

egz.



BIURO USŁUG DROGOWYCH
 NADZORY - PROJEKTY - KONSULTACJE
 PAWEŁ STEFAŃCZYK
 ul. C.K. NORWIDA 2, 66-600 KROSNO ODRZAŃSKIE
 tel.603-926292, fax: 068-3838551, e-mail: biurops@interia.pl

Załącznik do wniosku zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę

PROJEKT BUDOWLANY

OBIEKT	Modernizacja odcinka drogi powiatowej Nr 1050F w miejscowości Jeleniów Etap I – Remont konstrukcji jezdni
ADRES	Gmina Zielona Góra, Obręb Jeleniów, działki Nr: 209/1, 215/1
BRANŻA	Drogowa
INWESTOR	Powiatowy Zielonogórski, ul. Podgórna 5, 65-057 Zielona Góra,
PODSTAWA	Umowa nr 146/JEL/2011 z dnia 18.11.2011r
ZAWARTOŚĆ	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opis Techniczny – str. 3-16 2. Część Rysunkowa – str. 17-33 3. Opinia Laboratoryjna o drodze – str. 34-42 4. Zestawienie ilości głównych robót – str. 43-48

Autor Projektu	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant	mgr inż. Paweł Stefańczyk	67/ 04/ ZG w specjalności drogowej do proj.bez ograniczeń	12.2011r

Krosno Odrzańskie, grudzień 2011r

SPIS TREŚCI

A) Oświadczenie Projektanta	str. 3
B) Uprawnienia, Izba Inżynierów	str. 4-5
C) Opis techniczny	str. 6-11
D) Uzgodnienie dokumentacji	str. 12
E) Informacja BIOZ	str. 13-16
F) Część rysunkowa:	str. 17
Rys. Nr 1. Plan Orientacyjny	str. 18
Rys. Nr 2. Projekt Zagospodarowania Terenu	str. 19
Rys.Nr.3. Przekrój Podłużny	str. 20
Rys. Nr 4. Przekroje Normalne. Szczegóły.	str. 21
Rys. Nr.5. Przekroje Poprzeczne	str. 22-33
G) Opinia Laboratoryjna dla odcinka drogi	str. 34-42
H) Zestawienie ilości głównych robót	str. 43-48

A) Oświadczenie Projektanta.

Ja, niżej podpisany projektant reprezentujący Biuro Usług Drogowych Nadzory, Projekty, Konsultacje - Paweł Stefańczyk ul.C.K.Norwida 2, 66-600 Krosno Odrzańskie oświadczam, że wykonana praca projektowa zawarta w drogowym Projekcie Budowlanym:

Modernizacja odcinka drogi powiatowej Nr 1050F w miejscowości Jeleniów

Etap I – Remont konstrukcji jezdni

w ramach zawartej

Umowy nr 146/JEL/2011 z dnia 18.11.2011r

jest wykonana zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, oraz normami.

Projektant branży drogowej

Krosno Odrzańskie 20.12.2011r

B) Uprawnienia. Izba Inżynierów Bud.

LUBUSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Zielonej Górze
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt. LUKZ/OKK/7131/75/04

Zielona Góra dnia 23 listopada 2004r.

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 2001 r. Nr 5 poz. 42 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14, ust. 1, pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz. U. z 2003r. Nr 207 poz. 2016. z późn. zm.*) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 1995r. Nr 8 poz. 38 z późn. zm.*).

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
n a d a j e**

Panu **Pawłowi STEFAŃCZYKOWI**
magistrowi inżynierowi budownictwa
urodzonemu dnia 22 stycznia 1968r. w Gubinie

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 67/04/ZG**

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony na podstawie art. 107 § 4 Kpa odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień 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 Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Zielonej Górze w terminie 14 dni od daty jej doręczenia

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. Tadeusz Wawrzyniak

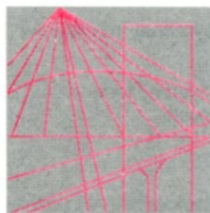
2. Jan Sękowski

3. Tadeusz Glapa



Otrzymują:

1. Pan Paweł Stefańczyk
zam. 66-600 Krosno Odrzańskie ul. K.C Norwida 2
2. Okręgowa Rada Izby w/m
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. aa.



LUBUSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

ul. Kazimierza Wielkiego nr 10. 66-400 Gorzów Wlkp.
tel. 0 95 720 15 38 fax 0 95 720 77 17 e-mail: lbs@piib.org.pl

Gorzów Wlkp., 29 grudnia 2010 r.

ZAŚWIADCZENIE

Pan/Pani

Paweł Zbigniew Stefańczyk

miejsce zamieszkania:

C.K.Norwida 2

66-600 Krosno Odrzańskie

jest członkiem Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym:

LBS/BD/0996/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od **1 stycznia 2011 r.** do **31 grudnia 2011 r.**



**PRZEWODNICZĄCY
OKRĘGOWEJ RADY**
Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

mgr inż. Józef Krzyżanowski

(pieczęć i podpis przewodniczącego LOIIB)

C) OPIS TECHNICZNY

Nazwa Inwestycji:	Modernizacja odcinka drogi powiatowej Nr 1050F w miejscowości Jeleniów Etap I – Remont konstrukcji jezdni
Inwestor:	Powiatowy Zielonogórski, ul. Podgórna 5, 65-057 Zielona Góra
Adres:	Gmina Zielona Góra, Obręb Jeleniów, dz. nr 209/1, 215/1

1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.

- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 wykonana przez firmę GEODAN - Daniel Strzymiński
- Inwentaryzacja i pomiary uzupełniające wykonane przez Biuro Usług Drogowych,
- Rozporządzenie 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 43/99, poz. 430);
- Katalog szczegółów drogowych ulic, placów i parków Miejskich. Centrum Techniki Budownictwa Komunalnego, Warszawa 1987.;
- Uzgodnienia branżowe z Zarządcą drogi – PZZD w Cigacicach pismo PZZD.6733.26.2011.ST z dnia 12.12.2011r
- Informacja firmy STELMET dotycząca obciążenia ruchem
- Opinia laboratoryjna dotycząca drogi powiatowej nr 1050F w Jeleniowie dla odcinka o długości 900m; Laboratorium Budowlano-Drogowe PRO-LAB

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.

Celem inwestycji jest zmodernizowanie odcinka drogi powiatowej polegające na wykonaniu remontu konstrukcji jezdni w etapie pierwszym oraz budowie chodnika wzdłuż odcinka w etapie drugim. Inwestycja ma na celu zapewnienia przejezdności drogi powiatowej oraz poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi. Oczekiwanym skutkiem będzie również poprawa komfortu mieszkańców poprzez obniżenie poziomu hałasu oraz wstrząsów od przejeżdżających pojazdów. W zakres niniejszego projektu - Etap 1 - wchodzi opracowanie projektu remontu jezdni i dotyczy wyłącznie branży drogowej. Opracowanie projektu budowy chodnika będzie przedmiotem odrębnej dokumentacji budowlanej.

3. STAN ISTNIEJĄCY.

Obecnie na całym projektowanym odcinku o długości 900m stan jezdni bitumicznej jest zróżnicowany. Na początkowych 300m drogi stan jest dostateczny, na odcinku kolejnych 400m stan zły i na ostatnich 200m bardzo zły, charakteryzujący się licznymi wybojami oraz nierównościami.

Obecnie w m. Jeleniów nie ma chodnika. Piesi poruszają się poboczem drogi. Brak chodnika stwarza zagrożenie dla ruchu pieszych i utrudnia komunikację mieszkańców okolicznych posesji. Opracowanie projektu budowy chodnika będzie kolejnym – II etapem modernizacji drogi powiatowej we wsi Jeleniów.

3.1. Analiza istniejącej konstrukcji jezdni.

Na podstawie dostarczonej opinii laboratoryjnej dotyczącej przedmiotowego odcinka oraz przeprowadzonej oceny makroskopowej istniejącej jezdni, wyodrębniono 4 odcinki o drogi zbliżonych cechach w ocenie makroskopowej:

1. Od km 0+000 do km 0+300 – nawierzchnia z nielicznymi spękaniem i małymi ubytkami
2. Od km 0+300 do km 0+550 - nawierzchnia spękana z lokalnymi średnimi ubytkami naw.
3. Od km 0+550 do km 0+715 – nawierzchnia spękana - lokalnie duże ubytki nawierzchni
4. Od km 0+715 do km 0+900 – nawierzchni silnie spękana, bardzo duże ubytki nawierzchni

Na całym odcinku drogi w podłożu zalega w-wa gruzu ceglanego, szlaki oraz w-wa masy bitumicznej o zróżnicowanych grubościach i parametrach.

Zestawienie cech konstrukcji wg wykonanych otworów geotechnicznych:

wyszczególnienie	km 0+200	km 0+500	km 0+800
	h [m]	h [m]	h [m]
masa bitumiczna	0,09	0,04	0,04
szlaka	0,08	0,08	0,06
gruz ceglany	0,20	0,20	0,15
piasek średni	1,03	1,18	0,85
zwg	1,20	1,20	1,00
Grupa nośności podłoża	G1	G1	G1

Wyniki pomiarów nośności metodą VSS:

1. Km 0+100 s.p. : $E_1=163,9\text{MPa}$, $E_2=241,9\text{MPa}$, $I_0=1,48$
2. Km 0+400 s.p. : $E_1=152,3\text{MPa}$, $E_2=173,4\text{MPa}$, $I_0=1,14$
3. Km 0+700 s.p. : $E_1= 99,0\text{MPa}$, $E_2=250,0\text{MPa}$, $I_0=2,52$

Powyższe wyniki badań świadczą o dobrej nośności i pozwalają uznać istniejące podłoże – obecną drogę - jako dobrą bazę wyjściową do wykonania remontu metodą w górę – poprzez zastosowanie nakładek wzmacniających. Jest to najtańsze rozwiązanie dla odcinka od km 0+0,0 do km 0+715. Natomiast ze względu na silną degradację nawierzchni od km 0+715 do końca odcinka, spodziewana grubość rzeczywistych warstw wzmocnienia może być bardzo duża, rzędu 45cm. W sytuacji przebiegu drogi w terenie wiejskim wynoszenie drogi ponad 45cm od obecnego jej poziomu będzie bardzo niekorzystne dla mieszkańców Jeleniowa, dlatego należy usunąć istniejące warstwy słabych jakościowo materiałów w poszczególnych warstwach nawierzchni, następnie wykonać pełną typową konstrukcję drogi – jak dla ruchu KR-4, na istniejącym podłożu G-1, po doprowadzeniu go do $E_2>120\text{MPa}$.

4. STAN PROJEKTOWANY.

4.1. USTALENIE KATEGORII RUCHU.

W związku z brakiem aktualnych informacji o ruchu na przedmiotowym odcinku drogi, za miarodajne dane należy przyjąć informacje największego użytkownika odcinka drogi tj. STELMET-u, który w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą szacuje ruchu dobowy do swojej firmy za 10lat na poziomie ok.100 pojazdów typu TIR dziennie.

Dzienne spodziewane obciążenie ruchem:

100pojazdów ciężarowych * 5osi = 500 osi/pas/dobę

Założenie: co 5 pojazd ciężarowy (20%) posiadać będzie obciążenie 115kN/oś

$L=500*1,95$ (r2 dla 115kN 20%) = 975osi / pas / dobę.

Klasyfikacja ruchu: ustalono kategorię ruchu KR-4.

4.2. INFORMACJE PODSTAWOWE O DRODZE.

Droga klasy: Z

Droga jedno jezdniowa, dwu pasowa

Dopuszczalny maksymalny nacisk osi pojazdu: 115 kN (do 20% pojazdów)

Prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h

Szerokość jezdni: 6,00m; odpowiada 3,0m – szerokości pasa ruchu

Długość modernizowanego odcinka drogi: 900m

4.3. WYMIAROWANIE WZMOCNIENIA ISTNIEJĄCEJ JEZDNI.

Ruch KR-4 oznacza konieczność uwzględnienia w obliczeniach trwałości zmęczeniowej na poziomie ok. 7,3mln osi obliczeniowych 100kN w okresie eksploatacji 20lat.

Na podstawie opinii laboratoryjnej zawierającej również pomiary ugięć sprężystych wykonanych belką benkelmana, analizując ugięcia oraz zestawiając je z oceną makroskopową stanu nawierzchni oraz odwiertami geotechnicznymi, wyodrębniono 3 odcinki o zbliżonych cechach fizycznych, w szczególności ugięciach.

1. Odcinek km 0 do km 0+300: $U_{obl} = 1,26$ mm ---> $H_{zast.} = 34$ cm

Projektowane wzmocnienie: w-wy bitumiczne o grubości 17cm:

7cm – warstwa wyrównawcza

5cm – w-wa wiążąca

5cm – warstwa ściernalna

Na odcinku km 0+0,0 do km 0+5,0 wykonać frezowanie gr.0-10cm, aż do krawędzi drogi powiatowej kierunek na Ochłę (wcinka)

2. Odcinek km 0+300 do km 0+720: $U_{obl} = 1,71$ mm ---> $H_{zast.} = 46$ cm

Projektowane wzmocnienie w-wy bitumiczne o grubości 23cm:

11cm – warstwa wyrównawcza

7cm – w-wa wiążąca

5cm – warstwa ściernalna

3. Odcinek km 0+720 do km 0+877: $U_{obl} = 2,49mm$ ---> $H_{zast.} = 64cm$

Ze względów sytuacyjno-wysokościowych projektuje się usunięcie istniejących warstw zniszczonej konstrukcji jezdni na głębokość do 30-40cm, po czym na otrzymanym podłożu gruntowym o cechach podłoża G-1 i doprowadzeniu go walcem do nośności $E_2 > 120MPa$, projektuje się typową konstrukcję jak dla ruchu KR-4:

- Geowłóknina wzmacniająco - separująca TERRALYS LF 75/75
- 20cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 10cm – podbudowa bitumiczna
- 7cm – w-wa wiążąca
- 5cm – warstwa ścieralna

4. Odcinek km 0+877 do km 0+900: odcinek poza bramą STELEMT-u, o przewidywanym obciążeniu ruchem KR-2, wykonać należy:

- frezowanie dla wyk. wcinki na odcinku 8m tj. km 0+895 do km 0+900
- Ułożyć w-wę wiążącą gr. 5cm
- Ułożyć w-wę ścieralną gr. 5cm

Ustalenia dla projektowanych wyżej warstw nawierzchni:

1. Warstwa ścieralna – grubość 5cm typ mieszanki SMA 8 w celu zmniejszenia hałasu, wykonać z użyciem polimeroasfaltu PMB 45/80-65.
2. Warstwa wiążąca – grubość 5cm lub 7cm, typ mieszanki AC16W wykonać z użyciem polimeroasfaltu PMB 25/55-60.
3. Warstwa wyrównawcza – grubość 11cm, typ mieszanki AC22W wykonać z użyciem polimeroasfaltu PMB 25/55-60.
4. Warstwa podbudowy bitumicznej z BA – grubość 10cm typ mieszanki AC22P wykonać z użyciem polimeroasfaltu PMB 25/55-60.
5. Podbudowa z kruszywa naturalnego łamanego stabilizowana mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm.

Przed wykonaniem każdej warstwy bitumicznej należy oczyścić i skropić podłoże emulsją asfaltową w ilości 0,4kg/m².

4.4. DROGA W PLANIE.

W ramach opracowania remontu jezdni zachowuje się istniejącą geometrię drogi, w szczególności jej istniejące w terenie krawędzie. Odtworzono metodami analityczno-graficznymi teoretyczną oś drogi oraz jej teoretyczne krawędzie, które zostały pokazane na planie w celach pomocniczych związanych z tyczeniem łuków. Z tego względu istniejące w terenie krawędzie i te odtworzone matematycznie, mogą się nieznacznie różnić. Odtworzenie geometrii drogi niezbędne było do doprecyzowania lokalizacji początków i końców łuków, kłotoid i co za tym idzie zmian pochylenia poprzecznego jezdni oraz do ustalenia zakresu robót związanych z wyrównaniem profilu istniejącej jezdni.

Wskutek nagromadzonych zanieczyszczeń oraz ubytków masy na krawędziach jezdni, zaewidencjonowana szerokość drogi jest niejednorodna (od 5,60-6,20m). Zakłada się wyregulowanie krawędzi jezdni, w szczególności warstw podbudowy do właściwej szerokości poprzez niezbędne uzupełnienia materiału na krawędziach jezdni średnio na szerokości 35cm.

4.5. DROGA PRZEKROJU PODŁUŻNYM. ODWODNIENIE.

Droga znajduje się w bardzo płaskim terenie, różnica rzędnych na długości 900m oscyluje pomiędzy rzędnymi 75,05 - 75,64. tj. 0,59m, w związku z czym spadki niwelety wynoszą: od 0,013% do 0,654%. Zachowanie obecnego sposobu odwodnienia jezdni oznacza, że wody opadowe będą odprowadzane z jezdni w przylegające pobocza i niecki terenowe, zgodnie z obecnie funkcjonującym sposobem odwodnienia. Skuteczność odwodnienia jezdni zależy będzie zatem od jej spadków poprzecznych oraz zdolności chłonnych podłoża. Rozwiązanie to jak do tej pory funkcjonowało poprawnie. Wyniesienie jezdni ponad obecny jej poziom od 15 do 23cm poprawi szybkość i skuteczność odprowadzenia wody z nawierzchni drogi.

4.6. ZJAZDY DO POSESJI.

Wyniesienie poprzez remont niwelety drogi o 15-23cm spowoduje konieczność wykonania nowej nawierzchni zjazdów łączących projektowaną jezdnię z nawierzchnią posesji. Dla zachowania spadku podłużnego zjazdu w wielkości 5% oznaczać to może w szczególności konieczność wykonania przebudowy zjazdu na długości do 5m od krawędzi jezdni licząc.

W ramach etapu 1 - projektuje się wyłącznie podniesienie poziomu istniejących zjazdów z zachowaniem ich obecnej geometrii. Nawierzchnię zjazdów wykonać z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm z dokładnym zamiałowaniem wykonanej nawierzchni, kruszywem drobnym 0,075/5mm - w ilości 20kg/1m².

Projekt szczegółowy przebudowy zjazdów do posesji w technologii nawierzchni z kostki betonowej zostanie opracowany w etapie 2, obejmującym projekt budowy chodnika - również w technologii kostki betonowej.

5. WYWŁASZCZENIA I URZĄDZENIA OBCE. UZGODNIENIA.

Działki nr 215/1, oraz 209/1 - na których przewiduje się prowadzenie prac modernizacyjnych pozostają we własności Powiatu Zielonogórskiego i jako drogi powiatowe znajdują się w administracji PZZD w Cigacicach.

Remont jezdni w jej granicach realizowany na dodatek „metodą w górę” nie wnosi zagrożeń kolizyjnych dla istniejącej infrastruktury stanowiącej uzbrojenie terenu. Jedynym co należy brać pod uwagę, to regulację wysokościową urządzeń w jezdni oraz w poboczu drogi.

Zarządca drogi dokonał uzgodnienia przedmiotowej dokumentacji w dniu 12.12.2011r (str.12).

6. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI.

- | | |
|--|--------------------|
| - powierzchnia remontu jezdni SMA 8 | 5443m ² |
| - powierzchnia skrzyżowań z drogami bocznymi SMA 8+wiążąca+wyrówn. | 264m ² |
| - powierzchnia zjazdów z kruszywa łamanego 0/31,5mm gr. średnio 15cm | 750m ² |

7. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU.

Remont jezdni nie wpłynie niekorzystnie na środowisko. Inwestycji nie zmieni znacząco warunków odwodnienia oraz nie spowoduje wzrostu ruchu pojazdów samochodowych. Podczas realizacji inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew.

8. INNE INFORMACJE

8.1. Działki na których projektuje się remont obiektu budowlanego, nie są wpisane do rejestru zabytków.

Na terenie inwestycji przedmiotowych działek nie stwierdzono obiektów przyrodniczych oraz obiektów zabytkowych chronionych prawem.

8.2. Przedmiotowy teren nie leży w granicach eksploatacji górniczej.

8.3. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi:

Nie stwierdzono zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników remontowanej drogi.

Krosno Odrz. 20 grudnia 2011r, opracował :

mgr inż. Paweł Stefańczyk

*upr. do projektowania w spec. drogowej
bez ograniczeń Nr 67/04/2004*

D) UZGODNIENIE DOKUMENTACJI

ZARZĄD POWIATU ZIELONOGÓRSKIEGO
POWIATOWY ZIELONOGÓRSKI ZARZĄD DRÓG
z siedzibą w Cigacicach
66-131 Cigacice, ul. Kolejowa 4
tel. 68 385-95-00, fax 68 385-95-07

Cigacice 12.12.2011r.

PZZD.6733.26.2011.ST

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 25, 33, 2a, ust.2 Ustawy z dnia 21 marca 1985r o drogach publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2007r Nr 19, poz. 115 ze zm.), art. 123 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz.U z 2000r Nr 98, poz. 1071 ze zm.) a także Uchwały nr 350/2009 Zarządu Powiatu Zielonogórskiego z dnia 22 grudnia 2009r.w sprawie udzielenia pełnomocnictwa Pani Agnieszce Stelmasik Dyrektorowi Powiatowego Zielonogórskiego Zarządu Dróg z siedzibą w Cigacicach po rozpatrzeniu wniosku:

Biura Usług Drogowych NADZORY – PROJEKTY – KONSULTACJE Paweł Stefańczyk, ul. C.K.Norwida 2, 66-600 Krosno Odrzańskie, dotyczącego uzgodnienia projektu „Modernizacja odcinka drogi powiatowej nr 1050F w m. Jeleniów, Etap I – Remont konstrukcji jezdni Jeleniów dz. nr 215/1

opiniuję bez uwag **PROJEKT BUDOWLANY: Modernizacja odcinka drogi powiatowej Nr 1050F w miejscowości Jeleniów, Etap I – Remont konstrukcji jezdni**

W dalszej korespondencji niniejszej sprawy prosimy powoływać się na nr tego pisma.

Uzasadnienie

Zgodnie z art.107, § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadnienia, ponieważ uwzględnia w całości żądanie strony.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie służy stronie zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zielonej Górze za moim pośrednictwem, w terminie 7 dni od dnia otrzymania postanowieni

Otrzymują:

1. Biuro Usług Drogowych NADZORY – PROJEKTY – KONSULTACJE
Paweł Stefańczyk,
ul. C.K.Norwida 2,
66-600 Krosno Odrzańskie
2. a/a J.J.

DYREKTOR PZZD
Agnieszka Stelmasik

E) INFORMACJA BIOZ

1. Wykaz rodzajów robót, których specyfikę należy uwzględnić w planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia:

1. 1. Roboty budowlane wykonywane w obrębie pieszojezdni, po których odbywa się ruch drogowy ruch pieszych oraz ruch budowlany.

2. Rodzaj i skala zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania.

- 2.1. Potknięcie, poślizgnięcie się i upadek na tym samym poziomie - nierówności terenu, namoknięty grunt - występuje na całej budowie przez cały okres wykonywania robót.
- 2.2. Uderzenie i przygniecenie przez przemieszczane przedmioty - występuje na terenie placu budowy i zaplecza placu budowy w czasie ręcznego i mechanicznego przemieszczania przedmiotów przez cały czas trwania budowy.
- 2.3. Uderzenie i przygniecenie przez przemieszczane materiały - występuje na terenie placu budowy i zaplecza placu budowy w czasie ręcznego i mechanicznego przemieszczania materiałów przez cały czas trwania budowy.
- 2.4. Najechanie przez środki transportu - występuje podczas transportowania wszelkiego rodzaju materiałów, narzędzi i sprzętu jak również przy istniejącym ruchu drogowym - występuje w czasie całego okresu realizacji kontraktu
- 2.5. Najechanie przez maszyny - występuje w czasie wykonywania wszystkich warstw konstrukcyjnych, wykonywania robót ziemnych z użyciem ładowarek, równiarek, ścinarek, walców - występuje w czasie całego okresu realizacji kontraktu.
- 2.6. Pochwycenie przez maszyny i urządzenia - występuje w czasie prac, przy których używane są piły tarczowe i łańcuchowe, szlifierki - występuje w czasie całego okresu realizacji kontraktu.
- 2.7. Uderzenie o nieruchome przedmioty - występuje na całym placu budowy i zapleczu placu budowy przez cały okres prowadzenia robót.
- 2.8. Obrażenie przez kontakt z przedmiotami ostrymi oraz szorstkimi - teren placu budowy i zaplecza placu budowy oraz miejsca składowania materiałów, podczas prowadzenia robót rozbiórkowych - przez cały okres budowy.
- 2.9. Obrażenia przez kontakt z przedmiotami będącymi w ruchu - elektronarzędzia oraz urządzenia znajdujące się na budowie, przez cały okres realizacji budowy.
- 2.10. Porażenie prądem elektrycznym - występuje w czasie całego okresu realizacji kontraktu w czasie posługiwania się elektronarzędziami oraz w czasie obsługi maszyn i urządzeń napędzanych energią elektryczną.
- 2.11. Obrażenia doznane wskutek rozerwania się tarczy - podczas wykonywania wszelkich robót z użyciem tarcz do cięcia i do szlifowania - występuje w czasie całego okresu realizacji kontraktu.

3. Sposób wydzielenia i oznakowania miejsc przewidywanych zagrożeń.

- 3.1. Wydzielane i oznakowywane będą następujące miejsca niebezpieczne:

- 3.1. Strefy niebezpieczne wynikające z pracy maszyn drogowych. Wyznaczony pracownik powinien obserwować pracę koparki lub ładowarki i zapobiegać wejściu do strefy pracowników i

osób postronnych.

3.1.1. Pracujące maszyny i urządzenia.

3.1.1.1. Samochody samowładowcze i skrzyniowe, równiarki, frezarki oraz inny ciężki sprzęt używany na budowie - powinien być wyposażony w automatyczne podawanie sygnałów dźwiękowych w czasie wykonywania manewru cofania. W przypadku braku możliwości automatycznego podawania sygnałów, kierowca lub operator zobowiązany będzie do ręcznego podawania sygnałów. Ponadto w/w sprzęt wyposażony powinien być w koguty błyskowe.

3.1.2. Wydzielania i oznakowywania miejsc prowadzenia robót budowlanych.

3.1.2.1. Oznakowanie i wydzielenie miejsc robót wykonywanych w obrębie jezdni, po których odbywa się ruch drogowy wykonać zgodnie z zatwierdzonym Projektem Organizacji Ruchu.

3.1.3. Sposób zabezpieczenia budowy przed dostępem osób nieupoważnionych.

3.1.3.1. Zaplecza placu budowy oraz miejsca postojowe maszyn i pojazdów powinny być dozorowane, a dozorujący zobowiązani będą do niedopuszczania na dozorowany teren osób postronnych.

3.1.3.2. Nadzór techniczny oraz brygadziści zobowiązani będą do zwracania uwagi na zbliżające się do miejsca wykonywania robót osoby postronne i informowanie ich o zakazie wstępu bezpośrednio do strefy robót - wszystkie osoby realizujące roboty budowlane będą wyposażone w identyfikującą ich odzież roboczą i ochronną.

3.1.4. Sposób zabezpieczenia parku maszynowego podczas przerw w pracy i w nocy przed przypadkowym uruchomieniem przez osoby nieupoważnione.

3.1.4.1. Operatorzy i kierowcy mają zakaz opuszczania kabiny w czasie pracy silnika.

3.1.4.2. W przypadku konieczności opuszczenia kabiny, kierowca lub operator, zobowiązany jest do wyłączenia silnika, wyjęcia kluczyka ze stacyjki, pozostawienia drążka zmiany biegów w pozycji biegu wstecznego lub pierwszego, zamknięcia kabiny oraz podłożenia klinów pod koła, w przypadku pozostawienia maszyny lub pojazdu na dużym spadku.

3.1.4.3. Po zakończeniu pracy maszyny i pojazdy parkować w wyznaczonych miejscach na zapleczach placów budów lub na placach budów. Kabiny maszyn i pojazdów zamykać na zamki lub kłódki, a teren parkowania dozorować.

3.1.4.4. Teren parkowania maszyn i pojazdów powinien być oświetlony w godzinach nocnych światłem elektrycznym.

3.1.5. Sposób zabezpieczenia urządzeń elektrycznych.

3.1.5.1. Instalacja elektryczna na zapleczach placów budów i placach budów, powinna być zabezpieczona wyłącznikami różnicowo - prądowymi,

3.1.5.2. Wszystkie elementy urządzeń elektrycznych znajdujące się pod napięciem zabezpieczyć osłonami

4. Instruktaż pracowników

4.1. Szkolenie wstępne stanowiskowe - instruktaż stanowiskowy - prowadzi bezpośredni przełożony pracownika lub osoba przez niego upoważniona przed podjęciem pracy każdego nowo zatrudnionego na danym stanowisku lub zmieniającego rodzaj wykonywanej pracy. W ramach instruktażu szkolony jest także zapoznawany z ryzykiem zawodowym dla danego stanowiska pracy. Pracownik zatrudniony na kilku stanowiskach pracy przechodzi instruktaż stanowiskowy obowiązujący na każdym z tych stanowisk. Czynności te są potwierdzane zaświadczeniami przechowywanymi w aktach osobowych pracownika.

4.2. Uwzględnienie w trakcie szkolenia wstępnego zasad obowiązujących przy realizacji robót

szczególnie niebezpiecznych i mających wpływ na środowisko wszelkie prace z udziałem maszyn, z których w czasie awarii może wystąpić wyciek oleju lub innej niebezpiecznej dla środowiska substancji;

4.3. Określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia dla ludzi i środowiska (awarie, katastrofy),

4.3.1. Postępowanie na wypadek wycieku oleju wskutek awarii maszyny każdy pracownik w przypadku zauważenia wycieku oleju z urządzeń technicznych używanych do transportu materiałów oraz do wykonania robót budowlanych zobowiązany jest do:

- optycznego ustalenia rozmiarów wycieku,
- ustalenia potencjalnych zagrożeń dla środowiska,
- zgłoszenia awarii bezpośrednio przełożonemu i Kierownikowi Budowy.

Jeżeli wyciek oleju nie stwarza zagrożenia należy to miejsce gdzie nastąpił wyciek posypać ABSORBENTEM - środkiem chemicznym znajdującym się na terenie zaplecza budowy. W wyjątkowych sytuacjach, gdy absorbent nie jest dostępny można go zastąpić inną substancją absorbującą np. piaskiem lub trocinami.

Po wykonaniu tej czynności należy przystąpić do usunięcia przyczyny wycieku. Jeżeli pracownik (kierowca/ operator) nie jest w stanie sam usunąć tej przyczyny, jest zobowiązany powiadomić telefonicznie o tym zdarzeniu Kierownika Budowy, a w przypadku nieobecności jego zastępców.

W celu powiadomienia należy skorzystać z każdego dostępnego źródła powiadamiania w tym również prywatnego telefonu komórkowego.

Osoby powiadomione o zdarzeniu wysyłają na miejsce awarii zespół mechaników w celu usunięcia przyczyn wycieku.

Materiał absorbujący wymieszany z olejem należy zebrać do foliowego worka, a następnie dostarczyć na teren bazy do magazynu tymczasowego składowania odpadów niebezpiecznych.

Pracownik (kierowca/ operator) zobowiązany jest powiadomić Kierownika Budowy o usunięciu awarii.

Jeżeli rozmiar wycieku spowodował skażenie cieków wodnych, gruntu, przedostał się do kanalizacji lub istnieje realne prawdopodobieństwo zaistnienia takiej możliwości, pracownik (kierowca/ operator) zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić najbliższą jednostkę Państwowej Straży Pożarnej - tel. 998 - z podaniem miejsca zdarzenia, rodzajem substancji i przypuszczalną ilością wycieku.

4.3.2. Postępowanie na wypadek zaistnienia katastrofy budowlanej

Katastrofą budowlaną - jest niezamierzone, gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego lub jego części, a także konstrukcyjnych elementów rusztowań, elementów urządzeń formujących, ścianek szczelnych i obudowy wykopów.

W razie zaistnienia katastrofy budowlanej każdy pracownik jest zobowiązany:

- Udzielić pomocy poszkodowanym,
- Powiadomić osobiście lub z każdego dostępnego źródła powiadamiania, w tym również z prywatnego telefonu komórkowego, kierownika budowy, a w przypadku nieobecności, jego zastępcę.
Kierownik budowy jest zobowiązany:
- Przeciwdziałać rozszerzaniu się skutków katastrofy,
- Zabezpieczyć miejsce katastrofy przed zmianami uniemożliwiającymi prowadzenie postępowania wyjaśniającego (nie stosuje się do czynności mających na celu ratowanie życia lub zabezpieczenie przed rozszerzeniem się skutków katastrofy).
- Niezwłocznie zawiadomić o katastrofie:
 - a) Dyрекcję,
 - b) Właściwy organ (Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego),
 - c) Właściwego miejscowego Prokuratora,
 - d) Inwestora, Inspektora Nadzoru Inwestorskiego, Projektanta obiektu budowlanego,

4.4. Określenie konieczności oraz zasad stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń,

- Kamizelki ostrzegawcze - należy używać przez cały czas pracy na budowie,

celem lepszej widoczności pracownika przez operatorów obsługujących wszelkiego rodzaju maszyn i sprzętu.

- Konieczność używania innych ochron osobistych będą określali kierownicy bezpośrednio na budowie przed przystąpieniem do wykonywania robót, przy których stwierdzono konieczność ich użycia.
- Środki ochrony osobistej powinny zabezpieczać pracowników przed urazami mechanicznymi spowodowanymi odpryskami rozbieranych części nawierzchni.

4.5. Określenie zasad bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi.

Obowiązek organizowania, przygotowania i kierowania pracami w sposób bezpieczny, zabezpieczający przed wypadkami, zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy spoczywa na kierowniku budowy, kierowniku robót lub majstrze. Aktualnie nadzorujący robotami na czas swojej nieobecności powinien wyznaczyć zastępcę.

Każdemu pracownikowi nadzoru technicznego powinny być znane adresy i numery telefonów najbliższego punktu lekarskiego, najbliższej straży pożarnej i posterunku Policji.

Kierownik Robót odpowiedzialny za dane prace wyznaczy brygadzystę prowadzącego roboty do przestrzegania wszelkich zasad bezpiecznego wykonania tych prac.

5. Instrukcja bezpieczeństwa pożarowego.

5.1. Instrukcja alarmowa w przypadku powstania pożaru.

- a) Każdy pracownik, który pierwszy zauważy pożar obowiązany jest natychmiast powiadomić o nim współpracowników oraz inne osoby, które w tej chwili znajdują się w strefie zagrożenia.
- b) Należy zawiadomić z każdego dowolnego źródła, w tym również z prywatnego telefonu komórkowego Straż Pożarną podając:
- c) Gdzie się pali (adres, nazwę obiektu).
- d) Co się pali.
- e) Czy jest zagrożone ludzkie życie.
- f) Numer telefonu, z którego się dzwoni oraz swoje nazwisko (po odłożeniu słuchawki należy chwilę odczekać, by umożliwić ewentualne sprawdzenie wiarygodności zgłoszenia)
- g) Należy zawiadomić osobiście lub z każdego dostępnego źródła powiadamiania, w tym również prywatnego telefonu komórkowego, kierownika:
- h) Należy udzielić pomocy osobom poszkodowanym.
- i) Należy przystąpić do gaszenia pożaru podręcznym sprzętem gaśniczym zachowując przy tym szczególną ostrożność.
- j) Do czasu przybycia Straży Pożarnej, kierownictwo akcji ratowniczej obejmują w/w osoby, zgodnie z hierarchią, które organizują akcje i rozdzielają zadania. Pozostali pracownicy są zobowiązani podporządkować się ich poleceniom.
- k) Podczas akcji należy zachować spokój i nie wpadać w panikę.

TELEFONY ALARMOWE

998 - Państwowa Straż Pożarna

997 - Policja

999 - Pogotowie Ratunkowe 112

F) CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. Nr 1. Plan Orientacyjny	str. 18
Rys. Nr 2. Projekt Zagospodarowania Terenu	str. 19
Rys. Nr 3. Profil Podłużny	str. 20
Rys. Nr 4. Przekroje Normalne. Szczegóły.	str. 21
Rys. Nr.5. Przekroje Poprzeczne	str. 22-33

INWESTOR: POWIAT ZIELONOGÓRSKI, ul.PODGÓRNA 7, 65-007 ZIELONA GÓRA

WYKONAWCA: Biuro Usług Drogowych, ul.C.K. Norwida 2, 66-600 Krosno Odrz.

Autorzy:	Imię i nazwisko:	uprawnienia:	data i podpis:	nr egz.
PROJEKTANT:	mgr inż. Paweł Stefańczyk	67/04/ZG upr. bez ogr. w specjalności drogowej	12.2011r.	

MODERNIZACJA DROGI POW. Nr 1050F w m.JELENIÓW
OBJEKT: ETAP 1 - REMONT NAWIERZCHNI BITUMICZNEJ

nr rys.
1

ADRES: Gmina Zielona Góra, obręb Jeleniów, dz. Nr 209/1, 215/1

DATA:12/2011r
PLAN ORIENTACYJNY SKALA 1:25 000

