

„PROFIL”

„PROFIL” Drogi i Mosty

mgr inż. Andrzej Stachowicz

86-300 Grudziądz, ul. Rożanowicza 21

tel. kom. 0-601649700 e-mail:profilas@wp.pl

NIP 876-100-63-16

Konto bankowe: PKO BP S.A. O/GRUDZIĄDZ 49-1020-5040-0000-6202-0023-6349

Regon 870295540

EGZ. 1

PROJEKT BUDOWLANY

NAZWA:

REMONT DROGI GMINNEJ 40460C BIAŁY BÓR – PIASKI - WIEWIÓRKI

na działce geodezyjnej nr:

68 obręb Biały Bór; gmina Grudziądz

BRANŻA:

DROGOWA

INWESTOR:

GMINA GRUDZIĄDZ

ul. Wybickiego 38

86-300 GRUDZIĄDZ

JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA:

PROFIL DROGI I MOSTY 86-300 Grudziądz, ul. Rożanowicza 21

Specjalność/zakres	Projektant	Podpis
konstrukcyjno-inżynierska drogi i nawierzchnie lotniskowe	mgr inż. Andrzej Stachowicz GP.I.7342/324/TO/94	

Data opracowania: październik 2010 r.

URZĄD WOJEWÓDZKI
w TORUNIU

Torun, dnia 23.12.1994r.

(pieczęć)

Nr GP.I.7342/324/TO/94

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie § 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 z późn. zmianami) stwierdza się, że:

Pan(i) ANDRZEJ STACHOWICZ

tytuł naukowy-zawodowy: mgr inż. bud. sp. drogi, ulice i lotniska
urodzony(a) dnia 08 marca 1961 r. w Elblągu

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania
samodzielnej funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych

Pan(i) ANDRZEJ STACHOWICZ jest upoważniony(a) do:

1. Sporządzania projektów budowy dróg i nawierzchni lotniskowych oraz typowych mostów i przepustów.
2. Kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowy dróg i nawierzchni lotniskowych, typowych przepustów i mostów.

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Stachowicz

ul. Skarżyńskiego 5/1 - Grudziądz

2. a/a



z up. WOJEWODY

Wiktor KRAWIEC

DYREKTOR WYDZIAŁU
GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ

Opłata skarbowo - 3,00 zł pobrano

I skasowane na kase dzw. 11



P O L S K A
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Bydgoszcz 2011-01-12

(miejscowość, data)

Zaświadczenie

Pan/Pani **STACHOWICZ ANDRZEJ**

miejsce zamieszkania

86-300 GRUDZIĄDZ

UL. ROŻANOWICZA 21

jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej

Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym

KUP/BD/2335/01

i posiada wymagane ubezpieczenia od odpowiedzialności
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia 2011-01-01

do dnia 2011-12-31

KUJAWSKO POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w BYDGOSZCZY
85-030 BYDGOSZCZ, ul. B. Rumińskiego 6
tel. 052 366 70 50 • fax 052 366 70 59

PRZEWODNICZĄCY
Rady Okręgowej Izby
A. Polkorecki
prof. dr hab. inż. Adam Polkorecki

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że niniejszy projekt budowlany „REMONT DROGI GMINNEJ NR 40460C BIAŁY BÓR – PIASKI - WIEWIÓRKI” – GMINA GRUDZIĄDZ, na działce geodezyjnej nr: 68; – gmina Grudziądz, obręb ewidencyjny Biały Bór, w zakresie przeze mnie opracowanym, odpowiednio do posiadanych uprawnień, został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

„PROFIL”

„PROFIL” Drogi i Mosty

mgr inż. Andrzej Stachowicz

86-300 Grudziądz, ul. Rożanowicza 21

tel. kom. 0-601649700 e-mail: profilas@wp.pl

NIP 876-100-63-16

Konto bankowe: PKO BP S.A. O/GRUDZIĄDZ 49-1020-5040-0000-6202-0023-6349

Regon 870295540

PROJEKT

ZAGOSPODAROWANIA TERENU

NAZWA:

REMONT DROGI GMINNEJ 40460C BIAŁY BÓR – PIASKI - WIEWIÓRKI

na działce geodezyjnej nr:

68 obręb Biały Bór; gmina Grudziądz

OPIS TECHNICZNY

do projektu zagospodarowania terenu

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany remontu drogi gminnej nr 40460C Biały Bór – Piaski – Wiewiórki o długości 1836,48 m. Niniejsze opracowanie jest zlokalizowane na działce geodezyjnej nr: 68 obręb Biały Bór; gmina Grudziądz, powiat Grudziądz, województwo kujawsko-pomorskie.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Dokumentację projektową opracowano na podstawie umowy – zlecenia nr 189/2011 zawartej w dniu 25.10.2011 roku pomiędzy: Gminą Grudziądz z siedzibą: 86-300 Grudziądz, ul. Wybickiego 38, reprezentowanej przez Wójta Gminy Grudziądz, a jednostką projektującą „PROFIL” Drogi i Mosty z siedzibą: 86-300 Grudziądz; ul. Rożanowicza 21, w oparciu o:

- mapy ewidencyjne w skali 1:5000 w/g stanu aktualnego;
- ustawa z dnia 07.07.1994 r. Prawo Budowlane Dz. U. nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami;
- 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 z 14 maja 1999 r.);
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych,
- Ustawa o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 roku,
- Wytyczne Projektowania Dróg III, IV, i V klasy technicznej WPD-2 i WPD-3 wydane przez GDDP Warszawa w 1995 roku;
- Obowiązujące normatywy, katalogi, przepisy i normy.
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych wydany przez „Transprojekt” Warszawa;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 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 dn. 23 grudnia 2003 r.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego (Dz. U. Nr 130. poz. z 1207 z dnia 08.06. 2004);
- inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania;
- uzgodnienia z Inwestorem;

3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest wykonanie projektu budowlanego remontu drogi gminnej w miejscowości Biały Bór na odcinku długości 1836,48 m. Początek trasy drogi gminnej przyjęto w km 0+000,00 (skrzyżowanie z drogą powiatową 1395C w km 1+371,85). Początek projektowanego remontu drogi przyjęto w km 0+002,89 (krawędź jezdni drogi powiatowej 1395C) koniec przyjęto w km 1+839,67 (początek odcinka wcześniej wyremontowanego).

Remont drogi polega na wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm (na poszerzeniach), a następnie dwóch warstw bitumicznych grubości 4 cm każda (warstwa wiążąca oraz warstwa ścieralna). Na odcinkach prostych zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,0 m i przekroju daszkowym. Na łukach poziomych zastosowano poszerzenia jezdni oraz odpowiednie przechyłki. W przekroju poprzecznym zaprojektowano obustronne utwardzone pobocze szerokości 0,75 m każde.

Trwała i bezpieczna droga, przejezdna przez cały rok dla wszelkich pojazdów, zapewni lepszą dostępność komunikacyjną pomiędzy ośrodkami produkcji, kultury i oświaty oraz siedziskami mieszkalnymi umożliwiając jednocześnie sprawny wywóz wytworzonych produktów. Wyremontowana droga poprawi zdecydowanie warunki bezpieczeństwa oraz walory użytkowe dla wszystkich jej użytkowników. Koszty utrzymania drogi ulegną zmniejszeniu (przy istniejącej obecnie nawierzchni bitumicznej szerokości od 3,0 do 3,3 m są znaczne, co wynika z wielokrotnych zabiegów utrzymaniowych – konieczność uzupełniania i naprawiania ulegających rozjeżdżeniu poboczy podczas mijania się pojazdów). Wyremontowana droga podniesie walory użytkowe terenów przyległych do drogi i zdecydowanie usprawni połączenia z drogami powiatowymi ułatwiając tym samym dostępność do placówek handlowych, oświatowych i kulturalnych.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Na całym projektowanym odcinku droga gminna posiada przekrój drogowy. Przebiega przez obszar upraw leśnych oraz luźnej zabudowy. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości od 3,0 do 3,3 m oraz pobocze utwardzone szerokości 50 cm zaniżone w stosunku do poziomu jezdni o średnio 7 cm. Droga przebiega zgodnie z istniejącym ukształtowaniem terenu.

Nadbudowa nawierzchni drogi wraz z jej poszerzeniem w ramach remontu zapewni zwiększenie jej trwałości na czynniki wynikające z warunków odbywającego się ruchu oraz oddziaływania czynników atmosferycznych. Wykształtowanie na łukach poziomych drogi poszerzeń oraz przechyłek poprawi bezpieczeństwo jej użytkowników.

5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Projektowany odcinek drogi gminnej w miejscowości Biały Bór według klasyfikacji określonej w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej jest drogą klasy L o prędkości projektowej 30 km/h. Droga obsługuje przyległy teren bez ograniczeń.

Przy projektowaniu kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów technicznych drogi do przewidywanego ruchu wykorzystując granice istniejącego pasa drogowego
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu
- dostępnych materiałów miejscowych
- odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren

Głównym zadaniem drogi jest obsługa przyległego terenu, a przede wszystkim umożliwienie dogodnego dojazdu do domostw, pól i gospodarstw.

5.1. Parametry techniczne drogi

Na remontowanym odcinku projektuje się przekrój drogowy o nawierzchni z jezdnią bitumiczną na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Podstawowe parametry drogi:

- | | |
|--|----------|
| - klasa drogi | - L |
| - szerokość nawierzchni jezdni | - 5,0 m |
| - szerokość poboczy utwardzonych | - 0,75 m |
| - spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy | - 2 % |
| - spadek pobocza | - 8 % |
| - konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego | - KR 1 |

5.2. Konstrukcja nawierzchni

Projektuje się konstrukcję nawierzchni dla ruchu KR 1.

Projektowana konstrukcja nawierzchni na poszerzeniach:

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy – 4 cm
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy – 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego ze skał magmowych stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm.

Projektowana konstrukcja nawierzchni na starej konstrukcji:

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy – 4 cm
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy – 4 cm
- warstwa wyrównawcza - beton asfaltowy – średnio – 2 cm

Pobocze utwardzone kruszywem łamanym ze skał magmowych – 10 cm

Warstwy konstrukcyjne powinny być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza. Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia i określony ściśle jego wydatek.

Poboczom utwardzonym należy nadać spadki poprzeczne $i=8\%$ na odcinkach o przekroju daszkowym.

5.3. Przekrój podłużny

Niweletę nawierzchni drogi należy optymalnie dostosować do istniejącego ukształtowania terenu w taki sposób, aby utrzymać jednakową grubość układanych warstw nawierzchni i dowiązać się do istniejących wjazdów, zapewniając jednocześnie prawidłowe odwodnienie drogi.

5.4. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy drogi będzie zapewnione poprzez zastosowanie odpowiednich pochyleń poprzecznych i podłużnych na przyległy teren.

6. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

6.1. Informacje ogólne

Inwestycja ma na celu poprawę przejezdności drogi dzięki wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni, nowych poboczy i tym samym poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Remont obejmuje teren zajmowany przez odcinek nie leżący na obszarze objętym prawną formą ochrony przyrody.** Rozpatrywany odcinek będzie jedynie remontowany w granicach istniejącego pasa drogowego.

6.2. Istniejące obciążenie środowiska

Remontowany odcinek drogi przebiega przez tereny upraw leśnych oraz luźnej zabudowy mieszkaniowej typu zagrodowego. Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe oraz lokalną komunikację samochodową i pojazdów rolniczych. Ruch jest niewielki.

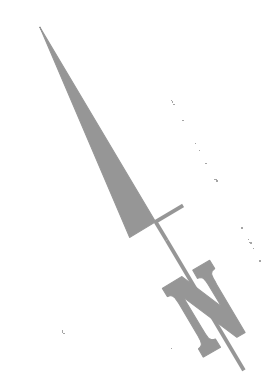
6.3. Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i remont drogi nie będzie zmieniał krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego – będzie stworzona możliwość swobodnego mijania się pojazdów jadących w przeciwnych kierunkach, bez konieczności zjeżdżania na pobocze. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej odkształconej i zdeformowanej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności realizacji drogowych obiektów inżynierskich.

6.4. Uwagi końcowe

Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Gminę Grudziądz, najniższą klasę techniczną (L) i najniższą kategorię ruchu (KR1). Oznacza to, że dalszej perspektywie nie jest przewidywane przenoszenie dużego ruchu. Remont drogi wykorzystuje elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów. Nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o wartościach przyrodniczych. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów. Nie zajdzie konieczność zmiany kierunków produkcji roślinnej, wielkości tej produkcji czy rodzajów roślin, które mogą być uprawiane.

Opracował



projekt opracowany na mapie analogowej przy użyciu licencjonowanego programu Bentley PowerDraft

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE: Kopiowanie lub rozpowszechnianie całości lub fragmentu niniejszej dokumentacji bez pisemnego zezwolenia autora jest PRAWNIE ZABRONIONE

„PROFIL”

„PROFIL” Drogi i Mosty

mgr inż. Andrzej Stachowicz

86-300 Grudziądz, ul. Rożanowicza 21

tel. kom. 0-601649700 e-mail: profilas@wp.pl

NIP 876-100-63-16

Konto bankowe: PKO BP S.A. O/GRUDZIĄDZ 49-1020-5040-0000-6202-0023-6349

Regon 870295540

PROJEKT

ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANY

NAZWA:

REMONT DROGI GMINNEJ 40460C BIAŁY BÓR – PIASKI - WIEWIÓRKI

na działce geodezyjnej nr:

68 obręb Biały Bór; gmina Grudziądz

OPIS TECHNICZNY

do projektu architektoniczno - budowlanego

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany remontu drogi gminnej nr 40460C Biały Bór – Piaski – Wiewiórki o długości 1836,48 m. Niniejsze opracowanie jest zlokalizowane na działce geodezyjnej nr: 68 obręb Biały Bór; gmina Grudziądz, powiat Grudziądz, województwo kujawsko-pomorskie.

2. OPIS PRZEBIEGU TRASY W PLANIE

Przebieg trasy w planie został wyznaczony na podstawie mapy ewidencyjnej w skali 1:5000 przekazanej przez Zamawiającego i przedstawia się następująco:

0+000,00	-	skrzyżowanie z drogą powiatową Nr 1395C
0+002,89	-	początek remontu – krawędź jezdni drogi powiatowej
0+002,89	-	0+193,52 - prosta – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
0+173,52	-	0+193,52 - prosta przejściowa – szer. 5,00 – 5,40 m – spadek daszkowy 2%
0+193,52	-	0+228,63 - łuk R=150 – szer. 5,40 m – spadek daszkowy 2%
0+228,63	-	0+248,63 - prosta przejściowa – szer. 5,40 – 5,00 m – spadek daszkowy 2%
0+243,45	-	0+367,40 - łuk R=380 – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
0+367,40	-	0+467,70 - prosta – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
0+467,70	-	0+659,94 - łuk R=270 – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
0+659,94	-	0+788,55 - prosta – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
0+768,55	-	0+788,55 - prosta przejściowa – szer. 5,00 – 5,40 m – spadek daszkowy 2%
0+788,55	-	0+815,85 - łuk R=150 – szer. 5,40 m – spadek daszkowy 2%
0+815,85	-	0+840,00 - prosta przejściowa – szer. 5,40 – 6,00 m – przejście ze spadku daszkowego 2% na jednostronny 4%
0+840,00	-	0+884,25 - łuk R=60 – szer. 6,00 m – spadek jednostronny 4%
0+884,25	-	0+918,44 - prosta przejściowa – szer. 6,00 – 5,00 m – przejście ze spadku jednostronnego 4% na daszkowy 2%
0+918,44	-	0+970,48 - łuk R=180 – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
0+970,48	-	1+159,80 - łuk R=700 – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
1+159,80	-	1+247,94 - prosta – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
1+247,94	-	załom $\alpha=0,6229^\circ$
1+247,94	-	1+349,61 - prosta – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
1+349,61	-	1+535,24 - łuk R=1500 – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
1+535,24	-	1+617,25 - prosta – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
1+617,25	-	1+839,67 - łuk R=550 – szer. 5,00 m – spadek daszkowy 2%
1+839,67	-	koniec remontu drogi gminnej

Rzeczywisty przebieg trasy może odbiegać od założeń projektowych.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Parametry techniczne drogi

Na remontowanym odcinku projektuje się przekrój drogowy o nawierzchni z jezdnią bitumiczną na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Podstawowe parametry drogi:

- | | |
|--|----------|
| - klasa drogi | - L |
| - szerokość nawierzchni jezdni | - 5,0 m |
| - szerokość poboczy utwardzonych | - 0,75 m |
| - spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy | - 2 % |
| - spadek pobocza | - 8 % |
| - konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego | - KR 1 |

3.2. Konstrukcja nawierzchni

Projektuje się konstrukcję nawierzchni dla ruchu KR 1.

Projektowana konstrukcja nawierzchni na poszerzeniach:

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy – 4 cm
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy – 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego ze skał magmowych stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm.

Projektowana konstrukcja nawierzchni na starej konstrukcji:

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy – 4 cm
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy – 4 cm
- warstwa wyrównawcza - beton asfaltowy – średnio – 2 cm

Pobocze utwardzone kruszywem łamanym ze skał magmowych – 10 cm

Warstwy konstrukcyjne powinny być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza. Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia i określony ściśle jego wydatek.

Poboczom utwardzonym należy nadać spadki poprzeczne $i=8\%$ na odcinkach o przekroju daszkowym.

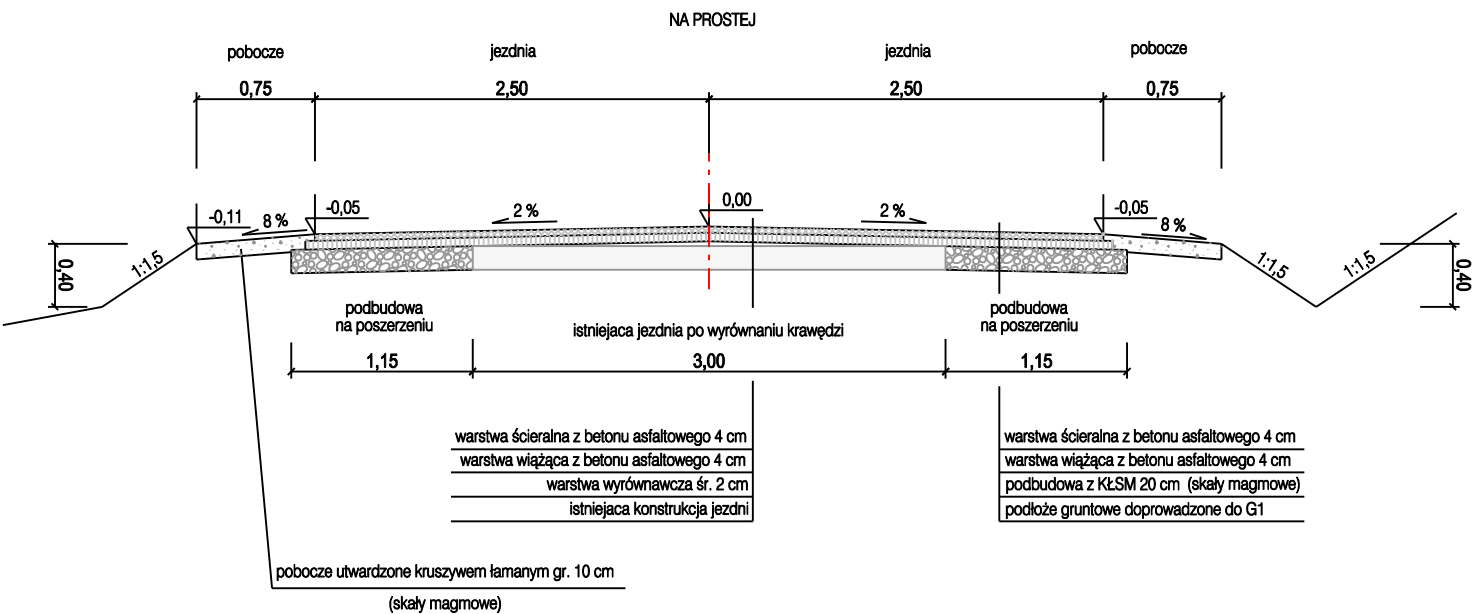
3.3. Przekrój podłużny

Niweletę nawierzchni drogi należy optymalnie dostosować do istniejącego ukształtowania terenu w taki sposób, aby utrzymać jednakową grubość układanych warstw nawierzchni i dowiązać się do istniejących wjazdów, zapewniając jednocześnie prawidłowe odwodnienie drogi.

3.4. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy drogi będzie zapewnione poprzez zastosowanie odpowiednich pochyleń poprzecznych i podłużnych na przyległy teren.

Opracował



PROFIL		"PROFIL " Drogi i Mosty mgr inż. Andrzej Stachowicz 86-300 Grudziądz, ul. Rożanowicza 21		Inwestor: GMINA GRUDZIĄDZ ul. WYBICKIEGO 38 86-300 GRUDZIĄDZ	
REMONT DROGI GMINNEJ 40460C BIAŁY BÓR - PIASKI - WIEWIÓRKI					
projektant branża drogowa	specjalność: konstrukcyjno - inżynierska w zakresie dróg i nawierzchni inżynierskich	mgr inż. Andrzej Stachowicz	GP.1.7342/324/TO/94		Data: 10.2011 r.
					Skala: 1:50
					Nr rys.: 2

„PROFIL”

„PROFIL” Drogi i Mosty

mgr inż. Andrzej Stachowicz

86-300 Grudziądz, ul. Rożanowicza 21

tel. kom. 0-601649700 e-mail:profilas@wp.pl

NIP 876-100-63-16

Konto bankowe: PKO BP S.A. O/GRUDZIĄDZ 49-1020-5040-0000-6202-0023-6349

Regon 870295540

INFORMACJA BIOZ

OBIEKT:

REMONT DROGI GMINNEJ 40460C BIAŁY BÓR – PIASKI - WIEWIÓRKI

ADRES:

na działce geodezyjnej nr:

68 obręb Biały Bór; gmina Grudziądz

INWESTOR:

Gmina Grudziądz, ul. Wybickiego 38; 86-300 Grudziądz

CZĘŚĆ OPISOWA

Informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
dla zadania: „Remont drogi gminnej 40460C Biały Bór – Piaski - Wiewiórki” gmina Grudziądz

1. DANE OGÓLNE

Nazwa obiektu budowlanego: remont drogi gminnej
Adres: działka nr 68 obręb Biały Bór – gmina Grudziądz
Inwestor: Gmina Grudziądz; ul. Wybickiego 38; 86-300 Grudziądz
Projektant: mgr inż. Andrzej Stachowicz
ul. Rożanowicza 21
86-300 Grudziądz

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120; poz. 1126)
- Ustawa z dnia 21.03.1985 – o drogach publicznych (t.j. z 26.06.2000 r. Dz. U. Nr 71 poz. 838 ze zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430)
- Projekt budowlany i wykonawczy „Remont drogi gminnej 40460C Biały Bór – Piaski - Wiewiórki” gmina Grudziądz

3. ZAKRES ROBÓT DLA CAŁEGO ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO ORAZ KOLEJNOŚĆ REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH OBIEKTÓW

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego obejmuje budowę obiektu budowlanego pn.:

„Remont drogi gminnej 40460C Biały Bór – Piaski - Wiewiórki” Gmina Grudziądz

Kolejność realizacji poszczególnych obiektów:

- roboty ziemne i przygotowawcze – wytyczenie geodezyjne obiektów;
- wycinka drzew i karczowanie pni; wycinka poszycia;
- zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej;
- roboty rozbiórkowe;
- roboty ziemne – wykonanie wykopów i nasypów;
- korytowanie pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni;
- budowa konstrukcji drogi na poszerzeniach;
- wykonanie nawierzchni jezdni;
- wykonanie poboczy;
- rozplantowanie humusu i założenie zieleni niskiej – trawników;
- badania techniczne, sprawdzenie oraz odbiór techniczny;
- inwentaryzacja geodezyjna wybudowanych elementów zagospodarowania terenu;

4. WSKAZANIE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Na terenie inwestycji mogą występować obiekty budowlane stanowiące istniejące uzbrojenie podziemne.

Teren planowanej inwestycji przebiega głównie przez obszary leśne z nieliczną zabudową mieszkaniową jednorodzinną.

5. WSKAZANIE ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

Elementami zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi są:

- droga publiczna – droga gminna w warunkach odbywającego się ruchu drogowego
- mogące występować uzbrojenie podziemne nie zinwentaryzowane na planie
- w trakcie robót budowlanych pewne zagrożenie stwarzają roboty ziemne przy zastosowaniu ciężkiego sprzętu mechanicznego.
- prace w zasięgu ramienia dźwigu lub podnośnika

Podczas realizacji inwestycji nie powinny występować szczególne zagrożenia związane z prowadzonymi robotami drogowymi.

6. WSKAZANIE PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ WYSTĘPUJĄCYCH PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANYCH

Podczas realizacji robót budowlanych drogowych mogą wystąpić typowe zagrożenia, jakie występują przy pracach rozbiórkowych, ziemnych i nawierzchniowych.

W trakcie realizacji robót drogowych związanych z remontem drogi gminnej mogą wystąpić następujące zdarzenia stwarzające zagrożenie zdrowia i życia:

- potrącenie przez pojazdy drogowe poruszające się po ulicy
- wykonywanie robót ziemnych niezgodnie z technologią
- nie przestrzeganie przepisów bhp podczas robót ziemnych przy czynnych sieciach technicznych podziemnych stanowiących uzbrojenie terenu
- składowanie materiałów budowlanych na krawędzi wykopu
- przebywanie w zasięgu pracy ramienia koparki
- lekceważenie zagrożenia ze strony niewypałów
- roboty wykonywane przy użyciu dźwigu i podnośników

Dla robót budowlanych wykonywanych w pasie drogowym prowadzonych w warunkach prowadzenia ruchu drogowego należy sporządzić projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r., Nr 177; poz. 1729)

Roboty budowlane drogowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w szczególności zgodnie z ustawą Prawo Budowlane, Prawo o Ruchu Drogowym, Polskimi Normami oraz przepisami w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

7. WSKAZANIE SPOSOBU PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNYCH

Instruktaż ogólny - powszechny

- należy prowadzić instruktaż w zakresie specyfiki budowy ze wskazaniem zagrożeń dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi w stosunku do każdego pracownika przed wprowadzeniem na plac budowy.
- bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy oraz kierownik robót, stosownie do zakresu obowiązków.
- każdy pracodawca ma obowiązek ustalić wykaz prac szczególnie niebezpiecznych występujących na budowie oraz sposoby postępowania przy wykonywaniu tych prac
- pracownicy zatrudnieni na placu budowy powinni być wyposażeni w odpowiedni dla danej pracy sprzęt ochrony osobistej lub zbiorowej oraz powinni być wyposażeni w odzież ochronną wg obowiązujących tabel i norm zakładowych; zobowiązuje się pracowników do stosowania ich zgodnie z przeznaczeniem.
- dla pracowników powinny być organizowane szkolenia BHP. Rodzaje obowiązujących szkoleń wg Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie szczegółowych zasad szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy są następujące:
 - a) szkolenie wstępne

- b) szkolenie wstępne stanowiskowe
- c) szkolenie wstępne podstawowe
- d) szkolenie okresowe
- podczas szkolenia na każdym etapie należy zapoznać pracowników z ryzykiem zawodowym związanym z wykonywaną pracą na poszczególnych stanowiskach pracy oraz ze sposobem stosowania podczas pracy środków ochrony osobistej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń, np.: okulary ochronne, odzież ochronna itp.
- w dokumentacji budowy powinny znajdować się wszystkie dokumenty potwierdzające przeprowadzenie szkoleń w zakresie bhp, protokoły z dokonanych kontroli, wykaz wydanych zaleceń w zakresie bhp.
- ponadto na terenie budowy powinien być do wglądu pracowników plan bioz, dokonana ocena ryzyka zawodowego

8. 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 I SPRAWNĄ KOMUNIKACJĘ NA WYPADEK POŻARU, AWARII I INNYCH ZAGROŻEŃ

Nie przewiduje się prowadzenia robót w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie.

Realizacja przedsięwzięcia odbywać się będzie etapowo – po zakończeniu jednego odcinka robót należy przystąpić do budowy odcinka bezpośredni następnego.

Odcinki robót muszą być zgodne z harmonogramem robót.

Teren robót będzie wygrodzony za pomocą zapór drogowych, pozwoli to na ewentualny dojazd samochodów Pogotowia Ratunkowego bądź Straży Pożarnej do każdego miejsca ulicy. Dostęp do hydrantów zlokalizowanych przy ulicy nie może być utrudniony.

Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych:

- a) środki zapewniające bezpieczną i sprawną komunikację - łączność telefoniczna – telefonia komórkowa
- b) środki umożliwiające szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii, wypadku drogowego i innych zagrożeń - środki transportu kołowego – samochody wykonawcy robót, karetka pogotowia, wóz strażacki, radiowóz policyjny
- c) środki ochrony osobistej - wyposażenie pracowników w środki ochrony osobistej takich jak: kaski, rękawice ochronne, szelki bezpieczeństwa, kamizelki odbłaskowe
- d) wyposażenie ekipy elektromonterów w zestaw narzędzi i przyrządów pomiarowych posiadających aktualny atest.
- e) wyposażenie bazy budowy w sprzęt p-poż. oraz apteczkę
- f) nie wykonywać robót po zapadnięciu zmroku lub przy złej widoczności.
- g) stosować się do warunków zawartych w uzgodnieniach z gestorami sieci.

Projekt budowlany, dziennik budowy, lista obecności oraz zeszyt instruktaży, winny znajdować się u kierownika budowy. Pisemne polecenia na prace w pobliżu czynnych urządzeń elektroenergetycznych winny być w posiadaniu brygadzysty.

Opracował: