

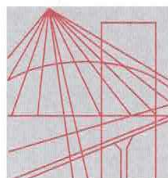
DOKUMENTACJA TECHNICZNA

Częstochowa, czerwiec 2022r.

<i>Inwestor:</i>	Gmina Popów Zawady, ul. Częstochowska 6, 42-110 Popów
<i>Nazwa zamierzenia budowlanego:</i>	Przebudowy ulicy Traugutta w miejscowości Wąsosz – odcinek 2 od km 0+698.03 do km 1+330,04
<i>Adres Inwestycji:</i>	Ul. Traugutta, Wąsosz Dolny woj. śląskie, powiat częstochowski, gmina Popów, dz. nr ewid. 240607_2.0014.567
<i>Kategoria obiektu budowlanego:</i>	XXV
<i>Autor opracowania Projektant branża drogowa: Opracowujący branża drogowa:</i>	mgr inż. Joanna Galant SLK/6241/PBD/15 mgr inż. Szymon Żerdziński

Spis treści

Kopia decyzji o nadaniu projektantom wszystkich specjalności uprawnień budowlanych w odpowiedniej specjalności:	3
Kopia zaświadczenia o przynależności projektantów wszystkich specjalności do właściwej izby samorządu zawodowego	4
Część opisowa – branży drogowej	5
1.1 Przedmiot i zakres opracowania:	5
1.2 Obszar oddziaływania obiektu:	5
1.3 Podstawa opracowania:	5
2. Stan istniejący	5
2.1 Uzbrojenie terenu	5
2.2 Stan istniejący	5
2.3 Granica opracowania	5
3. Projektowane rozwiązania drogowe	6
3.1 Pomiary geodezyjne	6
3.2 Część drogowa	6
3.3 Odwodnienie	7
4. Ochrona środowiska	7
4.1 Wpływ na środowisko i zalecane rozwiązania chroniące środowisko	7
4.2 Warunki i wymagania ochrony i kształtowania ładu przestrzennego	7
5. Kanał technologiczny	7
6. Bilans terenu	7
7. Roboty ziemne	7
8. Technologia robót	8
9. Uwagi końcowe	8
10. Zalecenia w zakresie ochrony środowiska	8
11. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	9
Część rysunkowa	11
DT-DROG-01 ORIENTACJA	11
DT-DROG-02 PLAN SYTUACYJNY	12
DT-DROG-04 PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE	13



Ś L Ą S K A
O K R Ę G O W A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

SLK/OKK/7131/6241/15

Katowice, dnia 14 grudnia 2015 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 12 ust. 2, 3, 4, art. 13, art. 14 ust. 1 pkt. 3 b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2013 r., poz. 1409 z późn. zm.), § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2014 r., poz. 1278) oraz na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz.U. z 2014 r., poz. 1946 z późn. zm.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pani Joanna Galant

mgr inż. budownictwa
ur. dnia 16 listopada 1985 w Dębicy

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny SLK/6241/PBD/15
do projektowania

w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń

Zakres uprawnień:

- 1) projektowanie obiektów budowlanych związanych z obiektem budowlanym, takim jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
- 2) sprawdzanie projektów budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego,
- 3) sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

Na podstawie §10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu wyłącznie w zakresie uzyskanej specjalności.

UZASADNIENIE

W wyniku pozytywnego postępowania kwalifikacyjnego i pozytywnego wyniku egzaminu ze znajomości procesu budowlanego oraz praktycznego zastosowania wiedzy technicznej wydanie niniejszych uprawnień budowlanych jest uzasadnione.

Od niniejszej decyzji służy prawo odwołania do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚIOIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

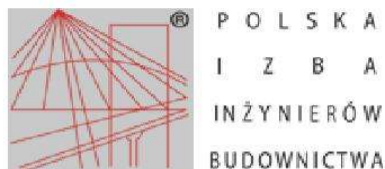
Otrzymują:

1. Pani Joanna Galant
Bronisława Czecha 6/20
42-200 Częstochowa
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



Skład orzekający OKK

1.
mgr inż. Piotr Szatkowski
2.
inż. Hieronim Spiżewski
3.
mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-GQI-R4M-YGF *

Pani Joanna Galant o numerze ewidencyjnym SLK/BD/9423/16
adres zamieszkania ul. Czecha 6/20, 42-200 Częstochowa
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2023-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-02-23 roku przez:

Roman Karwowski, Przewodniczący Rady Śląskiej 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.



Część opisowa – branży drogowej

1. Charakterystyka inwestycji:

1.1 Przedmiot i zakres opracowania:

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja techniczna przebudowy drogi gminnej w ramach pasa drogowego – ulica Traugutta w miejscowości Wąsosz Dolny, gmina Popów.

Długość projektowanego odcinka 632,01m.

Inwestorem niniejszego opracowania jest:

Gmina Popów

Ul. Częstochowska 6, Zawady

42-110 Popów

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

Opracowanie ma na celu określenie parametrów technicznych i warunków wykonania przedsięwzięcia.

1.2 Obszar oddziaływania obiektu:

Obszar oddziaływania obiektu określono na podstawie Prawa Budowlanego (tj. Dz. U. Z 2017r. Poz. 1332, 1529), Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43. Poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami) oraz Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Obszar oddziaływania obiektu zamyka się na działce o nr ewid. 567, obręb nr 0014-Wąsosz Dolny

1.3 Podstawa opracowania:

Jako podstawę do opracowania przyjęto:

- umowa z inwestorem: Gmina Popów, ul. Częstochowska 6, Zawady, 42-110 Popów
- mapa do celów opiniodawczych oraz mapa ewidencyjna w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43. Poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75, poz. 690 z 2002r.)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.
- pomiary uzupełniające i oględziny w terenie
- uzgodnienia z Inwestorem

2. Stan istniejący.

2.1 Uzbrojenie terenu.

Przez teren przeznaczony pod budowę drogi przebiegają sieci:

- kanalizacja sanitarna
- sieć wodociągowa
- gazociąg
- napowietrzną sieć elektroenergetyczną
- sieć teletechniczna

Istniejące uzbrojenie przedstawione zostało na rys. DT-DROG-02 – PLAN SYTUACYJNY.

2.2 Stan istniejący

W stanie istniejącym projektowana droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około 5,50 m z jednostronnym chodnikiem po stronie północno-zachodniej. Po stronie południowo-wschodniej znajduje się rów. Nawierzchnia jezdni oraz rów są w złym stanie technicznym, jezdnia posiada miejscowe mocne spękania siatkowe oraz liczne naprawy cząstkowe. Lokalnie tworzą się zapadnięcia. Wzdłuż projektowanej ulicy przeważa zabudowa jednorodzinna i tereny leśne.

2.3 Granica opracowania

Granica opracowania przedstawiona została na rys. DT-DROG-02 – PLAN SYTUACYJNY i zamyka się na działce o nr ewid. 567 obręb nr 0014-Wąsosz Dolny.

3. Projektowane rozwiązania drogowe

3.1 Pomiary geodezyjne

Początek opracowanego znajduje się w punkcie D, któremu nadano pikietaż km 0+698.03.

Koniec projektowanego odcinka znajduje się w punkcie G, który posiada pikietaż km 1+330.04.

Pozostałe punkty charakterystyczne wyznaczają załomy osi.

Współrzędne geodezyjne podano na rys. DT-DROG-02 – PLAN SYTUACYJNY.

Wszystkie elementy objęte opracowaniem należy wykonać na podstawie podanych współrzędnych geodezyjnych, wymiarów i domiarów przedstawionych w projekcie.

3.2 Część drogowa

Długość odcinka projektowanego wynosi 632,01 m, kategoria drogi – L, kategoria ruchu KR1, prędkość projektowa równa 30km/h.

Projektowane rozwiązania dostosowane zostały do istniejącego pasa drogowego.

- zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej ułożonej na podbudowie z kruszywa łamanego, obramowaną po stronie północno-zachodniej istniejącym krawężnikiem betonowym 15x30cm, posadowionym na świeżym niestężonym betonie C12/15, który stworzy ławę betonową z oporem. Światło krawężnika 12cm ponad nawierzchnię jezdni. Po stronie południowo-wschodniej projektuje się pobocze o szerokości 0,75 m.
- szerokość projektowanej drogi wynosi 5,50m
- zjazdy na posesję należy wykonać z kostki brukowej betonowej grafitowej typu Holland. Zjazdy od strony zieleńcy należy obramować obrzeżem betonowym 8x30cm posadowionym na świeżym niestężonym betonie C12/15, który stworzy ławę betonową z oporem, a w bramie należy obramować krawężnikiem betonowym 15x22cm typu najazdowego, posadowionym na świeżym niestężonym betonie C12/15, który stworzy ławę betonową z oporem. Światło krawężnika najazdowego „na zero”, fazą w kierunku bram
- spadek poprzeczny jezdni zaprojektowano jako jednostronny - 2%, w kierunku remontowanego rowu
- po stronie południowo-wschodniej remontuje się rów. Na odcinku km 0+000,00 do km 0+940,00 remontowany rów przyjmie formę muldy chłonnej trawiastej o szerokości dopasowanej do granic pasa drogowego od 1,0 m do 1,6m. Na odcinku km 0+940,00 do końca odcinka projektuje się rów trapezowy o głębokości 0,7m o ściankach wzmocnionych płytami typu MEBA.
- obszar pomiędzy remontowanym rowem, a granicą pasa drogowego, należy wyrównać humusem i obsiać mieszkanką traw.
- niweletę projektowanej drogi należy prowadzić po stanie istniejącym, zachowując spadki wg rys. DT-DROG-03 – PROFIL PODŁUŻNY,
- rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na rys. DT-DROG-02 – PLAN SYTUACYJNY,
- rozwiązania konstrukcyjne przedstawiono na rys. DT-DROG-04 – PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY.

Konstrukcja jezdni (1):

- warstwa ścieralna, beton asfaltowy AC 11S – 4cm
- warstwa wiążąca, beton asfaltowy AC 16W – 4cm
- podbudowa zasadnicza - kruszywo C90/3 stab. mech. o uziarnieniu 0-31,5mm – 15cm
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_{m\leq} 2,5$ MPa – 15cm

Konstrukcja zjazdu (2):

- kostka betonowa, HOLLAND, kolor czerwony – 8cm
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 – 3cm
- podbudowa pomocnicza - kruszywo C90/3 stab. mech. o uziarnieniu 0-31,5mm – 20cm

Na zjazdach zastosowano krawężniki betonowe najazdowe 15x22cm, (w świetle 4cm) posadowione na ławie betonowej C12/15 z oporem.

Zjazdy od strony terenów zielonych obramowane zostały obrzeżem betonowym 8x30cm posadowionym na ławie betonowej C12/15z oporem.

Umocnienie skarp rowów wykonano z płyt typu MEBA o wym, 40x60cm gr.8cm.

Wykonana podbudowa z kruszywa powinna po wbudowaniu i zagęszczeniu osiągnąć nośność na poziomie wtórnego modułu odkształcenia E_2 min.120 MPa oraz zagęszczenie przedstawione poprzez wskaźnik zagęszczenia nie większy niż 2,2.

3.3 Odwodnienie

Odwodnienie realizowane jest poprzez spadki poprzeczne i podłużne. Wody opadowe odprowadzone powierzchniowo spływają do remontowanych rowów. W ramach remontu rowów należy wykonać remont przepustów.

4. Ochrona środowiska.

Łączna długość projektowanego odcinka wynosi 632,01 m i jest mniejsza od 1km w związku z czym, powołując się na Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.

Na etapie budowy główna uciążliwość będzie powodował hałas i zanieczyszczenia spowodowane pracą różnego rodzaju urządzeń mechanicznych oraz pojazdów służących do transportu i przemieszczania materiałów koniecznych do budowy drogi. Wystąpi zapylenie i emisja spalin do środowiska.

4.1 Wpływ na środowisko i zalecane rozwiązania chroniące środowisko

Przewidziano rozwiązania chroniące środowisko polegające na usytuowaniu zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn na terenie odpowiednio zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w kontenerowe sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez odpowiednie służby. Wykorzystywane maszyny będą w dobrym stanie technicznym, prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zakończeniu prac plac zostanie uporządkowany. Zostanie zapewnione właściwe postępowanie z odpadami wytworzonymi w czasie budowy.

Prace wykonywane będą w porze dziennej co zmniejszy uciążliwość związaną z drganiem, hałasem oraz wibracjami.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się oddziaływań mogących powodować zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego i zmiany stosunków wodnych. Nie przewiduje się także przekroczenia dopuszczalnych stężeń szkodliwych substancji emitowanych przez pojazdy oraz zwiększenia emisji hałasu. Przebudowa drogi powinna zmniejszyć oddziaływanie a środowisko oraz poprawić warunki życia ludzi.

4.2 Warunki i wymagania ochrony i kształtowania ładunku przestrzennego

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się oddziaływań mogących powodować zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego i zmiany stosunków wodnych. Nie przewiduje się także przekroczenia dopuszczalnych stężeń szkodliwych substancji emitowanych przez pojazdy oraz zwiększenia emisji hałasu. Przebudowa drogi powinna zmniejszyć oddziaływanie a środowisko oraz poprawić warunki życia ludzi.

5. Kanał technologiczny

W pasie drogowym zlokalizowana jest kanalizacja teletechniczna, w związku z tym został spełniony warunek wynikający z przepisów prawa.

6. Bilans terenu

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy dokonać rozbiórki w zakresie istniejącej jezdni, w celu umożliwienia wbudowania nowych elementów drogi.

Zaprojektowano:

Powierzchnia jezdni z nawierzchni asfaltowej:	3437,80m ²
Powierzchnia zjazdów z kostki betonowej:	505,49m ²
Powierzchnia poboczy z destruktu asfaltowego:	322,50m ²
Powierzchnia umocnień skarp rowu:	317,95m ²
Powierzchnia muld i rowów:	374,65m ²
Powierzchnia terenów zielonych:	237,53m ²

7. Roboty ziemne

Roboty ziemne są robotami korytowymi, związane są z wykonaniem wykopów pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Roboty ziemne w rejonie urządzeń podziemnych należy wykonywać ręcznie.

Roboty należy prowadzić po wykonaniu rozbiórki istniejących nawierzchni jezdni. Materiały nadające się do ponownego zastosowania należy ułożyć na paletach i przewieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

Nie przewiduje się wykonania nasypów.

Wykopy:

1088,95 m³

Humus został ujęty w wykopach. Całość gruntu pochodzącego z wykopu należy odwieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

8. Technologia robót

- *wykonanie robót pomiarowych,*
- *tyczenie drogi w terenie oraz ewentualne przekopy kontrolne*
- *korytowe roboty ziemne*
- *remont rowów*
- *wykonanie utwardzenia skarp rowów*
- *wykonanie podbudowy*
- *wykonanie elementów obramowania*
- *wykonanie warstwy ścieralnej konstrukcji nawierzchni*
- *wykonanie nawierzchni zjazdów*

9. Uwagi końcowe

Przed przystąpieniem do robót należy poinformować zainteresowane przedsiębiorstwa i instytucje o rozpoczęciu robót drogowych i zlecić wymagane nadzory branżowe. Należy również poinformować mieszkańców o uciążliwości prowadzonych robót, a teren budowy oznakować zgodnie z zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu.

W rejonie istniejącego uzbrojenia podziemnego prace należy wykonywać ręcznie.

Po wykonaniu robót należy wykonać inwentaryzację powykonawczą, przez uprawnioną jednostkę geodezyjną.

Roboty należy prowadzić przy zachowaniu przepisów BHP.

10. Zalecenia w zakresie ochrony środowiska

Należy usytuować zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn na terenie odpowiednio zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych. Zaplecze budowy powinno zostać wyposażone w kontenerowe sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez odpowiednie służby. Wykorzystywane maszyny powinny być w dobrym stanie technicznym, a prace budowlane prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni.

Po zakończeniu prac plac należy uporządkować.

Należy zapewnić właściwe postępowanie z odpadami wytworzonymi w czasie budowy.

Prace należy wykonywać w porze dziennej, co zmniejszy uciążliwość związaną z drganiem, hałasem oraz wibracjami.

11. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Zakres robót zamierzenia budowlanego.

W ramach wykonywanych prac przewidziano:

- korytowe roboty ziemne
- remont i odtworzenie rowów
- wykonanie utwardzenie skarp rowów
- wykonanie podbudowy
- wykonanie elementów obramowania
- wykonanie nawierzchni zjazdów
- wykonanie warstw bitumicznych konstrukcji nawierzchni

Kolejność wykonywanych prac:

- tyczenie drogi w terenie oraz ewentualne przekopy kontrolne
- korytowe roboty ziemne
- remont i odtworzenie rowów
- wykonanie utwardzenie skarp rowów
- wykonanie podbudowy
- wykonanie elementów obramowania
- wykonanie nawierzchni zjazdów
- wykonanie warstw bitumicznych konstrukcji nawierzchni

Wykaz istniejących obiektów budowlanych

Wzdłuż opracowanego odcinka występuje zabudowa jednorodzinna oraz pola uprawne.

Istniejące uzbrojenie terenu:

- kanalizacja sanitarna
- sieć wodociągowa
- gazociąg
- napowietrzną sieć elektroenergetyczne
- sieć teletechniczna

Wskazania przewidywanych zagrożeń przy realizacji robót

- ruch pieszcy odbywający się po chodniku oraz samochodowy odbywający się po ulicy
- w przypadku pojawienia się ruchu pieszego istnieje ryzyko potrąceń pieszych przez pracujący sprzęt,
- uderzenia lub przysypania przez przemieszczane przedmioty podczas prac rozładunkowych.

Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi normami. W rejonie podziemnych uzbrojeń terenu istniejących i projektowanych dla niniejszego zadania roboty ziemne należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem użytkownika. W przypadku stwierdzenia w trakcie budowy wystąpienia uzbrojeń pod powierzchnią terenu, niezainwentaryzowanych na mapie geodezyjnej, kierownik budowy powinien niezwłocznie zgłosić Inwestorowi zaistniały fakt w celu podjęcia decyzji o sposobie rozwiązania kolizji.

Sposób instruktażu pracowników

Kierownik Budowy lub Inspektor posiadający odpowiednie kwalifikacje, przed przystąpieniem do wykonywania robót winien przeprowadzić szkolenie zatrudnionych pracowników obejmujące:

- zakres czynności stanowiskowych z uwzględnieniem występowania tam zagrożeń i konieczności stosowania określonych przepisów BHP,

Konieczne jest stosowanie odzieży ochronnej, stosowanie sprawnego sprzętu i narzędzi, zachowanie szczególnej ostrożności przy robotach wykonywanych pod ruchem samochodowym.

Szkoleni pracownicy winni potwierdzić fakt szkolenia podpisem w Dzienniku BHP.

Pracownicy zatrudnieni jako operatorzy maszyn budowlanych i pracujący na sprzęcie o napędzie silnikowym powinni posiadać odpowiednie kwalifikacje.

Nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy sprawują kierownik budowy.

Środki techniczne i organizacyjne zabezpieczające wykonanie robót w strefach zagrożonych

Przed przystąpieniem do robót należy bezwarunkowo wprowadzić czasową organizację ruchu

zatwierdzoną przez zarządcę drogi. Projekt czasowej organizacji ruchu należy wykonać zgodnie z:

- *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U Nr 170 z 2002 r, poz. 1393),*
- *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220 z dnia 23.12.2003 r, poz. 2181).*

Roboty budowlane należy wykonywać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn.

06.02.2003 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. Nr 47 z 19.03.2003 r. poz.401), oraz odpowiednimi wymogami BHP

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 27.08.2002 r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

(Dz.U. Nr 151 poz. 1256) z uwagi na roboty określone w § 6 p.1 ust. a), kierownik budowy zobowiązany jest do wykonania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia z uwzględnieniem wymogów określonych w rozporządzeniu MI z 06.02.2003 r, oraz norm branżowych.

Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci takich jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, kanalizacyjne i wodociągowe powinno być poprzedzone ręcznym wykonaniem przekopów kontrolnych pod nadzorem właściwej jednostki, w której zarządzie lub użytkowaniu znajdują się sieci. Należy również ustalić bezpieczną odległość od urządzenia.

Maszyny i narzędzia zmechanizowane powinny być eksploatowane i obsługiwane zgodnie z instrukcją producenta oraz posiadać dokumenty uprawniające do ich eksploatacji

W przypadku stosowania na budowie przenośnych źródeł światła ich konstrukcja i sposób zasilania w energię elektryczną nie może powodować zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.

Sztuczne oświetlenie powinno oświetlać teren bez oślepień, zmiany barw oznakowania lub zakłóceń w postrzeganiu sygnałów i znaków stosowanych w transporcie.

Roboty prowadzone będą na otwartej przestrzeni w sąsiedztwie innych ulic zapewniających konieczny transport i ewakuację w razie nieszczęśliwego wypadku

mgr inż. Joanna Galant

Część rysunkowa

DT-DROG-01 ORIENTACJA

DT-DROG-04 PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE