

PROJEKT BUDOWLANY I WYKONAWCZY

Nazwa zadania: *Przebudowa dróg gminnych – ul. Kościelna, ul. Kościuszki,
ul. Moniuszki w Sępopolu*

Adres: *Woj. Warmińsko – Mazurskie, Powiat Bartoszycki, Gmina
Sępopol*
*Działka nr 2-47/2; 2-47/1; 2-53/1; 2-53/2 Miasto Sępopol
2-46/18*

Branża: *Drogowa*
Kategoria obiektu: XXV

Inwestor: *Gmina Sępopol
ul. 11 listopada 7, 11 – 210 Sępopol*

Projektant: *mgr inż. Leszek Michałek*
upr. bud. nr 80/79/OL 

Asystent projektanta: *mgr inż. Karol Łomecki* 

Zawartość opracowania:

Część opisowa:

- | | | |
|----|---|-----------|
| 1. | Decyzja o stwierdzeniu przygotowania zawodowego | str. 2 |
| 2. | Zaświadczenie o członkostwie w PIIB | str. 3 |
| 3. | Opis techniczny | str. 4-12 |

Część rysunkowa:

- | | | |
|----|--|-----------|
| 1. | Projekt zagospodarowania terenu 1:500 | rys. nr 1 |
| 2. | Plan sytuacyjny 1:500 | rys. nr 2 |
| 3. | Przekrój konstrukcyjny 1:20 i 1:10 | rys. nr 3 |
| 4. | Przyłącze kanalizacji deszczowej – profil podłużny 1:500/1:100 | rys. nr 4 |
| 5. | Szczegół konstrukcyjny – wpust 1:10 | rys. nr 5 |

Olsztyn, dnia 19 maja 1979 r.

(pieczęć)

Nr 80/79/OL

**DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie**

Na podstawie § 4 ust. 2, § 5 ust. 1, § 7 i § 13 ust. 1 pkt 3 lit. b

rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r.
w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 8, poz. 46) stwierdza się, że

Obywatel (z) Leszek MICHAŁEK
(imię i nazwisko)
magister inżynier komunikacji

(tytuł naukowy — zawodowy)

urodzony (z) dnia 2 kwietnia 1940 r. w Żelganie

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji

projektanta oraz kierownika budowy i robót
(rodzaj funkcji)

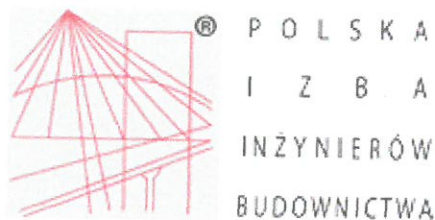
w specjalności konstrukcyjno — inżynierskiej
(rodzaj specjalności techniczno-budowlanej)

w zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych

(specjalizacja zawodowa)

MA-BUA/14

CWD MA-BUA-14 zam. 10087-Kw-W-76 WDA zam. 218-Ki 50.000 plm. 71g



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WAM-XRW-UR8-XJT *

Pan Leszek Michałek o numerze ewidencyjnym WAM/BD/1691/01
adres zamieszkania ul.Kościuszki 12, 11-200 Bartoszyce
jest członkiem Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-01-16 roku przez:

Mariusz Dobrzeński, Przewodniczący Rady Warmińsko-Mazurskiej 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 TECHNICZNY

DO PROJEKTU BUDOWLANEGO DLA ZADANIA PN.:

„Przebudowa dróg gminnych – ul. Kościelna, ul. Kościuszki, ul. Moniuszki w Sępopolu”

1. Podstawa opracowania

Niniejszy projekt opracowano na podstawie:

- 1.1. Umowy z Inwestorem;
- 1.2. Mapy sytuacyjno – wysokościowej w skali 1:500;
- 1.3. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (j. t. Dz. U. z 2016r. poz. 124 z późn. zm.);
- 1.4. Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – GDDKiA;
- 1.5. Wizji lokalnej w terenie i pomiarów uzupełniających wykonanych przez projektanta.

2. Zakres opracowania

Zakresem opracowania objęto przebudowę drogi gminnej ul. Kościelnej oraz części dróg gminnych ul. Moniuszki i Kościuszki w Sępopolu zlokalizowanych na działkach nr 2-47/2; 2-47/1; 2-53/1; 2-53/2; 2-46/18 Miasto Sępopol polegającą na:

- przebudowie jezdni;
- przebudowie chodników;
- przebudowie zjazdów;
- przebudowie kanalizacji deszczowej.

3. Opis stanu istniejącego i projektowanego

3.1. Dane ogólne

Miejscowość Sępopol położona jest w Województwie Warmińsko – Mazurskim, na obszarze administracyjnym Powiatu Bartoszyckiego. Przebudowywane drogi położone są w północnej części Miasta Sępopol.

Droga położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań wielorodzinnych zlokalizowanych w samym centrum miasta Sępopol.

Przebudowywana droga zaliczona jest do kategorii dróg gminnych publicznych. Zgodnie z wydanymi przez Zamawiającego warunkami technicznymi do projektowania przyjęto kategorię ruchu KR2.

Przedmiotowa droga jest drogą publiczną i stanowi własność Gminy Sępopol. Natężenie ruchu jest średnie. Jezdnia drogi posiada nawierzchnię bitumiczną, która obecnie posiada wiele nierówności i

ubytków. Szerokość jezdni wynosi 5,50 m.

W pasie drogowym na odcinku drogi objętym projektowaną przebudową występują następujące sieci uzbrojenia terenu, tj. sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć kanalizacji sanitarnej i sieć kanalizacji deszczowej.

Odpływ wód opadowych z nawierzchni istniejącej jezdni realizowany w sposób zamknięty do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej.

Opracowanie obejmuje:

- ustalenie przebiegu projektowanej jezdni na planie sytuacyjnym (projekt zagospodarowania terenu pasa drogowego),
- ustalenie technologii budowy nawierzchni drogi, ustalenie konstrukcji nawierzchni jezdni,
- dostosowanie odwodnienia korpusu drogowego,
- określenie ilości robót do wykonania (sporządzenie przedmiaru robót);
- opracowanie specyfikacji wykonania i odbioru robót.

4. Rozwiązania projektowe

4.1. Dane wyjściowe do projektowania:

Przyjęto następujące dane wyjściowe do sporządzenia projektu budowlanego:

- 1) Klasa drogi – L (lokalna);
- 2) Droga jednojezdniowa w terenie zabudowanym;
- 3) Przekrój jezdni – 1x1; 1x2;
- 4) Przekrój drogi – uliczny;
- 5) Obciążenie nawierzchni – 80 kN/oś;
- 6) Kategoria obciążenia ruchem – KR2;
- 7) Prędkość projektowa $V_p=30$ km/h;
- 8) Kategoria terenu – płaski;
- 9) Przekrój poprzeczny jezdni – dwuspadowy;
- 10) Szerokość jezdni – 5,50 m;
- 11) Warunki gruntowe – grunt o kategorii podłoża G_2 ;
- 12) Warunki wodne – dobre;
- 13) Kategoria geotechniczna – pierwsza.

4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dla ulicy klasy L w terenie zabudowanym przyjęto prędkość projektową $V_p=30$ km/h. Uwzględniając wymogi rozporządzenia MTiGM, przyjęto szerokość drogi 5,50m.

Nawierzchnia projektowanej drogi ograniczona będzie istniejącymi i projektowanymi krawężnikami, w związku z czym główny system odwodnienia stanowią wpusty uliczne.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i istniejącego chodnika przewiduje się poprzez nadanie nawierzchni spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wód opadowych do istniejących i projektowanych wpustów ulicznych.

Niniejszy projekt przedstawia rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe, przekroje poprzeczne, sposób odwodnienia korpusu drogowego w zakresie niezbędnym do załatwienia spraw formalno – prawnych związanych z wykonaniem wymienionych robót.

Na odcinku objętym projektem występuje następująca infrastruktura techniczna:

- sieć wodociągowa
- sieć telekomunikacyjna
- sieć kanalizacji deszczowej
- sieć kanalizacji sanitarnej

W/w infrastrukturę techniczną należy zabezpieczyć zgodnie z warunkami uzgodnień branżowych dokonanych u właściwych dysponentów tych sieci. Uzgodnienia i warunki stanowią część niniejszej dokumentacji projektowej.

Wymiarowanie pokazano na rysunkach planu sytuacyjnego i rysunkach konstrukcyjnych.

4.3. Kubatura obiektów

Przewiduje się wykonanie n/w robót w następującym zakresie:

- nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego – **899 m²**
- nawierzchnia opasek z brukowca – **391 m²**
- nawierzchnia zjazdów z brukowca – **200 m²**
- nawierzchnia chodników z kostki brukowej betonowej – **305 m²**

4.4. Geometria

Rozwiązania wysokościowe przedstawiono na planie sytuacyjnym i przekrojach poprzecznych.

- Jezdnię o szerokości 5,50 m projektuje się o spadku dwustronnym – 2%. Niweleta jezdni dostosowana do istniejących krawężników.

Projektowana przebudowa jezdni nie przekracza granic istniejącego pasa drogowego.

4.5. Konstrukcje nawierzchni

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, oraz Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych, załącznik do zarządzenia nr 31 GDDKiA z dnia 16.06.2014 zaprojektowano przekrój normalny dostosowany do charakteru zagospodarowania terenu, oraz wymogów inwestora.

Badania wykonane przez projektanta podłoża gruntowego wykazały na występowanie gruntów zaliczonych do kategorii podłoża G₂, przyjęto kategorię ruchu – KR2.

Wobec braku pomiarów ruchu oparto się na przewidywanym ruchu ciężkich pojazdów. Przebudowywana droga z uwagi na jej położenie wykorzystywana jest głównie przez samochody osobowe. Można założyć, że przewidywany ruch samochodów ciężarowych (rolniczych) w okresie 20 lat, przeliczony na równoważne osie 100kN da obciążenie nie większe niż 0,5 mln. osi 100kN na pas obliczeniowy, co kwalifikuje ruch do kat KR2.

4.5.1. Konstrukcja nawierzchni jezdni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S – gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W – gr. 8 cm
- podbudowa z KŁSM 0/31,5 stab. mech. C_{50/30} – gr. 22 cm
- w-wa odsączająca z kruszywa naturalnego – gr. 25 cm

4.5.2. Konstrukcja opasek z brukowca

- brukowiec z podbudowy
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 4 cm
- podbudowa z KŁSM 0/31,5 stab. mech. C_{50/30} – gr. 22 cm
- w-wa odsączająca z kruszywa naturalnego – gr. 25 cm

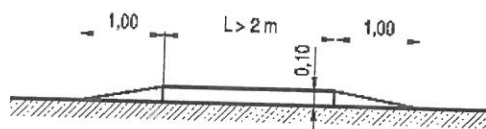
4.5.3. Konstrukcja chodników

- kostka brukowa betonowa – gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 4 cm
- podbudowa z KŁSM 0/31,5 stab. mech. C_{50/30} – gr. 15 cm

4.5.4 Próg zwalniający

Próg zwalniający wykonać jako próg płytowy zgodnie z pkt. 8.1 rys. 8.1.3 załącznika nr 4 do Rozporządzenia 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 z 2003r. poz. 2181 z póź. zm.).

Długość płyty L musi być min. 4m i z obu stron należy uwzględnić najazdy min. 1m. W związku z powyższym długość całego progu to min. 6m, a szerokość ma odpowiadać szerokości jezdni z uwzględnieniem szczeliny na odprowadzenie wody opadowej przy krawężniku. Wyniesienie progu wynosi 0,1m.



Rys. 8.1.3. Liniowy próg zwalniający płytowy U-16c o ograniczonej prędkości przejazdu 25–30 km/h

4.5.5 Oznakowanie pionowe i montaż oświetlenia przejścia dla pieszych

- Ustawienie znaków pionowych i poziomych wg. projektu stałej organizacji ruchu.
- Montaż słupa oświetleniowego fotowoltaicznego z dodatkowym oświetleniem ostrzegawczym przy przejściu dla pieszych.

4.6. Odwodnienie

Odwodnienie nawierzchni jezdni projektuje się jako zamknięte do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej poprzez istniejące i projektowane wpusty uliczne. Istniejąca sieć kanalizacji deszczowej jest siecią należącą do Inwestora.

4.6.1 Studnie rewizyjne

Na trasie kanalizacji deszczowej zaprojektowano studnie rewizyjne wykonane z kręgów betonowych DN600 z wjazdem typu ciężkiego. Podczas montażu kręgów połączenia należy odpowiednio zabezpieczyć. Uszczelnienia między kręgami i w przejściach rur: z zaprawy cementowej (1:2) oraz sznur smołowany. Przed opuszczeniem kręgi należy zabezpieczyć od wewnątrz i na zewnątrz lepikiem „na gorąco”, (Abizol R+P). Studnie wykonane z kręgów betonowych wyposażyć w płytę żelbetową z wjazdem kanałowym typu ciężkiego. Montaż wykonać zgodnie z zaleceniami i wytycznymi Producenta.

4.6.2 Rurociągi

Studnie kanalizacyjne będą połączone za pomocą kanału wykonanego z rur z PVC-U ułożonych ze spadkiem jak na rysunkach (profile) pomiędzy poszczególnymi studniami.

Kanalizacja deszczowa wykonana będzie z rur PVC o średnicy DN200 w klasie S; producent WAVIN – Buk lub analogiczny.

Rurociągi układać wg. spadków i trasy jak na rysunkach. Przewody ułożyć na podsypce piaskowej o wysokości 20 cm; wykonać obsypkę piaskową grubość min. 30 cm. powyżej górnej powierzchni rur. Podsypka i obsypka musi być zagęszczona, aby wytworzyć jednorodne warunki pracy przewodów. Po ustabilizowaniu obsypki - pozostałą część wykopu uzupełnić gruntem rodzimym.

Rury z PVC łączyć na kielich z wykorzystaniem uszczelki gumowej, wargowej. Włączenia do studni wykonać jako szczelne tulejowe. Po położeniu rur z PVC należy sprawdzić je na szczelność, po pozytywnym sprawdzeniu dokonać protokolarnego odbioru. Kanalizację układać zgodnie z instrukcją projektowania, wykonania i odbioru instalacji z PVC.

Odcinki narażone na przemarzanie należy ocieplić warstwą keramzytu. Przewody ułożyć na podsypce keramzytowej 30 cm oraz po zmontowaniu poddać próbie szczelności. Następnie obsypać

keramzytem 30 cm i zagęścić. Podsypka i obsypka powinna być wolna od kamieni mogących wywierać nacisk miejscowy na przewód. Następnie wykop zasypać gruntem rodzimym.

4.6.3 Wpusty deszczowe

Ścieki deszczowe z powierzchni terenu odprowadzane będą do kolektorów poprzez projektowane przykanaliki. Projektuje się cztery wpusty krawężnikowe żeliwne wg PN-74/H-74081 na studzience żelbetowej $\varnothing$ 600 mm z osadnikiem $h=1,00$ m.

Przykanalik składa się ze studzienki ściekowej $\varnothing$ 500 mm z osadnikiem oraz rur dwuściennych z tworzywa sztucznego PP $\varnothing$ 200 mm. Przykanaliki wpustów drogowych wykonać z rur PVC $\varnothing$ 200 mm.

Zdolność odwadniająca jednego wpustu wynosi $P \sim 600 \text{ m}^2$ szczelnej powierzchni tj. jezdni i chodnika. Wpust należy montować na żelbetowym pierścieniu odciążającym. Usytuowanie wpustów zgodne z planem sytuacyjnym a rzędne studni należy dostosować do nowej nawierzchni.

Studzienka ściekowa składa się z kraty wpustu krawężnikowego żeliwnego (kl. C250), rur PVC $\varnothing$ 600 mm, osadnika, płyty fundamentowej gr. 10 cm, pierścienia odciążającego. Studzienka ściekowa ma za zadanie oczyszczenie ścieków z zanieczyszczeń ziarnistych mineralnych.

4.6.4 Montaż rur PCV

Kanalizację deszczową wykonać z rur PVC o średnicy DN200 w klasie S; producent WAVIN – Buk lub analogiczny. Rurociągi układać wg. spadków i trasy jak na rysunkach.

Aby zapewnić jak najłatwiejszy i jak najbezpieczniejszy montaż, wszystkie rury kanalizacyjne Wavin wraz z towarzyszącymi kształtkami, posiadają efektywny i bezpieczny system uszczelnień.

System ten jest oparty na montowanych fabrycznie gumowych uszczelkach wargowych. Uszczelki te nie są wstępnie smarowane w fabryce specjalnym smarem silikonowym.

Smarowanie uszczelki powinno nastąpić na placu budowy tuż przed montażem, aby uniknąć zabrudzeń.

Przewody ułożyć na podsypce piaskowej o wysokości 20 cm; wykonać obsypkę piaskową grubość min. 30 cm powyżej górnej powierzchni rur. Podsypka i obsypkę musi być zagęszczona, aby wytworzyć jednorodne warunki pracy przewodów. Po ustabilizowaniu obsypki pozostałą część wykopu uzupełnić gruntem rodzimym. Po zmontowaniu rurociągu należy go przysypać ziemią (pozostawiając złącza odkryte), aby jej ciężar ustabilizował rury przed przeprowadzeniem próby szczelności. Należy również upewnić się, czy wszystkie kształtki (kolana, trójniki, redukcje itd.), a zwłaszcza zaślepki są właściwie wzmocnione, zabezpieczone.

Po przeprowadzeniu próby szczelności wypełnić wykop w obszarze połączeń ręcznie do poziomu odrobinę wyższego niż górna powierzchnia rury uważając, żeby ziemia stosowana do zasypki nie zawierała kamieni. Udeptać zasypkę. Dalsze prace ziemne należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.

Rury z PVC łączyć na kielich z wykorzystaniem uszczelki gumowej, wargowej. Włączenia do studni wykonać jako szczelne tulejowe. Po położeniu rur z PVC należy sprawdzić je na szczelność, po pozytywnym sprawdzeniu dokonać protokolarnego odbioru.

Instalację układać zgodnie z instrukcją projektowania, wykonania i odbioru instalacji z PVC.

4.7. Roboty ziemne

Roboty ziemne obejmują wykonanie przyłącza kanalizacji deszczowej oraz wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni i chodników.

Roboty ziemne wykonywane dla odcinków kanalizacji deszczowej zaprojektowano jako szerokoprzestrzenne bez szalowania wykonywane koparkami podsiębiernymi na odkład.

Większość wykopów odbywać się będzie w gruncie kat. III. i IV.

W oparciu o uzgodnione plany sytuacyjno – wysokościowe i profile podłużne ustalić lokalizację uzbrojenia podziemnego i wykonać ręcznie próbne przekopy w celu ich odślonienia. Odkryte uzbrojenie podziemne należy podwiesić i zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi. W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane uzbrojenie należy powiadomić użytkownika uzbrojenia i przy udziale nadzoru inwestorskiego ustalić dalszy tok postępowania robót.

Na odcinkach skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem podziemnym oraz w miejscach zbliżeń, wykopy wykonywać ręcznie ze szczególną ostrożnością.

Zasypkę rurociągów wykonywać ręcznie z jednoczesnym mechanicznym zagęszczaniem gruntu, warstwami co 30 cm dla gruntu kat. III, aż do uzyskania wskaźnika zagęszczenia gruntu $Is=1,0$.

Podczas wykonywania robót ziemnych należy szczególną uwagę zwrócić na przestrzeganie przepisów BHP. Wykopy o głębokości powyżej 1,2 m należy umacniać przez stosowanie deskowania zgodnie z BN-83/8836-02. Roboty wykonywać zgodnie z Warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlano - montażowych cz. II oraz Instrukcjami projektowania i montażu rur z PVC i PE.

UWAGA:

W miejscach podmokłych w wypadku pojawienia się wody w wykopie na czas wykonania danego odcinka należy zastosować pompę do wypompowywania wody za obszar wykonywanych prac.

W przypadku wystąpienia gruntów nienośnych kanalizację deszczową wykonać na ruszcie z geowłókniną. W torfach i namulach w zagęszczonej podsypce piaskowo- żwirowej grubości 10 cm. W gruntach słabonośnych grubość podsypki powinna wynosić 20-30 cm. Wszystkie partie gruntu rozmokniętego należy wybrać i zastąpić betonem.

5. Kolizje z sieciami uzbrojenia

W obrębie projektowanej przebudowy drogi występują następujące sieci uzbrojenia terenu: sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć kanalizacji sanitarnej i sieć kanalizacji deszczowej.

Na etapie sporządzania niniejszego projektu dokonano uzgodnień z dysponentami w/w sieci.

Podczas prowadzenia robót budowlanych należy bezwzględnie zapoznać się z warunkami tych uzgodnień i bezwzględnie ich przestrzegać.

Z uwagi na fakt, iż w terenie mogą występować sieci uzbrojenia, które nie zostały zgłoszone do inwentaryzacji geodezyjnej prace budowlane należy wykonywać bardzo ostrożnie.

6. Działki objęte opracowaniem i obszar oddziaływania obiektu

Następujące działki objęte są niniejszym opracowaniem: 2-47/2; 2-47/1; 2-53/1; 2-53/2; 2-46/18 Miasto Sępól.

Obszar oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia określony na podstawie ustawy Prawo Budowlane zamyka się w obszarze działki na których jest zlokalizowana jezdnia przebudowywanej drogi tj. działki nr 2-47/2; 2-47/1; 2-53/1; 2-53/2; 2-46/18 Miasto Sępól.

7. Wpływ inwestycji na środowisko

Zgodnie z obowiązującymi przepisami niniejsze przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

8. Zieleń

W obszarze przebudowy drogi nie stwierdzono kolizji z istniejącymi drzewami.

9. Bezpieczeństwo i ochrona zdrowia

Przy realizacji robót należy zwrócić uwagę na zabezpieczenie robót wykonywanych w bliskim sąsiedztwie jezdni oraz oznakowanie strefy robót. Przestrzegać przepisy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie prowadzonych robót budowlanych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120 z 2003r. poz. 1126).

Wymagania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przy wykonywaniu robót budowlanych określają przepisy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy:

- 1) Ustawa z dnia 26 czerwca 1974r. Kodeks pracy. Dział dziesiąty. Bezpieczeństwo i higiena pracy. (j. t. Dz. U. z 2014r., poz. 1502 z późn. zm.)
- 2) Rozporządzenie ministra pracy i polityki socjalnej z dnia 26 września 1997r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (j. t. Dz. U. Nr 169 z 2003r., poz. 1650 z późn. zm.) Dział II i Dział IV - Rozdział 4.
- 3) Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47 z 2003r., poz. 401)
- 4) Rozporządzenie ministra pracy i polityki społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (Dz. U. Nr 26 z 2000r., poz. 313 z późn. zm.).

10. Uwagi końcowe

1. Podczas prowadzenia robót drogowych należy bezwzględnie przestrzegać zasad BHP a roboty realizować zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi i sztuką budowlaną oraz ustaleniami wynikającymi z uzgodnień.



mgr inż. Leszek Michałek
Upr. Bud. Nr 80/79/OL