

<i>INWESTOR</i>	GMINA MIETKÓW <i>ul. Kolejowa 35</i> <i>55-081 Mietków</i>
<i>WYKONAWCA</i>	FIRMA LGM <i>Barbara Becherowska</i> <i>Ul. Leśna 6 ,</i> <i>57-100 Strzelin</i>
<i>NAZWA INWESTYCJI</i>	REMONT CZĘŚCI DROGI GMINNEJ WZDŁUŻ PÓŁNOCNEGO SKRZYDŁA ZAPORY ZBIORNIKA WODNEGO „MIETKÓW”
<i>LOKALIZACJA</i>	GMINA MIETKÓW, POWIAT WROCŁAWSKI NR DZ.247/2,210,208/2,211/2,211/3,109/7 OBRĘB 0001 BORZYGNIEW
<i>STADIUM</i>	PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY
<i>BRANŻA</i>	DROGOWA

	<i>Imię i Nazwisko</i>	<i>Nr uprawnień Specjalność</i>	<i>Podpis</i>
OPRACOWAŁ:	<i>mgr inż. Krzysztof Jaźwiński</i>	LOD/2252/POOD/13	
marzec 2022			

SPIS TREŚCI

CZEŚĆ OPISOWA

I. OPIS TECHNICZNY	4
1. Przedmiot i zakres opracowania.....	4
2. Materiały do projektowania.....	4
3. Lokalizacja Inwestycji.....	4
4. Stan istniejący	4
4.1. Wpływ inwestycji na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiadujące	4
4.2. Warunki gruntowo-wodne	5
5. Układ projektowany	5
5.1. Dane projektowe	5
5.2. Geometria pozioma	5
5.3. Profil podłużny	5
5.4. Ogólna charakterystyka projektowanych robót	6
6. Projektowane konstrukcje	6
6.1. Konstrukcja projektowanej nowej nawierzchni	6
6.2. Konstrukcja projektowanej nawierzchni zjazdów betonu asfaltowego	7
6.4. Konstrukcja pobocza	7
7. Zestawienie powierzchni	7
8. Przyjęte rozwiązanie techniczne	7
9. Odwodnienie	8
10. Oznakowanie docelowe.....	8
11. Tereny zielone	8
12. Rowy drogowe.....	8
13. Przepusty	8
14. Uwagi odnośnie realizacji.....	8
15. Ochrona konserwatorska	9
16. Eksploatacja górnicza.....	9
17. Urządzenia obce w pasie drogowym.....	9
18. Uwagi końcowe.....	9
19. Wykaz norm i przepisów.....	10
II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA	11
1. Zakres robót oraz kolejność ich wykonywania:	11
2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych:.....	11
3. Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:	11
4. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych.....	11
5. Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych	12
6. Wskazanie środków zapobiegających niebezpieczeństwom.....	12

ZAŁĄCZNIKI I UZGODNIENIA

Oświadczenia projektanta
Izba projektanta
Uprawnienia projektanta

CZEŚĆ RYSUNKOWA

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	RYS NR
D1	
PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE.....	RYS. NR
D2	
SZCZEGÓŁ ZJAZDÓW	RYS. NR
D3	
PRZEKROJE NORMALNE	RYS. NR
D4	

CZEŚĆ OPISOWA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt remontu drogi gminnej wzdłuż północnego skrzydła zapory zbiornika wodnego "Mietków" w zakresie wykonania nowej nawierzchni jezdni.

Zakres projektu obejmuje:

- Wykonanie nowej nawierzchni jezdni,
- Remont poboczy,
- Remont zjazdów na posesje.

2. Materiały do projektowania

Materiały do projektowania stanowią:

- Umowa z Inwestorem
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- pomiary własne w terenie i uzgodnienia z Inwestorem.

3. Lokalizacja Inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Borzygniew w gminie Mietków – na działkach o nr ew.:

obręb 0001 Borzygniew – 247/2, 210, 208/2, 209/2, 211/2, 211/3 i 109/7.

4. Stan istniejący

Przedmiotowa droga położona jest w miejscowości Borzygniew w gminie Mietków w województwie dolnośląskim, powiecie wrocławskim. Droga przebiega z północnego-zachodu w kierunku południowo-wschodnim wzdłuż zbiornika wodnego Zalew Mietkowski.

Obecnie droga posiada nawierzchnię utwardzoną z płyt betonowych o szerokości około 6,0m. Wzdłuż drogi występują rowy przydrożne do których są odprowadzane wody opadowe. Wzdłuż analizowanej drogi znajduje się zabudowa przemysłowa.

Ukształtowanie wysokościowe drogi jest dostosowane do sąsiadującego terenu, a rzędne wysokościowe na drodze odpowiadają rzędnym wysokościowym sąsiadującego terenu.

Lokalizacja istniejącego uzbrojenia w pasie drogowym przedstawiona jest na planie zagospodarowania terenu.

4.1. Wpływ inwestycji na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiadujące

Przedmiotowa inwestycja nie powoduje negatywnych zmian względem środowiska oraz obiektów sąsiadujących. Nie powoduje zwiększenia rodzaju ani ilości wytwarzanych odpadów oraz zanieczyszczeń powietrza, gleby i wód. Zaprojektowana

nowa nawierzchnia drogi wpłynie pozytywnie na środowisko naturalne oraz pozwoli na sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego. Zminimalizuje negatywne oddziaływanie zapylenia występujące w stanie obecnym występujące podczas użytkowania drogi.

4.2. Warunki gruntowo-wodne

W miejscu projektowanego remontu drogi znajduje się istniejąca nawierzchnia płyt betonowych z podbudową i z pobocznymi gruntowymi. Na etapie wykonywania robót budowlanych wykonawca robót powinien w pierwszej kolejności sprawdzić grubość istniejącej konstrukcji oraz jej parametry nośności. Ponadto podczas wykonywania robót budowlanych na bieżąco sprawdzać parametry istniejącego gruntu w podłożu poprzez wykonanie odwiertów oraz badań nośności podłoża przed ułożeniem warstw konstrukcyjnych nowej nawierzchni.

Głębokość przemarzania gruntu w miejscu inwestycji wg. polskiej normy wynosi $h_z=0,8\text{m}$.

5. Układ projektowany

5.1. Dane projektowe

- Droga gminna
- Klasa drogi – **dojazdowa (D)**
- Kategoria ruchu – **KR2**
- Prędkość projektowa – **30km/h**
- Jezdnia szerokości – **6,00m**
- Pobocze szerokości – **0,75m**
- Całkowita długość projektowanego odcinka drogi wynosi ~ **875m**
- Powierzchnia jezdni ~ **5585m²**
- Spadek poprzeczny jezdni – **dwustronny 2%**
- Spadek poprzeczny poboczy – **8%**

5.2. Geometria pozioma

Geometria pozioma przebiega po stanie istniejącym. Zostanie również wyremontowane pobocze o szerokości 0,75m.

Spadki poprzeczne daszkowe 2%. Spadki należy wykonać zgodnie z przekrojami normalnymi.

Ukształtowanie wysokościowe remontowanej drogi należy dostosować do istniejących rzędnych wysokościowych terenu.

5.3. Profil podłużny

Układ wysokościowy został dostosowany do stanu istniejącego z uwzględnieniem wykorzystania istniejącej konstrukcji jezdni. Zjazdy należy dowiązać wysokościowo do remontowanej nawierzchni drogi.

5.4. Ogólna charakterystyka projektowanych robót

Zakres robót objętych remontem obejmuje:

- frezowanie istniejących warstw bitumicznych,
- usunięcie warstwy humusu w miejscach przeznaczonych pod pobocze,
- ścinanie istniejących poboczy,
- wykonanie podbudowy nawierzchni zjazdów,
- wykonanie nawierzchni zjazdów,
- wykonanie warstw bitumicznych nawierzchni betonu asfaltowego,
- wykonanie nowej nawierzchni poboczy,

6. Projektowane konstrukcje

Z uwagi na warunki Inwestora oraz względy ekonomiczne przyjęto założenie maksymalnego wykorzystania istniejącej jezdni jako dolnej warstwy konstrukcyjnej. Istniejąca nawierzchnia betonowa zostanie poddana procesowi odprężenia poprzez jej skruszenie. Po skruszeniu zostanie zawałowana. Projektowana konstrukcja zostanie ułożona w miarę możliwości na istniejącej jezdni. W celu wykonania nowej nawierzchni niezbędne jest skropienie emulsją asfaltową zawałowanej podbudowy powstałej z istniejącej nawierzchni betonowej. Należy dokonać również ścięcia istniejących poboczy gruntowych. W przypadku braku możliwości uzyskania prawidłowych parametrów lub występowania w podłożu warstw słabonośnych należy wykonać wzmocnienia podłoża. W razie napotkania szczególnie trudnych warunków gruntowo-wodnych należy skontaktować się z projektantem. Wzdłuż nawierzchni należy odtworzyć pobocza z mieszanki kruszywa 0/31,5mm o grubości 10 cm zagęszczonego mechanicznie.

Należy zwrócić szczególną uwagę na połączenia między kolejnymi warstwami konstrukcji drogi. Należy wykonać skropienie istniejącej nawierzchni po jej uprzednim skruszeniu i zawałowaniu. Pomiędzy warstwami asfaltowymi również należy wykonać skropienie przy zastosowaniu kationowych emulsji asfaltowych według PN-EN 13808 i WT-3 Emulsje asfaltowe.

Przed przystąpieniem do prac związanych z wykonywaniem projektowanych konstrukcji należy wykonać prace rozbiórkowe istniejących nawierzchni nie przeznaczonych do wykorzystania.

W miejscach połączenia nawierzchni jezdni dróg dobiegających z projektowanymi należy dokonać niezbędnych ich regulacji wysokościowych na powierzchni pozwalającej na prawidłowe ich połączenie (normatywne spadki poprzeczne i podłużne).

6.1. Konstrukcja projektowanej nowej nawierzchni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego ACS gr. 4cm
- geosiatka z włókna szklanego o wytrzymałości 100kN/m
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego ACW gr. 6cm
- istniejąca nawierzchnia betonowa poddana odprężeniu poprzez jej skruszenie

6.2. Konstrukcja projektowanej nawierzchni zjazdów betonu asfaltowego

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 5cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm
- doprowadzenie podłoża do kategorii G1

6.3. Konstrukcja projektowanej nawierzchni zjazdów z tłucznia

- nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 5cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego 31,5/63mm stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm
- doprowadzenie podłoża do kategorii G1

6.4. Konstrukcja pobocza

- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5mm gr. 10cm

7. Zestawienie powierzchni

- Nawierzchnia jezdni całkowita ~ 5585m²
- Nawierzchnia pobocza ~ 1340 m²
- Nawierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego ~ 255 m²
- Nawierzchnia zjazdów z tłucznia ~ 65 m²

8. Przyjęte rozwiązanie techniczne

W miejscu przedmiotowego remontu drogi istniejąca nawierzchnia betonowa zostanie odprężona poprzez jej skruszenie i późniejsze jej zawałowanie.

Na tak przygotowanej podbudowie należy dokonać skropienia emulsją asfaltową i ułożyć warstwę wiążącą (wyrównawczą) z betonu asfaltowego AC 11W grubości 6cm. Następnie należy ułożyć geosiatkę z włókna szklanego, na której należy położyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego ACS grubości 4cm. Szerokość nawierzchni będzie wynosiła 6,00m..

Pochylenie nawierzchni zaprojektowano ze spadkiem daszkowym 2% na zewnątrz drogi. Geometria drogi w planie została zaprojektowana w postaci odcinków prostych i łuków kołowych.

Wzdłuż drogi po obu stronach zostanie wykonanie jednostronne pobocze z kruszywa łamanego 0/31.5mm stabilizowanego mechanicznie szerokości 0,75m, i spadku poprzecznym 8%.

Zaprojektowano odtworzenie istniejących zjazdów na posesje o szerokości nawierzchni zgodnej ze stanem istniejącym. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego AC 8S gr. 5cm i z tłucznia kamiennego. Połączenie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi należy wykonać za pomocą łuków wyokrągających kołowych o promieniu R=5,0m.

Pochylenie zjazdów należy dostosować do pochylenia podłużnego nawierzchni drogi oraz do rzędnych terenowych na końcach zjazdów.

Połączenie drogi z innymi drogami bocznymi zaprojektowano w formie skrzyżowań zwykłych z dostosowaniem szerokości nawierzchni do warunków

terenowych oraz zastosowano łuki wyokrągające na połączeniu krawędzi drogi o promieniu $R_{\min}=6,0\text{m}$.

Całkowita długość remontowanej drogi wynosi $845,00 + 30,00 \text{ m} = 875,00 \text{ m}$.

9. Odwodnienie

Wody opadowe zostaną odprowadzone według stanu istniejącego poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejącego rowu przydrożnego oraz zagospodarowane w pasie drogowym.

10. Oznakowanie docelowe

Stała organizacja ruchu nie ulegnie zmianie.

11. Tereny zielone

Tereny zielone nie ulegają zmianie .

12. Rowy drogowe

Na remontowanym odcinku drogi występują rowy przydrożne

13. Przepusty

Na odcinku remontowanej drogi pod zjazdami występują przepusty które w razie konieczności należy dokonać ich odmulenia i oczyszczenia.

14. Uwagi odnośnie realizacji

Roboty wykonywane będą przez wykonawcę wyłonionego w drodze przetargu, rodzaj i wielkość sprzętu dostosowana do zakresu robót.

Występują roboty proste takie jak:

- uporządkowanie poboczy,
- podbudowy i nawierzchnie w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,

Punkty osnowy geodezyjnej sprawdzić w terenie i w razie kolizji przesunąć.

Sprzęt jaki będzie używany do realizacji przedsięwzięcia to:

- do rozkruszeni istniejącej nawierzchni betonowej
 - maszyna do kruszenia betonu
 - walce wibracyjne
- do wykonania warstw bitumicznych
 - samochody samowładowcze,
 - rozkładarka betonu asfaltowego,
 - walce wibracyjne,
 - szczotka mechaniczna,
 - skraplarka do emulsji asfaltowej,
- do wykonania warstwy podbudowy
 - samochody samowładowcze,
 - walce wibracyjne.

15. Ochrona konserwatorska

Teren inwestycji znajduje się poza granicami strefy ochrony konserwatorskiej, Działki na których realizowana będzie inwestycja nie są wpisane do rejestru zabytków.

16. Eksploatacja górnicza

Nie dotyczy

17. Urządzenia obce w pasie drogowym

W miejscach istniejącego uzbrojenia należy przed rozpoczęciem robót wykonać przekopy kontrolne w celu sprawdzenia jego lokalizacji wysokościowej i lokalizacyjnej. Prace wykonywać metoda ręczną pod nadzorem właściciela sieci. Prace prowadzić w oparciu o szkice tyczenia sporządzone przez uprawnionego geodetę.

Prace w rejonie istniejącej napowietrznej linii energetyczne prowadzić ze szczególną ostrożnością i zachowaniem przepisów BHP.

Prace w rejonie istniejącego uzbrojenia należy wykonywać ręcznie bez użycia sprzętu mechanicznego i na podstawie aktualnych szkiców tyczenia otrzymanych od geodety.

18. Uwagi końcowe

- Na etapie przetargu Wykonawca ma obowiązek dokonania wizji lokalnej w terenie w oparciu o projekt wykonawczy. W przypadku wątpliwości lub niejasności przyjętych rozwiązań w dokumentacji lub kosztorysie należy złożyć na etapie procedury przetargowej zapytanie w celu ich wyjaśnienia.

- Wykonawca przed rozpoczęciem robót budowlanych zobowiązany jest do wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu poprzez zastosowanie oznakowania zgodnie z uzgodnionym projektem.

- Przed przystąpieniem do realizacji robót Wykonawca jest zobowiązany do ich wstępnego wytyczenia w całości a nie jakimikolwiek etapami, aby uniknąć rozbieżności i różnic wysokościowych.

- Po wytyczeniu należy sprawdzić posadowienie projektowanych elementów w stosunku do terenu istniejącego (w szczególności należy zwrócić uwagę na połączenie projektowanej nawierzchni z drogami dobiegającymi oraz wysokości projektowanych nawierzchni w stosunku do posadowienia istniejącego uzbrojenia podziemnego). W przypadku wątpliwości ukształtowania terenu w w/w rejonie należy powiadomić Inspektora nadzoru i Projektanta.

W miejscach istniejącego uzbrojenia wykonać odkrywki które określą jego dokładną lokalizację sytuacyjną i wysokościową w stosunku do rzędnych projektowanych nawierzchni.

Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami, ogólnymi warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót z uwzględnieniem

Ogólnych Specyfikacji Technicznych. Wszystkie materiały użyte przy budowie muszą posiadać wymagane certyfikaty, deklaracje i atesty.

19. Wykaz norm i przepisów

- *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych z aktualizacjami 9 Dz.U. 2020 poz. 470*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*
- *WT-1 2014 Kruszywa Wymagania techniczne; GDDKiA, Warszawa 2014 r.*
- *WT-2 2014 – część I Mieszanki mineralno-asfaltowe. Wymagania Techniczne; GDDKiA, Warszawa 2014 r.*
- *WT-2 2016 – część II Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych. Wymagania Techniczne; GDDKiA, Warszawa 2016 r.*
- *PN-EN 13043:2004/AC:2004 Kruszywa do mieszanek bitumicznych i powierzchniowych utwaleń stosowanych na drogach, lotniskach i innych powierzchniach przeznaczonych do ruchu.*
- *PN-S-02204:1997 Odwodnienie dróg.*
- *PN-S-02205:1998 Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania.*
- *PN-B-06050:1968 Roboty ziemne budowlane. Wymagania w zakresie wykonywania badań przy odbiorze.*
- *PN-77/8931-12 Oznaczenie wskaźnika zagęszczenia gruntu.*
- *PN-72/8932-01 Budowle drogowe i kolejowe. Roboty ziemne.*
- *PN-S-06102:1997 Drogi samochodowe. Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie.*

II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Podczas realizacji robót w ramach remontu drogi gminnej wzdłuż północnego skrzydła zapory zbiornika wodnego "Mietków" występują roboty stwarzające ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi w rozumieniu: „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, z dnia 23 czerwca 2003 roku (Dz. U. Nr 120, poz. 1126). W związku z w/w rozporządzeniem kierownik budowy zobowiązany jest do sporządzenia planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwanego „Planem BIOZ”.

Przy sporządzaniu planu „bioz” należy kierować się obowiązującymi warunkami technicznymi prowadzenia robót, przepisami bhp, p.poż. a w szczególności:

- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji oraz Administracji Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10.02.1977r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonaniu robót drogowych i mostowych (Dz. U. Nr 7, poz. 30),
- Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy ręcznym dźwiganiu i przenoszeniu ciężarów (Dz. U. z dnia 23 kwietnia 1953r.),
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996r. w sprawie szczegółowych zasad szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 62, poz. 285),
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129, poz. 844).

1. Zakres robót oraz kolejność ich wykonywania:

- Wykonanie nawierzchni

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych:

W zakresie wykonywanych robót występują miejscowo sieci wodociągowe oraz napowietrzna linia energetyczna przechodząca w poprzek drogi.

3. Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

Dla powyższej inwestycji nie występują elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

4. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych

- wykopy pod projektowaną konstrukcję drogi
- wykopy w miejscach istniejącego uzbrojenia wymienionego w pkt. 2,
- roboty związane z układaniem warstw podbudowy nawierzchni z użyciem sprzętu ciężkiego i wibracyjnego,
- roboty prowadzone w pobliżu napowietrznej linii energetycznej
- roboty w pobliżu skrzyżowań z istniejącymi drogami, na których odbywa się ruch pojazdów.
- roboty związane z układaniem warstw z mieszanki asfaltowej przy użyciu sprzętu ciężkiego i wibracyjnego takiego jak rozkładarki, walce.

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

Kierownik budowy ma obowiązek przedstawić zagrożenia wynikające z prowadzenia prac budowlanych oraz przygotować i przeprowadzić instruktaż na temat przestrzegania przepisów BHP i udzielania pierwszej pomocy. Szkolenie powyższe przeprowadza się jako:

- szkolenie wstępne,
- szkolenie okresowe.

Szkolenia te przeprowadzane są w oparciu o programy poszczególnych rodzajów szkolenia. Szkolenia wstępne ogólne przechodzą wszyscy nowo zatrudniani pracownicy. Obejmuje ono zapoznanie pracowników z podstawowymi przepisami bhp zawartymi w Kodeksie Pracy i regulaminach pracy oraz zasadami udzielania pierwszej pomocy. Szkolenie wstępne na stanowisku pracy powinno zapoznać pracowników z zagrożeniami występującymi na określonym stanowisku pracy, sposobami ochrony przed zagrożeniami oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tym stanowisku. Fakt odbycia przez pracownika szkolenia wstępnego powinien być potwierdzony przez pracownika na piśmie oraz odnotowany w aktach osobowych.

6. Wskazanie środków zapobiegających niebezpieczeństwom.

- miejsca występowania zagrożeń zostaną wygradzone taśmą białą- czerwoną na wysokości 1,1 m w odległości 1 m od krawędzi wykopu, lub zaporami w zależności od warunków lokalnych,
- w przypadku występowania zagrożeń przy pracy sprzętu ciężkiego teren będzie wygradzony jak wyżej, dodatkowo strzeżony przez pracowników,
- oznakowanie znakami drogowymi ewentualnych zmian w organizacji ruchu drogowego, związanych z zajęciem drogi na roboty budowlane.
- w przypadku wystąpienia zagrożenia pracownik zobowiązany jest natychmiast zawiadomić swojego przełożonego i kierownika budowy,
- maszyny budowlane obsługiwać mogą jedynie pracownicy posiadający przeszkolenie, potwierdzone w książeczkach operatorów maszyn budowlanych,
- pracownik jest zobowiązany do stosowania sprzętu ochronnego i odzieży roboczej i ochronnej (kasku ochronnego, okularów, masek spawalniczych, rękawic, rękawic antywibracyjnych, odpowiedniego obuwia i ochroniaczy słuchu, kamizelek odbłaskowych) stosownie do zagrożenia występującego na danym stanowisku pracy.
- roboty szczególnie niebezpieczne mogą być wykonywane jedynie pod bezpośrednim nadzorem kierownika robót,
- urządzenia i maszyny stacjonarne będą wyposażone w instrukcje bezpiecznej obsługi, umieszczone w odległości nie większej niż 4 m,
- Dokumentacja Techniczno - Ruchowa oraz dokumenty potwierdzające odbiór urządzenia przez Urząd Dozoru Technicznego będą przechowywane w biurze budowy lub u kierownika robót, którego pracownicy użytkują ten sprzęt.

Opracował

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Zgodnie z art. 34 ust 3d pkt 3 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 1994 r. Nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami) oświadczam, że projekt budowlany:

REMONT CZĘŚCI DROGI GMINNEJ WZDŁUŻ PÓLNOCNEGO SKRZYDŁA ZAPORY ZBIORNIKA WODNEGO „MIETKÓW”

w zakresie:

Wykonania nowej nawierzchni jezdni wraz z podbudową oraz poboczy i zjazdów

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant	Uprawnienia	Podpis
mgr inż. Krzysztof Jaźwiński	LOD/2252/POOD/13	

KOPIE UPRAWNIENÍ I ZAŚWIADCZEŃ O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY

Łódzka Okręgowa
Izba Inżynierów Budownictwa
91-125 Łódź, ul. Północna 39
tel. (0-42) 632-97-39, fax (0-42) 630-56-39
NIP 725-18-49-050, REGON 473043690
Łódzka Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna

Łódź, dnia 11 grudnia 2013 r.

OKK/5455/1724/13
sygn. akt. KK/D/7131/2252/13

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 Ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz. U. z 2001 r., Nr 5, poz. 42, z późn. zm.*) i art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a i ust. 3 pkt 1 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jedn. Dz. U. z 2010 r., Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.*), oraz § 11 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2006 r., Nr 83, poz. 578 z późn. zm.*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
stwierdza, że

Pan Krzysztof Jaźwiński

magister inżynier
kierunek budownictwo

urodzony dnia 22 stycznia 1978 r. w Kutnie

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny LOD/2252/POOD/13

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Łodzi, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Zbigniew Cichoński

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Jan Gałązka

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Tomasz Kluska



Pan Krzysztof Jaźwiński jest upoważniony do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego, obiektu budowlanego takiego 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, zgodnie z art. 14 ust. 3 pkt 1 Prawa budowlanego i § 18 ust. 1 Rozporządzenia MTiB;
- 2) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, zgodnie z § 15 Rozporządzenia MTiB;
- 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych, zgodnie z art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Zbigniew Cichoński

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Jan Gałązka

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Tomasz Kluska



Otrzymują:

1. Krzysztof Jaźwiński
os. Traugutta 11/5
99-320 Żychlin;
2. Rada Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa;
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego;
4. a/a.



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
ŁOD-9WT-2ES-HMC *

Pan Krzysztof JAŻWIŃSKI o numerze ewidencyjnym ŁOD/BD/0041/14
adres zamieszkania os. Traugutta 6 m. 10, 99-320 Żychlin
jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-03-01 do 2023-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-02-15 roku przez:

Jacek Szer, Zastępca Przewodniczącego Rady Łódzkiej 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.pib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



CZEŚĆ RYSUNKOWA