

Projekt

Techniczno-Wykonawczy

egz. 1

NAZWA I ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej dz. ewid. nr 721 w miejscowości Huta Brzуска od km 0+000,00 do km 0+348,00
LOKALIZACJA	Miejscowość Huta Brzуска, powiat Przemyśl, województwo podkarpackie
NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH	Droga gminna, zlokalizowana na działce ewidencyjnej nr 721 obręb 0007 Huta Brzуска, w jednostce ewidencyjnej 181301_2 Bircza
	Materiały do zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę

INWESTOR:	Gmina Bircza ul. Ojca Św. Jana Pawła II, nr 2 37-740 Bircza
-----------	---

JEDNOSTKA PROJEKTOWANIA		PRIME ŁUKASZ MAJKA 37-550 Radymno, ul. Nadbrzeźna 46 NIP: 792 21 50 591, REGON: 388331325 e-mail: lukasz.majka@prime-poland.com
-------------------------	---	---

OPRACOWAŁ :	upr. bud. WBPP/ZNB/IUB//124/3.17/91/81 w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg lotniskowych i manipulacyjnych	Adam Majka	ADAM MAJKA upr. bud. do kierowania robotami w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg nr WBPP/ZNB/124/3.17/91/81 PIIB-PDK/BD/1556/03
-------------	--	------------	---

SPIS ZAWARTOŚCI:	
1. Karta tytułowa	- str. 1
2. Decyzja o nadaniu uprawnień budowlanych Adam Majka	- str. 2 - 3
3. Zaświadczenie o członkostwie w POIIB Adam Majka	- str. 4
4. Część opisowa	- str. 5 - 11
5. Część rysunkowa	- str. 12 - 15
5.1 Orientacja	
5.2 Plan sytuacyjny	
5.3 Przekroje normalne / konstrukcyjne	
5.4 Rysunek przepustu	
6. Informacja dotycząca Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia BIOZ	- str. 16 - 19

URZĄD PRZEMYSŁU

Przemysł, dnia 20.02. 1982 r.

(pieczęć)

Nr WBPP/ZNB/IUB/124/3.17/91/81

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

Na podstawie § 5 ust.1 pkt.2 ust.2, § 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(ka) Adam Edward Majka s. Tadeusza
(imię i nazwisko)

Technik drogowy
(tytuł naukowy – zawodowy)

urodzony(a) dnia 5 stycznia 1957 r. w Jarosławiu

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji
kierownika budowy i robót
(rodzaj funkcji)

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

w zakresie dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych

Drogi i mosty kołowe
(specjalizacja zawodowa)

MA-BUA-14 zzm. 4964 WA/Kw - DZG, 1501-1-489, 26.09.79. 4.500 A4

**Za zgodność
z oryginałem**

data podpis

ADAM MAJKA
upr. bud. do kierowania robotami
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie dróg
nr WBPP/ZNB/124/3.17/91/81
PIIB-PDK/BD/1556/03

Obywatel(ka) Adam Edward Majka jest upoważniony(a) do:

(imię i nazwisko)

kierowania, nadzorowania, kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowy dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych, typowych przepustów i mostów - o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych.

Od niniejszej decyzji przysługuje obywatelowi prawo wniesienia odwołania do Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Przemyslu w terminie dnia 14-tu od daty doręczenia decyzji.

Otrzymuje :

1. Ob. Adam Edward Majka
37-550 Radymno
ul. Nadbrzeżna 46
2. A/a

Z upoważnienia Wojewody
mgr inż. arch. Józef Gleś



m. p.

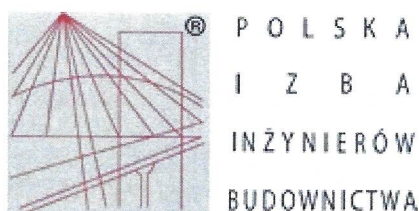
(podpis i pieczęć)

**Za zgodność
z oryginałem**

data podpis

ADAM MAJKA

upr. bud. do kierowania robotami
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie dróg
nr WBPP/ZNB/124/3.17/91/81
PIIB-PDK/BD/1556/03



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDK-6C3-NAQ-BAK *

Pan Adam Majka o numerze ewidencyjnym PDK/BD/1556/03
adres zamieszkania Nadbrzeżna 46A, 37-550 Radymno
jest członkiem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-02-01 do 2023-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-03-03 roku przez:

Grzegorz Dubik, Przewodniczący Rady Podkarpackiej 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

1. Podstawa opracowania

- 1.1 Zlecenie inwestora,
- 1.2 Mapa zasadnicza w skali 1:500,
- 1.3 Uzgodnienia z Inwestorem w zakresie technologii przebudowy istniejącej drogi i zakresu robót,
- 1.4 Ustawa prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz.U. z 2021 poz. 2351),
- 1.5 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. z dnia 29 stycznia 2016 r. poz. 124),
- 1.6 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z dnia 29 sierpnia 2019 r. poz. 1643),
- 1.7 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie Dz.U.2000.63.735
- 1.8 Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. poz. 463).

2. Przedmiot i zakres opracowania

Niniejszy projekt ma charakter dokumentacji w celu uzyskania skutecznego zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę, której celem jest określenie szczegółowego sposobu i zakresu wykonania przebudowy drogi gminnej wewnętrznej położonej na działce ewidencyjnej nr 721 w miejscowości Huta Brzuska na odcinku od km 0+000,00 do km 0+348,00. Droga objęta opracowaniem stanowi połączenie komunikacyjne przyległych nieruchomości gruntowych i zabudowanych do istniejącego układu komunikacyjnego dróg gminnych.

Zakres przebudowy drogi obejmuje: wykonanie robót ziemnych, wymianę przepustu pod koroną drogi i pod zjazdem drogowym, profilowanie istniejącego utwardzonego podłoża, wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego i podbudowy z kruszywa łamanego oraz wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej jako warstwa wiążąca i warstwa ścieralna. Zakres przebudowy obejmuje również wykonanie utwardzenia poboczy przy krawędzi jezdni oraz uporządkowanie spływu wód opadowych poprzez wymianę przepustu pod koroną drogi oraz przepustu pod zjazdem. Zakres robót obejmuje również wykonanie robót ziemnych związanych z odtworzeniem i oczyszczeniem rowów drogowych.

Zgodnie z art. 29 obowiązującej ustawy Prawo budowlane, zgłoszenie w/w robót nie wymaga opracowania Projektu budowlanego, jak również uzyskania pozwolenia na budowę.

W związku z powyższym opracowano skrócony materiał - projekt techniczno - wykonawczy, w formie materiałów do zgłoszenia robót budowlanych.

3. Cel opracowania

str. 6

Celem opracowania jest poprawa komunikacji, zwiększenie nośności jezdni i poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz zabezpieczenie jezdni i korpusu drogi przed zniszczeniem, na skutek możliwości wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych.

4. Opis stanu istniejącego

Istniejąca droga gminna jest drogą wewnętrzną. Droga na odcinku od skrzyżowania na długości 120 m posiada jezdnię utwardzoną mieszanką kruszyw naturalnych, w większości kruszyw łamanych. Szerokość utwardzonej jezdni wynosi 2,50 – 2,60 m. Na dalszym odcinku na długości 228 m jezdnie nie posiada utwardzenia, występuje w niej nawierzchnia gruntowo-żwirowa i gruntowa. W km 0+254,33 po stronie lewej, zlokalizowany jest zjazd drogowy o nawierzchni z ażurowych płyt betonowych, oraz o nawierzchni z kruszywa naturalnego. Istniejąca jezdnie drogi o nawierzchni gruntowej posiada szerokość zmienną od 2,40 – 2,50 m. Stan techniczny nawierzchni jest odcinkowo zły, jezdnie posiada zniekształcenia w profilu podłużnym i poprzecznym, występują w niej ubytki i wyboje, lokalnie koleiny podłużne. Istniejący stan nawierzchni wskazuje na odcinkową słabą nośność. Pobocza drogi są zniszczone, rozmyte i wymagają odbudowy i utwardzenia. Spływ wód opadowych odbywa się powierzchniowo zgodnie z istniejącym ukształtowaniem terenu, tj. w kierunku rowu drogowego i istniejącej skarpy. Rowy drogowe są zamulone i wymagają oczyszczenia, a lokalnie odtworzenia. Przepust pod zjazdem i pod koroną drogi wymagają przebudowy – wymiany. Stwierdzone zniszczenia nawierzchni mogą być spowodowane działaniem niekorzystnych warunków atmosferycznych. Stan techniczny drogi wymaga wykonania przebudowy w zakresie wzmocnienia konstrukcji nawierzchni i poboczy oraz uporządkowania spływu wód opadowych.

5. Parametry techniczne i opis rozwiązań sytuacyjnych

Planowana inwestycja związana z przebudową drogi będzie wykonana w śladzie istniejącym korpusu drogowego, z drobną korektą łuków poziomych. Przystępując do opracowania dokumentacji przyjęto następujące parametry techniczne zgodnie z ustaleniami z inwestorem:

- Klasa drogi D (dojazdowa),
- Prędkość projektowa: $V_p=30$ km/h,
- szerokość jezdni: 2,50 m,
- pobocza utwardzone 0,30 m,
- pobocza ziemne 0,20 m,
- nawierzchnia bitumiczna,
- rowy drogowe istniejące

Zaprojektowano przebudowę drogi w śladzie istniejącym, polegającym na wykonaniu na odcinku utwardzonym kruszywem jednowarstwowej podbudowy z kruszywa łamanego, a na odcinku o nawierzchni gruntowej dwuwarstwowej podbudowy z kruszywa naturalnego i kruszywa łamanego. Na całym odcinku zaprojektowano wykonanie nowej dwuwarstwowej nawierzchni z betonu asfaltowego, jako warstwa wiążąca i ścieralna. Zaprojektowano również wykonanie utwardzenia poboczy przy krawędzi jezdni kruszywem łamanym, na pozostałej szerokości jako pobocza ziemne. Dla uporządkowania spływu wód opadowych zaprojektowano odcinkowe odtworzenie i oczyszczenie rowów drogowych oraz wymianę przepustu drogowego pod zjazdem i pod koroną drogi. Szczegóły rozwiązań sytuacyjnych przedstawiono

6. Przekrój normalny i konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję jezdni drogi zaprojektowano w oparciu o przeprowadzoną wizję i pomiary w terenie oraz w oparciu o ustalenia zawarte z Inwestorem. Zaprojektowano na całym odcinku nawierzchnię jezdni bitumiczną o szerokości 2,50 m oraz obustronne pobocza utwardzone kruszywem o szerokości 0,30 m.

Przyjęto następujące konstrukcje:

6.1 Konstrukcja jezdni na odcinku: od km 0+000 do km 0+120,00

- szerokość jezdni 2,50 m

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grub. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W grub. 4 cm
- skropienie podbudowy z kruszywa łamanego emulsją asfaltową C60 B3 ZM
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 mm grub. 15 cm, stabilizowana mechanicznie,
- istniejące utwardzone podłoże kruszywem – utwardzona jezdnia.

6.2 Konstrukcja jezdni na odcinku: od km 0+120,00 do km do km 0+348,00

- szerokość jezdni 2,50 m

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grub. 4 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grub. 4 cm
- skropienie podbudowy z kruszywa łamanego emulsją asfaltową C60 B3 ZM
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 mm grub. 15 cm, stabilizowana mechanicznie,
- podbudowa z pospółki 0/63 mm grub. 15 cm, stabilizowana mechanicznie,
- istniejące podłoże gruntowe

6.3 Konstrukcja poboczy:

Pobocza utwardzone obustronnie na całym odcinku drogi:

- szerokość poboczy 0,30 m

- 8 cm utwardzenie poboczy kruszywem łamanym 0/31,5 mm, stabilizowanym mechanicznie,
- 15 cm utwardzenie poboczy kruszywem łamanym 0/63 mm, stabilizowanym mechanicznie
- istniejące pobocze ziemne.

6.4. Przepust pod koroną drogi – w km 0+256,37

- rura przewodowa HDPE SN8 Ø 600 mm,
- prefabrykowany żelbetowy wlot i wylot skrzydełkowy o średnicy dla rur Ø 600 mm,
- 25 cm ława z kruszywa naturalnego 0/31,5
- istniejące podłoże gruntowe.

6.5. Przepust pod zjazdem – w km 0+089,71

- Rura przewodowa HDPE SN8 Ø 500 mm,
- prefabrykowany żelbetowy wlot i wylot skrzydełkowy o średnicy dla rur Ø 500 mm,
- 25 cm ława z kruszywa naturalnego 0/31,5
- istniejące podłoże gruntowe

Szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych jezdni i poboczy określono na załączniku graficznym – rys. nr 3 „Przekroje normalne / konstrukcyjne”.

Szczegóły konstrukcyjne przepustów określono na załączniku graficznym – rys. nr 4 „Rysunek przepustu”

Zjazdy drogowe

W celu zniwelowania różnicy wysokości nowej niwelety jezdni do istniejącej niwelety zjazdów należy wbudować kruszywo łamane w technologii jak pobocza jezdni. Zjazd w km 0+089,71 wymaga wymiany przepustu pod zjazdem na średnicę \varnothing 500. Zjazd w km 0+254,33 wymaga wykonanie rozbiórki istniejącej nawierzchni z ażurowych płyt betonowych i ich ponownego wbudowania z dostosowaniem do rzędnych nowej niwelety jezdni.

Zestawienie projektowanych elementów przebudowy drogi:

- | | |
|--|-------------------------|
| 1) nawierzchnia bitumiczna jezdni drogi | - 870,00 m ² |
| 2) pobocza drogi utwardzone kruszywem łamanym | - 208,80 m ² |
| 3) przepust pod koroną drogi \varnothing 600 | - 6,00 m |
| 4) przepust pod zjazdem \varnothing 500 | - 6,00 m |

7. Przebieg niwelety w przekroju podłużnym i poprzecznym

Przebieg projektowanej niwelety jezdni został dostosowany do istniejącego stanu i przebiegu drogi, z uwzględnieniem spadków przyległego terenu. Projekt nie przewiduje zmiany istniejącego pochylenia niwelety jezdni. Niweleta jezdni na całym odcinku podnosi się średnio o 23 cm.

Na odcinkach przebudowy drogi założenia projektowe przewidują osiągnięcie poprzecznego profilu jezdni na prostej ze spadkiem jednostronnym o wartości 2%, a na łukach poziomych ze spadkiem jednostronnym o wartości 3% oraz na poboczach drogi uzyskanie spadku o wartości 4% - zgodnie z częścią rysunkową projektu, załącznikiem graficznym - rys. nr 3. Przekroje normalne / konstrukcyjne”.

8. Odwodnienie

System odwodnienia jezdni i korpusu drogi pozostaje bez zmian, jako odwodnienie powierzchniowe. Przy przebudowie drogi projektuje się odbudowę rowów, wymianę przepustu pod koroną drogi na rury fi 60 cm i pod zjazdem drogowym na rury fi 50 cm. Szczegóły konstrukcyjne określono na rys. nr 4 „Rysunek przepustu”. Projekt obejmuje oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów otwartych ziemnych, z zachowaniem spadków dna rowu zgodnie ze stanem istniejącym. Podział spływu wód opadowych reguluje istniejące ukształtowanie terenu, gdzie wody opadowe z jezdni i poboczy kierowane są do otwartych rowów ziemnych i w kierunku istniejącego wąwozu. Projekt nie wprowadza zmian kierunków i sposobu odprowadzania wód opadowych w stosunku do stanu istniejącego.

W związku z odbudową istniejących urządzeń wodnych (oczyszczenie rowów, wymianę przepustów), która ma na celu odtworzenie ich pierwotnej funkcji z zachowaniem istniejących parametrów, nie wymaga się wykonania pozwolenia wodnoprawnego w myśl zapisów ustawy prawo wodne.

9. Ochrona zabytków i środowiska

Przedmiotowa inwestycja nie jest położona w granicach terenu objętego ochroną konserwatorską, nie występują też kolizje z obiektami zabytkowymi.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 października 2011 roku w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2012 Nr 237, poz. 1419) oraz z dnia 5 stycznia 2012 roku

w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2012 r. poz. 81) i z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie dziko występujących grzybów objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1765), opracowanie projektowe w pełni dotrzymuje przepisy dotyczące ochrony w/w gatunków.

W miejscu realizacji przedsięwzięcia nie występują grzyby, rośliny ani zwierzęta podlegające szczególnej ochronie. Przebudowa drogi zostanie wykonana po śladzie istniejącym, w związku z tym nie będzie niszczone szata roślinna, w tym nie planuje się wycinki drzew.

Na etapie realizacji, roboty drogowe będą wymagały użycia wody do celów sanitarnych i walców drogowych oraz zostaną zastosowane takie materiały jak: kruszywo naturalne i łamane, masa mineralno-bitumiczna, emulsja asfaltowa, rury z tworzyw sztucznych PE. Podczas pracy środków transportowych i sprzętu budowlanego nastąpi zużycie paliw oraz nastąpi zwiększenie poziomu hałasu i emisji spalin, a prace będą wykonywane w porze dziennej. Powstające odpady będą zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach.

Inwestycja nie jest kwalifikowana do przedsięwzięć mogących znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081, oraz z 2019 r. poz. 630, 1501, 1589, 1712 i 1815) i Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

10. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu ogranicza się do terenu prowadzenia robót budowlanych związanych z przebudową drogi obejmującej głównie wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej i utwardzenia poboczy kruszywem łamanym. Zwykle oddziaływanie ogranicza się do najbliższego otoczenia budowy inwestycji. Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które będzie występować w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako chwilowe, nieciągłe o niewielkim natężeniu, skoncentrowane wyłącznie na zewnątrz, w obrębie istniejącego pasa drogowego drogi gminnej. Uwzględniając zakres realizacji robót przewiduje się, że ewentualne wystąpienie kumulacji negatywnych oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, który będzie oddziaływać projektowana inwestycja, będzie miało charakter lokalny. Należy tu wymienić takie czynniki jak: powstanie odpadów i hałas związany z pracą maszyn budowlanych i środków transportu. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią po zakończeniu robót budowlanych związanych z remontem drogi.

Warunkiem ich oddziaływań i minimalizacji, jest następujące postępowanie:

- roboty budowlane należy prowadzić w godzinach od 6:00 do 22:00,
- przestrzegać poziomu dopuszczalnego hałasu, określonego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku, w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku / Dz. U. 2007 Nr 120 poz. 826/ oraz w ustawie Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz.U.2020.1219).

Obszar oddziaływania inwestycji nie zmieni dotychczasowego sposobu użytkowania terenu na którym zaprojektowano przebudowę drogi, nie przekracza granic działek będących własnością inwestora i mieści się w całości na działkach, będących przedmiotem realizacji inwestycji.

11. Urządzenia infrastruktury technicznej i roboty różne

str. 10

Na przedmiotowym odcinku drogi zgodnie z posiadaną mapą zasadniczą, w pasie drogowym nie stwierdzono występowania urządzeń podziemnej infrastruktury technicznej. Teren położony po obu stronach drogi, jest terenem z istniejącą lokalnie zabudową jednorodzinną.

12. Ochrona interesów osób trzecich

Przedmiotowa inwestycja nie będzie źródłem uciążliwości powodowanych przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie oraz nie będzie powodować zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby. Ponadto inwestycja nie będzie powodować:

- ograniczenia dostępu do drogi,
- pozbawienia możliwości korzystania z wody, kanalizacji, gazu, energii elektrycznej,
- zmiany stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku odpływu znajdującej się na jego gruncie wody opadowej - ze szkodą dla nieruchomości sąsiednich,
- pozbawienia dopływu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na stały pobyt ludzi.

W zakresie przysłaniania okolicznych obiektów, projektowany obiekt jest obiektem płaskim, posadowiony w poziomie istniejącego terenu, więc nie występuje przysłanianie. Projekt został sporządzony z uwzględnieniem wymagań dotyczących ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich, zgodnie z przepisami ustawy Prawo budowlane.

13. Warunki górnicze

Przedmiotowa inwestycja nie jest położona w granicach terenu górniczego, a więc nie wymaga zabezpieczeń przed wpływami eksploatacji górniczej.

14. Rozbiórki i wyburzenia

Przedmiotowa inwestycja nie wymaga wykonania robót rozbiórkowych. Inwestycja nie wymaga wyburzeń budynków.

15. UWAGI KOŃCOWE

Jednostki prowadzące roboty w pasie drogi gminnej zobowiązane są do utrzymania w należyтым stanie terenu budowy.

Do wykonania zaprojektowanych robót, należy stosować materiały posiadające stosowne dokumenty jakościowe (Deklaracje właściwości użytkowych, atesty, aprobaty techniczne) uprawniające do obrotu prawnego zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 roku o wyrobach budowlanych - tekst jednolity z dnia 17 stycznia 2019 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 266 z późn. zm.).

Wszelkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami, aktualnymi normami w odniesieniu do poszczególnych branż i robót, zasadami wiedzy technicznej i sztuki budowlanej, ze szczególnym uwzględnieniem ustawy Prawo budowlane oraz przepisów BHP i PPOŻ. Przed rozpoczęciem robót Wykonawca winien dokonać geodezyjnego wytyczenia robót przez geodetę uprawnionego i uzyskać szkic wytyczenia trasy, wraz z wykazem reperów wg których będzie wykonywana niweleta jezdni i poszczególne elementy.

Wykonawca zobowiązany jest do wykonania projektu tymczasowej organizacji ruchu na okres remontu i zabezpieczenie prowadzonych robót przez odpowiednie oznakowanie wraz z uzgodnieniem

z jednostkami opiniującymi. Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym winny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej oraz kamizelki ostrzegawcze z taśmami odbłaskowymi.

Wszelkie roboty budowlano-montażowe należy prowadzić pod nadzorem osoby posiadającej stosowne uprawnienia budowlane. Materiały powstałe po robotach rozbiórkowych należy poddać segregacji wtórnej z odzyskaniem surowców z ponownym ich wykorzystaniem. Powstałe odpady należy zutylizować zgodnie z ustawą o odpadach.

Opracował:

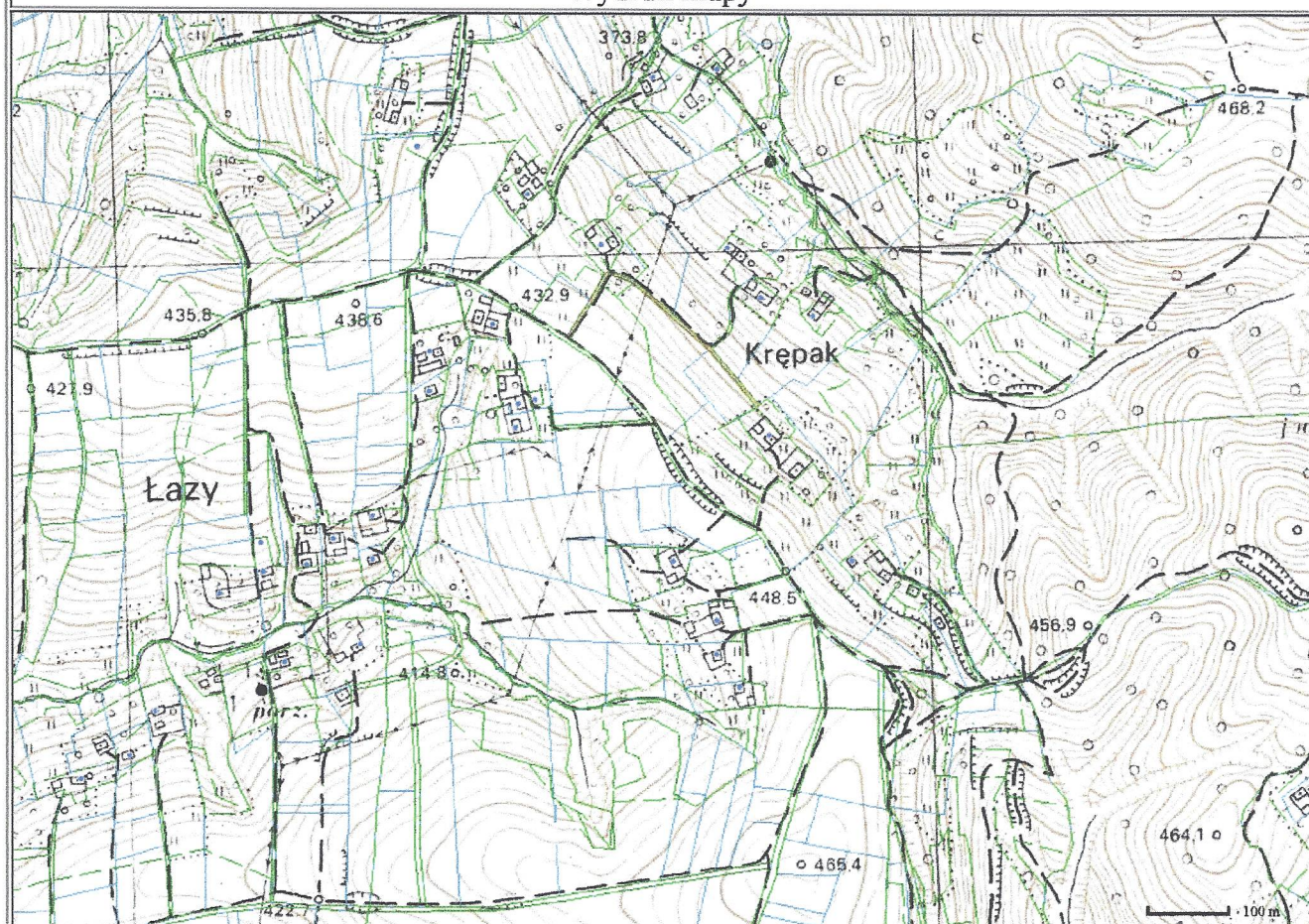


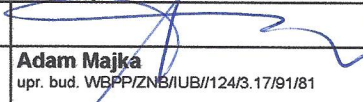
Adam Majka

ADAM MAJKA

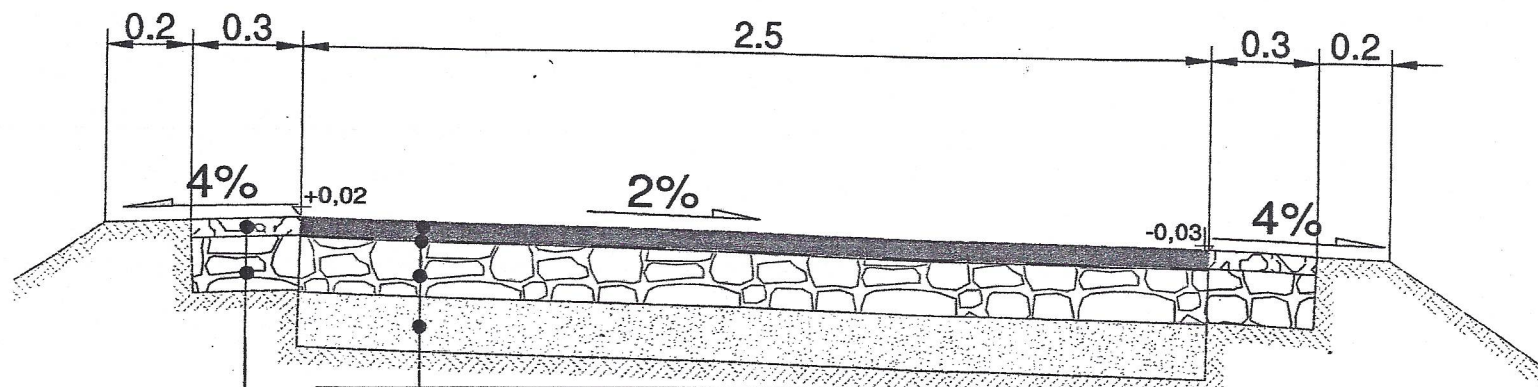
upr. bud. do kierowania robotami
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie dróg
nr WBPP/ZNB/124/3.17/91/81
PIIB-PDK/BD/1556/03

Wydruk mapy



INWESTOR		Gmina Bircza ul. Ojca Św. Jana Pawła II 2, 37-740 Bircza	
Nazwa rysunku		ORIENTACJA	
OBIEKT		Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej dz. ewid. nr 721 w miejscowości Huta Brzuska działka nr 721 obręb 0007 Huta Brzuska	
Nr rys	1.		
Data	03. 2022 rok		
Opracował		Adam Majka upr. bud. WBPP/ZNB/IUB/124/3.17/91/81	

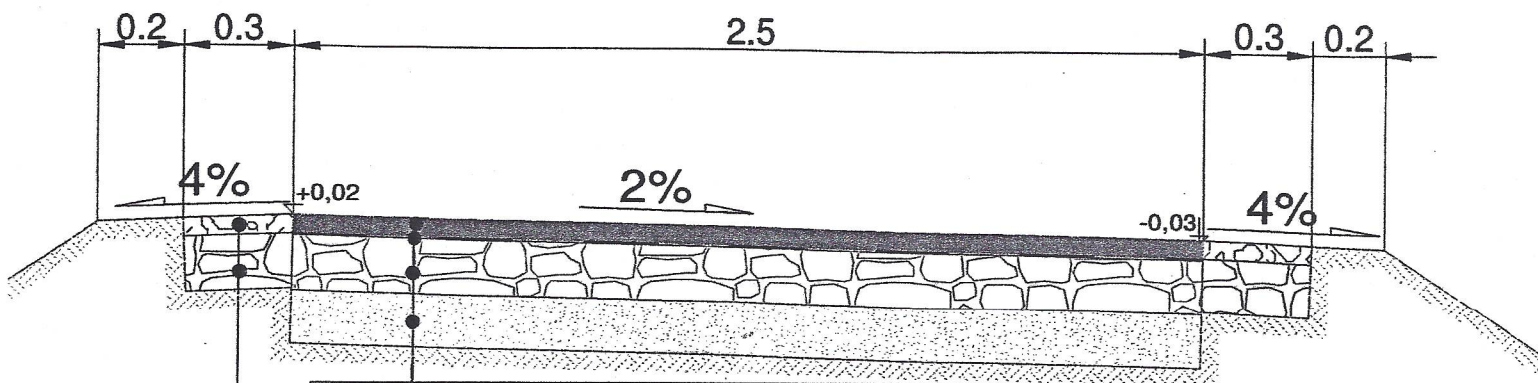
PRZEKRÓJ NORMALNY od km 0+000 – do km 0+120



4 cm	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S
4 cm	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W
	skropienie podbudowy emulsją asf. C 60 B3 ZM
15 cm	podbudowa - warstwa z kruszywa łamanego 0/63 mm, stabilizowana mechanicznie
15 cm	istniejące utwardzone podłoże kruszywem

8 cm	warstwa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, stabilizowana mechanicznie
15 cm	warstwa z kruszywa łamanego 0/63 mm, stabilizowana mechanicznie
	istniejące pobocze gruntowe

PRZEKRÓJ NORMALNY od km 0+120 – do km 0+348



4 cm	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S
4 cm	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W
	skropienie podbudowy emulsją asf. C 60 B3 ZM
15 cm	podbudowa - warstwa z kruszywa łamanego 0/63 mm, stabilizowana mechanicznie
15 cm	podbudowa z pospółki 0/63 mm, stabilizowana mechanicznie
	Istniejące podłoże gruntowe

8 cm	warstwa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, stabilizowana mechanicznie
15 cm	warstwa z kruszywa łamanego 0/63 mm, stabilizowana mechanicznie
	istniejące pobocze gruntowe

INWESTOR		Gmina Bircza ul. Ojca Św. Jana Pawła II 2, 37-740 Bircza	
Nazwa rysunku		PRZESKROJE NORMALNE / KONSTRUKCYJNE SKALA 1:20	
OBIEKT		Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej dz. ewid. nr 721 w miejscowości Huta Brzuska działka nr 721 obręb 0007 Huta Brzuska	
Nr rys	3.		
Data	03. 2022 rok	Opracował	Adam Majka upr. bud. WBPP/ZNB/UB/124/3.17/91/81

INFORMACJA

DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

1. Nazwa i adres obiektu budowlanego

Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej dz. ewid. nr 721 w miejscowości Huta Brzуска

Lokalizacja - działka ewidencyjna nr 721 obręb 0007 Huta Brzуска, w jednostce ewidencyjnej 181301_2 Bircza.

2. Nazwa i adres inwestora:

Gmina Bircza, ul. Ojca Św. Jana Pawła II, nr 2, 37-740 Bircza

3. Imię i nazwisko oraz adres osoby, sporządzającej informację:

Adam Majka

ul. Nadbrzeżna 46, 37-550 Radymno

CZĘŚĆ OPISOWA

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

a) zakres robót:

- odbudowa, oczyszczenie rowów drogowych,
- wykonanie wymiany przepustu drogowego pod koroną drogi i pod zjazdem drogowym,
- wykonanie koryta i podbudowy na powierzchni w pełnej konstrukcji jezdni,
- wykonanie wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni - podbudowy kruszywem łamanym,
- wykonanie skropienia podbudowy emulsją asfaltową,
- wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego,
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,
- wykonanie utwardzenia poboczy kruszywem łamanym i wykonanie poboczy ziemnych,

b) kolejność realizacji:

- roboty przygotowawcze – urządzenie i oznakowanie placu budowy,
- roboty ziemne: oczyszczenie i odtworzenie rowów drogowych,
- wykonanie wymiany przepustu drogowego pod koroną drogi i pod zjazdem drogowym,
- wykonanie koryta na poboczach jezdni,
- wykonanie koryta i podbudowy na powierzchni w pełnej konstrukcji jezdni,
- wykonanie wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni - podbudowy kruszywem łamanym,
- wykonanie skropienia podbudowy emulsją asfaltową,
- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego warstwa wiążąca i ścieralna,
- wykonanie utwardzenia poboczy kruszywem łamanym,
- roboty wykończeniowe, plantowanie i obrobienie na czysto w rejonie poboczy.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Na przedmiotowym odcinku drogi zgodnie z posiadaną mapą zasadniczą, w pasie drogowym nie stwierdzono występowania urządzeń podziemnej infrastruktury technicznej. Teren położony po obu stronach drogi, jest terenem z istniejącą lokalnie zabudową jednorodzinną.

3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Nie występują elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać nadmierne zagrożenie, większe

niż zazwyczaj na drodze o lokalnym znaczeniu w zabudowie miejskiej lub drodze gminnej z elementami zabudowy. Elementem zagrożenia jest ruch samochodowy.

4. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.

Podczas wykonywania robót budowlanych mogą wystąpić zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi wynikające z:

- prowadzenia robót na drodze, po której odbywa się ruch samochodowy - skalę tych zagrożeń można zmniejszyć właściwie wygradzając i oznakowując miejsca prowadzenia robót,
- prowadzenia robót na drodze, po której odbywa się ruch piesz, w związku z tym piesi będą przechodzić przez lub w pobliżu miejsc prowadzenia robót - skalę tych zagrożeń można zredukować właściwie wygradzając i oznakowując miejsca prowadzenia robót oraz zapewniając dogodny dojazd do posesji położonych przy drodze objętej robotami,
- prowadzenia robót w pobliżu linii niskiego i średniego napięcia - skalę zagrożeń można zmniejszyć zachowując szczególną ostrożność podczas wykonywania prac sprzętem o zasięgu potencjalnie mogącym zacześć o w/w sieć, lub poprzez wyłączenie z napięcia w/w sieci,
- prowadzenie robót ziemnych w pobliżu sieci uzbrojenia terenu - zagrożenie to można zmniejszyć poprzez zachowanie szczególnej ostrożności podczas wykonywania prac w pobliżu sieci oraz poprzez kontrolę lokalizacji sieci uzbrojenia podziemnego, zgodnie z mapą ewidencyjną, zasadniczą, lub mapą do celów projektowych, a także poprzez prowadzenie robót ręcznie,
- prowadzenia robót poprzez przy użyciu maszyn budowlanych, samochodów ciężarowych, sprzętu mechanicznego oraz narzędzi o napędzie elektrycznym lub spalinowym - zagrożenie można zmniejszyć poprzez przeszkolenie pracowników i poprzez stosowanie się do instrukcji DTR i przepisów BHP,
- wykonywania wykopów pod nawierzchnie drogowe - zagrożenie to można zmniejszyć lub wyeliminować poprzez niepozostawianie niezabezpieczonych wykopów i poprzez zasypywanie ich materiałem konstrukcyjnym,

5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Przed przystąpieniem do robót mogących stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, kierownik budowy / kierownik danego rodzaju robót, albo osoba przez niego upoważniona powinna poinstruować pracowników o:

- grożących niebezpieczeństwach i sposobach zapobiegania im,
- konieczności używania sprzętu i narzędzi sprawnych technicznie i wyposażonych w odpowiednie zabezpieczenia,
- konieczności zachowania szczególnej ostrożności na i przy jezdniach,
- konieczności zachowania zwiększonej ostrożności przy robotach prowadzonych w sąsiedztwie przewodów, kabli, armatury urządzeń podziemnych słupów, drzew i ogrodzeń, w tym ręcznego wykonywania wykopów,

- konieczności odłączania napięcia przed przystąpieniem do przyłączania wykonanych instalacji do sieci elektrycznej,
- konieczności oszalowania ścian głębokich wykopów,
- konieczności zachowania trzeźwości w czasie pracy,
- konieczności używania środków ochrony osobistej, stosownie do rodzaju wykonywanych robót (hełmy ochronne, rękawice, okulary i obuwie ochronne itd.),
- konieczności utrzymania w czystości miejsca robót, przyległych odcinków jezdni i chodników,
- miejscu znajdowania się środków łączności,
- miejscu znajdowania się środków przeciwpożarowych (gaśnica, koc gaśniczy, itd.),
- miejscu znajdowania się apteczki.

Przed przystąpieniem do realizacji robót wszyscy pracownicy winni zostać przeszkoleni w zakresie BHP, poprzez udzielenie instruktażu ogólnego i stanowiskowego w tym zakresie. Instruktaż ogólny musi obejmować bezpieczne metody i sposoby wykonywania robót, określenie stopnia występujących zagrożeń oraz zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożeń dla każdego stanowiska pracy oraz wyposażenie w środki ochrony indywidualnej, odzieży i obuwia roboczego oraz zasady i metody udzielania pierwszej pomocy.

Szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, przeprowadza się jako szkolenie wstępne i szkolenie okresowe. Szkolenia te przeprowadzane są w oparciu o programy poszczególnych rodzajów szkolenia. Szkolenie wstępne na stanowisku pracy, jako instruktaż stanowiskowy - powinien zapoznać pracowników z zagrożeniami występującymi na określonym stanowisku pracy, sposobami ochrony przed zagrożeniami, oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tym stanowisku. Pracownicy przed przystąpieniem do pracy, powinni być zapoznani z ryzykiem zawodowym związanym z pracą na danym stanowisku pracy. Szczególną uwagę winni zachować operatorzy maszyn budowlanych wykonujących roboty ziemne. Może się, bowiem zdarzyć, że pomimo aktualizacji, na mapie nie zostały zaznaczone urządzenia i sieci infrastruktury technicznej. Szczególną uwagę należy zachować przy montażu krawężników i oporników, wykonywaniu wykopów, budowie / wymianie przepustów, wbudowywaniu warstw podbudowy oraz wykonywaniu górnych warstw nawierzchni.

6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

W celu zapobieżenia niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, należy zachować następujące środki techniczne lub organizacyjne:

- opracować i realizować plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
- wygrodzić teren objęty robotami w sposób zgodny z wymaganiami "Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach" (załączniki do Dz. U. Nr 220/2003, poz. 2181, z późn. zmianami),

- wdrożyć projekt organizacji ruchu na czas robót,
- zapewnić wystarczające oświetlenie terenu budowy w porze nocnej,
- zapewnić dozór terenu budowy poza okresami wykonywania robót,
- składować materiały w miejscu i w sposób nieutrudniający ruchu kołowego i pieszego oraz niezagrożający jego bezpieczeństwu,
- zabezpieczyć teren budowy, a szczególnie głębokie wykopy, przed wtargnięciem osób postronnych,
- koniecznie odłączyć napięcie przed przystąpieniem do przyłączania wykonanych instalacji elektrycznych do sieci energetycznej i skontrolować to odłączenie,
- używać podnośnika z koszem z barierką przy robotach na wysokości,
- koniecznie oszalować ściany głębokich wykopów,
- odpompować wodę gromadzącą się na dnie wykopów,
- uniemożliwić przebywanie osób postronnych w strefie pracy maszyn i manewrowania środków transportu,
- eliminować zanieczyszczenie środowiska, szczególnie wody i gleby, środkami chemicznymi, smarami, paliwami itp. ,
- myć z błota zabrudzone koła i podwozia pojazdów opuszczających teren budowy,
- regularnie sprzątać przyległe odcinki jezdni i chodników,
- ograniczać emisję hałasu związanego z wykonywaniem robót,
- eliminować zagrożenie przez pożar oraz wyposażyć teren budowy w konieczne urządzenia i środki przeciwpożarowe,
- wykonywać roboty zgodnie z dokumentacją projektową oraz zasadami wiedzy technicznej i sztuki budowlanej
- zapewnić wykonywanie robót przez przeszkolonych pracowników, dysponujących odpowiednimi uprawnieniami, tam gdzie to jest konieczne (operatorzy maszyn, kierowcy, elektrycy, itp.),
- dopuszczać do pracy wyłącznie tych pracowników, którzy mają za sobą aktualne badania okresowe i przeszkolenia w zakresie BHP oraz zostali poinstruowani na stanowisku pracy.

W celu zapobieżenia niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych przy wykonywaniu nawierzchni drogowych z udziałem ciężkiego sprzętu mechanicznego - rozkładarki mas bitumicznych i walców drogowych należy:

- wprowadzić wzajemny nadzór pracowników, a ręczne prace pomocnicze prowadzić w stałym porozumieniu z operatorami sprzętu mechanicznego,
- oznakować i zabezpieczyć miejsce prowadzenia robót, poprzez wygrodzenie części pasa drogowego, wyznaczyć strefy niebezpieczne i zastosować środki ochrony indywidualnej,
- używać sprzęt posiadający wymagane atesty i dopuszczenia do stosowania w budownictwie oraz posiadać i umożliwić dojazd do sprzętu p.pożarowego,
- wyznaczyć i wykonać drogi i przejścia dla pieszych,

Opracował:

Adam Majka

ADAM MAJKA

upr. bud. do kierowania robotami
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie dróg
nr WBPP/ZNB/124/3.17/91/81
PIIB-PDK/BD/1556/03