Olszewo-Borki, ul. Wł. Broniewskiego 13, 07-415 Olszewo-Borki.

Materiały wyjściowe:

- mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- mapa ewidencji gruntów w skali 1:2000,
- wypis z wykazu działek i podmiotów ewidencyjnych,
- wypis i wyrys z Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru inwestycji,
- opinia geotechniczna wykonana przez *OLCZAK GEOL*
- wytyczne Inwestora zawarte w umowach oraz materiałach przetargowych,
- wizja w terenie,
- normy i uzgodnienia,
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 124 z 2016 r.),
- Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994r. (Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414) z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2003 nr 80 poz. 721) z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. poz. 462 z 2012 r.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. wraz z załącznikami) z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. poz. 463 z 2012 r.),
- Generalny Pomiar Ruchu z 2015 r.,
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 r.

2. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest Przebudowa dróg gminnych: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Perłowa, Rzemieślnicza, Wyspiańskiego, Norwida, Chelmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Konopnickiej, Pogodna, Słoneczna, Hubalczyków; w miejscowości Olszewo-Borki.

Celem przedsięwzięcia jest przebudowa dróg gminnych: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Perłowa, Rzemieślnicza, Wyspiańskiego, Norwida, Chelmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Konopnickiej, Pogodna, Słoneczna, Hubalczyków mająca na celu zapewnienie poprawy bezpieczeństwa i komfortu uczestników ruchu. Zasadnicze roboty budowlane będą miały charakter liniowy i prowadzone będą na długości ok. 7130 mb.

W zakres inwestycji wchodzi w szczególności:

- przebudowa korpusu i jezdni w/w ulic;
- budowa chodników wzdłuż w/w ulic;
- budowa brakujących odcinków sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1 Charakterystyka terenu

- obszar inwestycji to tereny zurbanizowane, w większości zabudowane;
- na obszarze inwestycji znajdują się drogi o nawierzchni szutrowej lub zniszczonej nawierzchni asfaltowej o szerokości 6,00m (przekrój 1x2);
- ukształtowanie terenu jest łagodne;
- w projektowanym pasie drogowym występują słupy oświetleniowe;
- w projektowanym pasie drogowym nie występują drzewa przewidziane do wycinki;
- warunki gruntowe proste;
- II kategoria geotechniczna.

3.2 Urządzenia nad i podziemne

W pasie drogowym projektowanej rozbudowy zlokalizowane jest następujące uzbrojenie terenu:

- sieć wodociągowa;
- sieć kanalizacji sanitarnej;
- sieć elektroenergetyczna podziemna i nadziemna;
- sieć telekomunikacyjna podziemna;

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1 Założenia wstępne

- zadanie zakłada przebudowę sieci dróg gminnych w miejscowości Olszewo-Borki;
- całkowita długość projektowanych odcinków dróg, na którym będą prowadzone prace budowlane wg kilometrażu wynosi 7130,00m;
- przebudowa systemu odwodnienia;
- budowę brakujących odcinków sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej.

4.2 Parametry projektowe dróg

Dla przedmiotowych ulic przyjęto następujące wspólne parametry:

- kategoria ruchu: KR1
- klasa dróg publicznych: droga gminna, kl. L – lokalna
- prędkość projektowa: 30 km/h
- prędkość miarodajna: 40 km/h
- obciążenie: 115 kN/oś

Tabela 1. Parametry projektowanych ulic

nazwa ulicy i kilometraż	jezdnia			chodnik			inne	typ przekroju
	rodzaj nawierzchni	szerokość	pochylenie	układ	szerokość	pochylenie		
Armii Krajowej km 0+000,00 ÷ 0+101,20 oraz 0+232,80 ÷ 0+805,70	projektowana bitumiczna	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		1
Armii Krajowej km 0+101,20 ÷ 0+232,80	istniejąca bitumiczna	5,5m	–	obustronny	2,0m	2,00%		3c
Chelmońskiego	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Chopina km 0+000,00 ÷ 0+251,00	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Chopina km 0+251,00 ÷ 0+328,70	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2h
Dunikowskiego	istniejąca bitumiczna	6,2m	–	obustronny	1,5m	2,00%		3a
Hubalczyków	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Kolejowa km 0+000,00÷ 0+682,90	projektowana bitumiczna	5,5m	jednostronne 2,0%	jednostronny (P)	2,0m	2,00%	rów jednostronny (L)	1a

Konopnickiej	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	1,5m	2,00%		2a
Kossaka	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Malczewskiego	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Mickiewicza	projektowana bitumiczna	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		1
Miła	projektowana brukowa	5,0m	jednostronne 2,0%	jednostronny (P)	2,0m	2,00%	pobocze utwardzone 1,0m (L)	2b
Norwida	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Perłowa	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	1,5m	2,00%		2a
Pogodna	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	1,5m	2,00%		2a
Reja	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	jednostronny (P)	1,5m	2,00%		2c
Reymonta	istniejąca bitumiczna	5,2m	–	obustronny	2,0m	2,00%		3b
Rzemieślnicza	istniejąca bitumiczna	5,3-6,2m	–	obustronny	2,0m	2,00%	obustronnie: muldy szer. 1,5m	3d
Sienkiewicza	projektowana brukowa	5,0m	jednostronne 2,0%	obustronny	1,25m	2,00%	jednostronnie (P): mulda szer. 1,0m	2d
Słoneczna	projektowana bitumiczna	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	1,5m	2,00%		1b
Słowackiego km 0+000.00 ÷ 0+062.50	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	jednostronny (L)	1,5m	2,00%		2e
Słowackiego km 0+062.50 ÷ 0+179.38	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	jednostronny (L)	2,0m	2,00%	obustronnie: muldy 1,5m (L) i 1,0m (P)	2f
Szymanowskiego km 0+000.00 0+309.60	istniejąca bitumiczna	6,2m	–	obustronny	2,0m	2,00%		3
Szymanowskiego	istniejąca bitumiczna	6,2m	–	obustronny	(P)2,0m, (L)1,5m	2,00%	jednostronnie (L): mulda szer. 1,0m	3e
Witkiewicza	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Wyspiańskiego km 0+000.00 ÷ 0+257.38	projektowana brukowa	6,2m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,5m (1,5m chodnik+1,0m droga rowerowa)	2,00%	obustronnie: muldy szer. 3,0m	2g

Wyspiańskiego km 0+257.38 ÷ 0+733.20	istniejąca bitumiczna	6,2m	–	obustronny	2,5m (1,5m chodnik+1,0m droga rowerowa)	2,00%	obustronnie: muldy szer. 3,0m	3f
Wyspiańskiego km 0+733.20 ÷ 0+912.32	projektowany deptak	6,2m	daszkowe 2,0%	obustronny	6,0m	2,00%		4

4.3 Projektowana konstrukcja

4.3.1. Konstrukcja jezdni – nawierzchnia brukowa

- warstwa ścieralna, kostka brukowa 8 cm
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3 cm
 - podbudowa; kruszywo 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie 20cm
 - warstwa mrozochronna, piasek związany cementem $R_m=2,5$ MPa , $E_2=100$ MPa 20cm
 - warstwa ulepszanego podłoża, grunt niewysadzinowy $CBR \geq 20\%$, $k > 8$ m/dobę 25 cm
- SUMA: 76 cm

4.3.2. Konstrukcja jezdni – nawierzchnia asfaltowa

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 4 cm
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 6 cm
 - podbudowa; kruszywo 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie 20cm
 - warstwa mrozochronna, piasek związany cementem $R_m=2,5$ MPa , $E_2=100$ MPa 20cm
 - warstwa ulepszanego podłoża, grunt niewysadzinowy $CBR \geq 20\%$, $k > 8$ m/dobę 25 cm
- SUMA: 75cm

4.3.3. Konstrukcja chodników

- nawierzchnia z kostki brukowej 8 cm
 - podsypka piaskowa 0/4mm 3 cm
 - podbudowa, kruszywo 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie 15 cm
 - warstwa odsączająca z piasku 15 cm
- SUMA: 41 cm

– krawężniki:

Jezdnię należy obramować krawężnikami z betonu wibroprasowanego. Zastosowano krawężniki drogowe typu lekkiego o wymiarach 15x30cm. Krawężniki należy wynieść 12cm powyżej poziomu jezdni. Na zjazdach należy zastosować krawężniki obniżone do 2cm ponad jezdnię. Krawężniki należy posadzić na ławie betonowej z oporem – beton na ławę C12/15. Szczegóły przedstawiające sposób osadzenia krawężników przedstawiono w części rysunkowej opracowania.

– **roboty brukarskie/kolorystyka:**

Nawierzchnie chodników należy ułożyć z kostki brukowej grubości 8cm, koloru jasno szarego. Nawierzchnie zjazdów należy wyróżnić poprzez zastosowanie kostki brukowej w kolorze ciemnoszarym. Nawierzchnie ciągu pieszo-rowerowego należy ułożyć z kostki brukowej w kolorze czerwonym. Ostateczny wzór oraz kolorystykę użytych elementów brukarskich Wykonawca uzgodni z Inwestorem na etapie realizacji inwestycji. Nie przewiduje się ponownego wykorzystania kostki brukowej z rozbieranego utwardzenia terenu.

4.3.4. Sprawdzenie wymaganej odporności nawierzchni na wysadziny

Całkowita grubość wszystkich warstw nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża wynosi 75cm. Głębokość przemarzania w rejonie przedmiotowej inwestycji wynosi 1,0m. Zakładając występowanie gruntów z grupy nośności G4 otrzymujemy warunek:

$$75 \text{ cm} \geq 0,75 \cdot h_z$$

$$75 \text{ cm} \geq 75 \text{ cm}$$

Warunek spełniony. Nawierzchnia posiada wymaganą odporność na wysadziny.

4.4 Rozwiązania sytuacyjne - droga w planie

Całkowita długość projektowanych dróg to 7130,00m. Drogi te krzyżują się, tworząc sieć. Wszystkie parametry projektowanych dróg przedstawiono na planie sytuacyjnym na Rys. D.1.1 – D.1.4.

4.5 Rozwiązania wysokościowe

Profil podłużny dróg, w celu ich wysokościowego dopasowania do istniejących zjazdów oraz minimalizacji robót ziemnych, ukształtowano zgodnie z terenem istniejącym. Maksymalne różnice między projektowaną osią drogi, a stanem aktualnym to ok. +18/±10cm.

Profile podłużne przedstawiono na Rys. D-3.1. – D.3.6.

4.6 Odwodnienie

Odwodnienie odbywa się powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne, oraz poprzez kanalizację deszczową. W miejscach, gdzie szerokość pasa drogowego była wystarczająco duża, zamiast kanalizacji deszczowej zaprojektowano rów przydrożny lub muldy z rowami chłonnymi. Lokalizację rowów i muld przedstawiono na planie sytuacyjnym Rys. D.1.1. – D.1.4. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie – Tom III. Odbiornikiem są rowy odprowadzające wody deszczowe do pobliskiej rzeki Narew.

– **parametry projektowanego rowu (ul. Kolejowa):**

- | | |
|-------------------------|-----------|
| – przekrój: | trapezowy |
| – głębokość proj. rowu: | 0,5m |
| – szerokość dna: | 0,40m |
| – spadek rowu: | 0,8% |

- pochylenie skarp: 1:1,5
- profil podłużny: zgodny z niweletą drogi
- **parametry muld:**
 - szerokość: 1,0m - 2,25m
 - głębokość: 1/5 szerokości
 - wzmocnienie dna: humusowanie
- **parametry rowów chłonnych:**
 - szerokość: 50cm
 - głębokość: 80cm
 - konstrukcja: kruszywo sortowane 2/8mm w geowłókninie

4.7 Roboty ziemne, kolizje

Roboty przygotowawcze – Przed przystąpieniem do wykonywania robót budowlanych należy wykonać roboty rozbiórkowe oraz roboty ziemne. Nadmiar gruntu odwieźć na miejsce wskazane przez Inwestora.

Podłoże gruntowe – Przed ułożeniem konstrukcji nawierzchni, podłoże gruntowe musi być zagęszczone zgodnie z wymaganiami podanymi w normie PN-S-02205 (1998 r.) „Drogi samochodowe. Roboty ziemne – badania i wymagania”. Podłoże wymaga dogęszczenia koryta. Szczególną uwagę należy zwrócić na zagęszczenie podłoża w lokalizacji uzbrojenia podziemnego, a zwłaszcza uzbrojenia zlokalizowanego w pasie jezdni.

Uzbrojenie – Z uwagi na istniejące uzbrojenie roboty ziemne winny być wykonywane za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb. W pobliżu istniejącego uzbrojenia roboty ziemne należy wykonywać ręcznie. Gdyby w czasie prowadzenia robót ziemnych natrafiono na przypadkowe kable lub przewody (nie pokazane na planie sytuacyjno-wysokościowym) należy je zabezpieczyć i powiadomić odpowiedniego gestora.

Punkty osnowy geodezyjnej – Prace ziemne w pobliżu tych punktów należy prowadzić ręcznie pod nadzorem geodety. W przypadku zniszczenia lub naruszenia punktów osnowy należy je wznowić przez uprawnioną jednostkę wykonawstwa geodezyjnego.

4.8 Inne zalecenia

- roboty ziemne wykonać zgodnie z wymogami podanymi w normie PN-S-02205 (1998 r.)
- roboty realizować zachowując obowiązujące przepisy BHP
- nadzór nad robotami powinni wykonywać pracownicy z odpowiednimi uprawnieniami.
- inwentaryzację powykonawczą należy wykonywać po odbiorze wykonanych elementów robót

4.9 Organizacja ruchu

Szczegóły z zakresu projektu organizacji ruchu wg odrębnego opracowania.

5. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

- Odpady z rozbiórek. Nadmiar istniejącego gruntu oraz kruszywa i materiałów pozyskanych z istniejących elementów drogowych przewidziano do usunięcia w miejsce wskazane przez Inwestora.
- Emisja zanieczyszczeń do powietrza – pyły, gazy, spaliny. Użyte materiały budowlane muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym i muszą posiadać stosowne atesty, certyfikaty i świadectwa jakości właściwych jednostek aprobowanych. Materiały pylaste powinny być odpowiednio zabezpieczone przed rozwiewaniem. Zabrania się podejmowania prac z użyciem sprzętu, powodującego powstanie odpadów niebezpiecznych oraz ewentualne zanieczyszczenie środowiska.
- Emisja hałasu – transport, praca sprzętu. Na granicy terenu będącego własnością Inwestora zachować dopuszczalne standardy akustyczne określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007 w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120, poz. 826). Należy pamiętać, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie pracowały równocześnie.

6. PROGRAM ZAPEWNIENIA JAKOŚCI

- a) Wykonawca odpowiada za technologię, organizację, a w szczególności za jakość wykonywanych robót. Wszelkie kolizje, ujawnione w trakcie budowy, które uniemożliwiają wykonanie robót zgodnie z projektem, winny być zgłaszane Inspektorowi Nadzoru, wraz z propozycjami rozwiązań. Inspektor podejmuje decyzję o wprowadzeniu odpowiednich korekt.
- b) Jeśli rozwiązanie kolizji wymagać będzie interwencji Projektanta należy go poinformować za pośrednictwem Inwestora.
- c) Zgłoszenie jw. powinno zawierać opis problemu lub kolizji oraz wykonany przez geodetę uprawnionego szkic sytuacyjno-wysokościowy.
- d) Przedmiotowe kolizje oraz uwagi do projektu należy zgłaszać niezwłocznie po ich ujawnieniu – na etapie wytyczenia geodezyjnego. Roboty w rejonie kolizji wstrzymać do czasu ustalenia sposobu rozwiązania kolizji. Wykonawca jest zobowiązany do wykonania ewentualnych korekt w taki sposób aby nie nastąpiło wyhamowanie ogólnego postępu robót.
- e) Nie dopuszcza się do kontynuowania robót jw. po wykryciu kolizji. W takim przypadku koszty ewentualnych poprawek w całości ponosi Wykonawca. Wykonywanie robót, bez zezwolenia Inspektora w rejonie kolizji, a następnie wykonywanie ewentualnych poprawek, nie może stanowić podstawy do wydłużenia terminu zakończenia robót.

7 INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA („BIOZ”)

Nazwa opracowania: Przebudowa dróg gminnych w msc. Olszewo-Borki: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Perlowa, Rzemieślnicza, Wyspiańskiego, Norwida, Chelmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Kochanowskiego, Konopnickiej, w gm. Olszewo-Borki.

Inwestor: Gmina Olszewo-Borki,
ul. Władysława Broniewskiego 13,
07-415 Olszewo-Borki

Projektant: mgr inż. Mateusz Ciołek (upr. LUB/0415/PWBD/15)

Data opracowania: 30 czerwca 2017

1) ZAKRES ROBÓT I KOLEJNOŚĆ REALIZACJI

Opracowanie dotyczy przebudowy dróg gminnych: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Perlowa, Rzemieślnicza, Wyspiańskiego, Norwida, Chelmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Konopnickiej, Pogodna, Słoneczna, gm. Olszewo-Borki, powiat ostrołęcki.

Kolejność wykonywania prac:

- roboty przygotowawcze;
- roboty ziemne: niwelacja terenu, (nadmiar gruntu odwieźć w miejsce wskazane/zaakceptowane przez Inwestora);
- roboty rozbiórkowe: frezowanie nawierzchni bitumicznej, rozbiórka podbudowy z kruszywa, przestawienie lub usunięcie znaków drogowych, rozbiórka nawierzchni z kostki kamiennej (materiały pozyskane przy rozbiórkach odwieźć na miejsce wskazane przez Inwestora lub przewidzieć do ponownego wbudowania);
- budowa brakujących odcinków sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej,
- budowa kanalizacji deszczowej
- profilowanie oraz zagęszczenie koryta jezdni;
- wykonanie poszczególnych warstw nawierzchni;
- wykonanie oznakowania docelowego;
- roboty wykończeniowe.

2) WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest we wschodniej części gminy Olszewo-Borki (przy granicy z Ostrołęką). Obszar inwestycji to teren zurbanizowany, w większości zabudowany. Ukształtowanie powierzchni jest łagodne. Na analizowanych odcinkach drogi posiadają jezdnię o nawierzchni szutrowej lub zniszczonej nawierzchni asfaltowej o szerokości 6,00m (przekrój 1x2).

Przez przyległy teren przebiega uzbrojenie podziemne: sieć elektroenergetyczna oraz sieć telekomunikacyjna.

3) ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI STANOWIĄCE ZAGROŻENIE

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.03 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U.120/2003 poz. 1126 par 6) elementem zagospodarowania działki stanowiącym zagrożenie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia jest fakt wykonywania robót:

- roboty wykonywane przy użyciu ciężkich maszyn budowlanych – zwrócić uwagę na przeszkolenie BHP pracowników;
- praca pod ruchem pojazdów – zwrócić uwagę na właściwe oznakowanie robót i przeszkolenie BHP pracowników, wyznaczyć przejścia i przejazdy alternatywne.

4) PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PRZY REALIZACJI ROBÓT

Ewentualne zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony zdrowia wynikają z prowadzenia prac przy użyciu ciężkich maszyn oraz z pracy pod ruchem pojazdów. Realizacja planowanych robót powinna odbywać się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

5) INSTRUKTAŻ PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT

W celu zminimalizowania zagrożeń, przed przystąpieniem do wykonywania robót, pracownicy winni być przeszkoleni przez odpowiednie służby w zakresie wykonywanych prac oraz zagrożeń z nimi związanych.

6) ŚRODKI TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ZAPOBIEGAJĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWOM

Należy wskazać pracownikom drogi komunikacyjne umożliwiające szybką ewakuację na wypadek awarii i innych zagrożeń oraz przekazać procedury BHP. Pracownicy winni zostać poinformowani o numerach telefonów alarmowych, lokalizacji środków ochrony ppoż. itp. Pracownicy zatrudnieni przy realizacji obiektu winni być wyposażeni w środki ochrony osobistej. Obszar robót powinien być oznakowany zgodnie z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu.

.....
PROJEKTANT: mgr inż. Mateusz Ciolek
LUB/0415/PWBD/15

8 ZAŁĄCZNIKI FORMALNE

8.1 Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego

OŚWIADCZENIE O KOMPLETNOŚCI OPRACOWANIA

Stosownie do zapisu art.20 ust. 4 Ustawy Prawo Budowlane z dnia 16 kwietnia 2004r, oświadczam, że niniejszy projekt budowlany dla zadania pn.: „PRZEBUDOWA DRÓG GMINNYCH W MSC. OLSZEWO-BORKI: UL. KOLEJOWA, MICKIEWICZA, SŁOWACKIEGO, SIENKIEWICZA, PERŁOWA, RZEMIEŚNICZA, WYSPIAŃSKIEGO, NORWIDA, CHEŁMOŃSKIEGO, DUNIKOWSKIEGO, CHOPINA, SZYMANOWSKIEGO, KOSSAKA, MALCZEWSKIEGO, WITKIEWICZA, ARMII KRAJOWEJ, REJA, KOCHANOWSKIEGO, KONOPNICKIEJ, W GM. OLSZEWO-BORKI” został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

inwestor: Gmina Olszewo-Borki, ul. Władysława Broniewskiego 13, 07-415 Olszewo-Borki

adres inwestycji: Olszewo-Borki, gm. Olszewo-borki, powiat ostrołęcki

Kielce, 30 czerwca 2017

Projektant:

mgr inż. Mateusz Ciolek

LUB/0415/PWBD/15

.....

Sprawdzający:

mgr inż. Paweł Nepelski

SWK/0050/POOD/11

.....

Lublin, dnia 1 grudnia 2015 r.

LOIIB,OKK.7131/350;7132/350/15

DECYZJA

[illegible]

Pan Mateusz Szymon CIOŁEK

magister inżynier

urodzony dnia 15 marca 1987 r. w Krasniku

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewidencyjny: LUB/0415/PWBD/15
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierkiej 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 odwołanie decyzji.

Pouczenie :

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

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Członek

dr. inż. Wiesław Nurek

(O)rzynia:

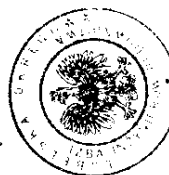
1. Pan Mateusz Szymon Cholek
ul. Gmiecina 3/4
23-210 Kraśnik

2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego

3. a/a

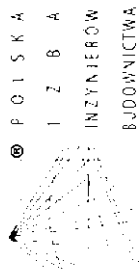
Czlonek

mer int. / Danusz Flak:



Przewodniczący

mgr inż. Jerzy Kasperek



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

LUB-2GZ-9V7-YIV *

Pan Mateusz Szymon Ciolek o numerze ewidencyjnym LUB/BD/0017/16

adres zamieszkania ul. Gmeina 3/4, 23-210 Kraśnik Lubelski

jest członkiem Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2016-03-01 do 2017-02-28.

Zaswiadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-02-29 roku przez:

Wojciech Szewczyk, Przewodniczący Rady Lubelskiej 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.pilib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

