

INWESTOR

**GMINA PŁOŃSK
UL. 19 STYCZNA 39
09 -100 PŁOŃSK**

**JEDNOSTKA PROJEKTOWA**

**P.H.U. „DROG – POL II” s.c.
Poświętne ul. Podmiejska 7, 09-100 Płońsk**

**OBIEKT**

DROGA GMINNA w m. ARCELIN i SZEROMIN

ZADANIE INWESTYCYJNE

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ARCELIN - SZEROMIN
W KM OD 1+296 DO 1+344
Z INNOWACYJNYCH SPOIW MINERALNYCH
GMINA PŁOŃSK**

Działka nr: 84
Pas kolejowy działka nr: 140

TEMAT OPRACOWANIA

DOKUMENTACJA KOSZTORYSOWO - OPISOWA

BRANŻA

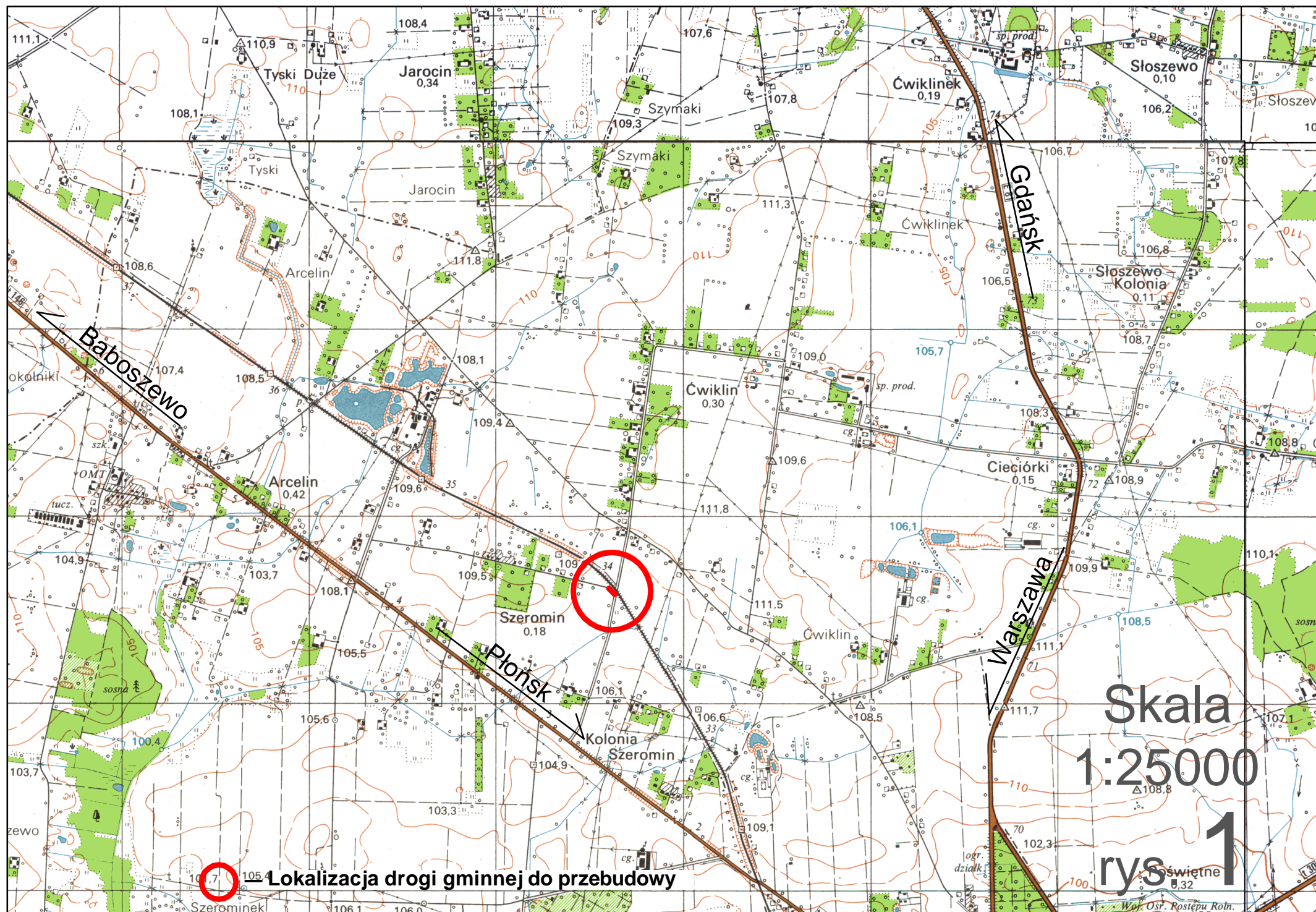
DROGOWA

Stanowisko	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTANT:	inż. PAWEŁ SZYMAŃSKI	MAZ/0191/ZOOD/11 W SPEC. DROGOWEJ	
WSPÓŁPRACA:	inż. KAMIL KRZESZEWSKI		

19 CZERWCA 2013r.

SPIS ZAWARTOŚCI

1. PLAN ORIENTACYJNY	rys. 1
2. OPIS TECHNICZNY	
3. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU 1:500	rys. 2
4. PRZEKRÓJ NORMALNY 1:50	rys. 3
5. INFORMACJA BIOZ	
6. UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIE PROJEKTANTA	
7. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO	



Lokalizacja drogi gminnej do przebudowy

OPIS TECHNICZNY

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja kosztorysowo-opisowa przebudowy drogi gminnej Arcelin - Szeromin w km od 1+296 do 1+344 z innowacyjnych spoiw mineralnych, gmina Płońsk

1.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji kosztorysowo-opisowej przebudowy drogi gminnej w miejscowości Arcelin i Szeromin.

Przebudowa polegać będzie na wykonaniu ulepszenia gruntów rodzimych drogowym spoiwem hydraulicznym na głębokości 30 cm - poprzez rozłożenie spoiwa, wymieszanie z gruntem, wykorytowaniu (poszerzeniu) istniejącej jezdni po obu stronach oraz zasypaniu piaskiem na głębokości 30 cm oraz górnej warstwy podbudowy z mieszanek kruszyw stabilizowanych drogowym spoiwem hydraulicznym gr. 20 cm..

Wykonanie warstwy jezdnej poprzez pojedyncze powierzchniowe utwalenie warstwy podbudowy z mieszanek kruszyw stabilizowanych drogowym spoiwem hydraulicznym

1.3. Podstawa opracowania

- Mapa w skali 1:1000,
- Warunki podane przez Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy pismo nr IZDB4-505-19/13 z dnia 18.02.2013r.,
- Warunki techniczne i uzgodnienia z Zarządcą Drogi,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U z 2006 r., Nr 156 poz. 1118 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2003 r., Nr 120, poz. 1133)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 18.05.2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym (Dz. U. z 2004 r., Nr 130, poz. 1389)
- 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.)

- Wytyczne projektowania dróg III, IV, V klasy technicznej WPD-2 i WPD-3 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (DZ.U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.) wydane przez GDDK Warszawa w 1995 r.
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych wydany przez „TRANSPROJEKT” Warszawa
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych IBDiM Warszawa 1997 r.
- inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowne rozwiązania

1.4. Lokalizacja inwestycji

Droga zlokalizowana jest na terenie gminy Płońsk, jej przebieg zaznacza się z Arcelina do Szeromina. Działka pasa kolejowego nr ewidencyjny 140 w miejscowości Szeromin. Początek robót zaczyna się od granicy pasa kolejowego i działki drogowej nr ewid. 135 tj. w km 1+296 niniejszej drogi, natomiast koniec robót na styku z drogą gminną relacji Ćwiklin - droga powiatowa nr 3021W tj. w km 1+344. Droga klasy L (dotyczy etapu drugiego).

2. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

2.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej polegająca na wykonaniu jezdni i poboczy poprzez stabilizację istniejącego gruntu i mieszanek kruszyw z drogowym spoiwem hydraulicznym oraz wykonaniu warstwy jezdnej jako powierzchniowe utwardzenie wierzchniej warstwy podbudowy.

2.2. Zakres inwestycji

Zakres inwestycji obejmuje:

- roboty przygotowawcze
- wykonanie odwodnienia
- wykonanie wykorytowania na poszerzeniach
- zasypianie poszerzenia piaskiem
- wykonanie nawierzchni i poboczy

2.3. Stan istniejący

Szerokość istniejącego pasa kolejowego w miejscu utwardzenia nawierzchni wynosi od 76 do 80 m. W obrębie pasa kolejowego zlokalizowane są tory kolejowe z obustronnym rowem. W miejscu projektowanej drogi jest

istniejąca droga o nawierzchni z kruszywa naturalnego i grubości warstwy 0,10 m. Istniejąca droga ma szerokość 4,00 m.

Nawierzchnia drogi jest słabo zagęszczona z licznymi nierównościami utrudniając ruch pojazdów i pieszych.

Spływ wód opadowych odbywa się powierzchniowo na poboczu, a następnie do przyległych rowów.

W okresie jesienno – zimowym występują utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych, natomiast w okresie letnim wzrasta ilość części pylastych w obrębie drogi.

3. ROZWIĄZANIA TECHNICZNO – BUDOWLANE

3.1. Podstawowe parametry techniczne drogi gminnej klasy L

- KR 1-2
- projektowana prędkość 50 km/h
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%
- długość odcinka do przebudowy 48 m

w km 1+296 ÷ 1+344

- szerokość jezdni 4,50 m
- szerokość poboczy 2 x 0,50 m

Konstrukcja jezdni:

	Warstwa jezdni - Powierzchniowe pojedyncze utrwalenie
20 cm	<ul style="list-style-type: none">- Warstwa podbudowy z mieszanek kruszyw stabilizowanych drogowym spoiwem hydraulicznym- Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - $R_c = 12.5 - 42.5$ MPa- Wytrzymałość na ściskanie mieszanki kruszowowo - spoiwowej - R_c powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji $C_{2,3/3}$ lub $C_{3/4}$ o wskaźniku mrozoodporności $n \geq 0.65$
30 cm	<ul style="list-style-type: none">- Warstwa ulepszanego podłoża z gruntów rodzimych ulepszonych drogowym spoiwem hydraulicznym- Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - $R_c = 5.0-12.5$ MPa- Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wysadzinowych - $CBR \geq 60\%$- Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wątpliwych - $CBR \geq 80\%$- Wytrzymałość na ściskanie mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów niewysadzinowych (gruntów dla których wtórny moduł odkształcenia $E_2 < 100$ MPa) R_c powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji $C_{0,4/0,5}$ lub $C_{0,8/1}$
	Podłoże gruntowe (grunt rodzimy)

*Przebudowa drogi gminnej Arcelin - Szeromin w km od 1+296 do 1+344
z innowacyjnych spoiw mineralnych, Gmina Płońsk*

Konstrukcja poszerzeń:

	Warstwa jezdna - Powierzchniowe pojedyncze utwardzenie
20 cm	<ul style="list-style-type: none"> - Warstwa podbudowy z mieszanek kruszyw stabilizowanych drogowym spoiwem hydraulicznym - Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - $R_c = 12.5 - 42.5$ MPa - Wytrzymałość na ściskanie mieszanki kruszowowo - spoiwowej - R_c powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji $C_{2.3/3}$ lub $C_{3/4}$ o wskaźniku mrozoodporności $n \geq 0.65$
30 cm	<ul style="list-style-type: none"> - Wykorytowanie i zasypanie piaskiem na głębokość 30 cm - Warstwa ulepszonego podłoża z gruntów rodzimych ulepszonych drogowym spoiwem hydraulicznym - Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - $R_c = 5.0-12.5$ MPa - Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wysadzinowych - $CBR \geq 60\%$ - Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wątpliwych - $CBR \geq 80\%$ - Wytrzymałość na ściskanie mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów niewysadzinowych (gruntów dla których wtórny moduł odkształcenia $E_2 < 100$ MPa) R_c powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji $C_{0.4/0.5}$ lub $C_{0.8/1}$
	Podłoże gruntowe (grunt rodzimy)

Konstrukcja poboczy:

	Warstwa jezdna - Powierzchniowe pojedyncze utwardzenie
20 cm	<ul style="list-style-type: none"> - Warstwa podbudowy z mieszanek kruszyw stabilizowanych drogowym spoiwem hydraulicznym - Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - $R_c = 12.5 - 42.5$ MPa - Wytrzymałość na ściskanie mieszanki kruszowowo - spoiwowej - R_c powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji $C_{2.3/3}$ lub $C_{3/4}$ o wskaźniku mrozoodporności $n \geq 0.65$
30 cm	<ul style="list-style-type: none"> - Warstwa ulepszonego podłoża z gruntów rodzimych ulepszonych drogowym spoiwem hydraulicznym - Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - $R_c = 5.0-12.5$ MPa - Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wysadzinowych - $CBR \geq 60\%$ - Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wątpliwych - $CBR \geq 80\%$ - Wytrzymałość na ściskanie mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów niewysadzinowych (gruntów dla których wtórny moduł odkształcenia $E_2 < 100$ MPa) R_c powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji $C_{0.4/0.5}$ lub $C_{0.8/1}$
	Podłoże gruntowe (grunt rodzimy)

3.2.Odwodnienie oraz warunki gruntowo-wodne

Odprowadzenie wody opadowej zaprojektowano powierzchniowo wykorzystując istniejące spadki poprzeczne i podłużne do przyległych rowów które należy odtworzyć poprzez oczyszczenie i pogłębienie.

Do prawidłowego odwodnienia drogi i przyległych terenów należy utworzyć rów po stronie prawej od km 1+308,6 do km 1+344,0 o szerokości 2 m i skarpach 1:1,5. Należy ułożyć dwa przepusty rurowe PCV pod projektowaną drogą łącząc dzięki temu rów projektowany z rowem istniejącym biegnącym wzdłuż torów. Przepusty te mają długość 12,0m i 14,0m i należy zakończyć je ściankami oporowymi z betonu.

3.3. Plan zagospodarowania

Wykonanie nawierzchni jezdni i poboczy z innowacyjnego spoiwa mineralnego.

Ze względu na ograniczony zakres robót ziemnych, nie przewiduje się kolizji z istniejącymi urządzeniami podziemnymi.

Projektowana droga nie pokrywa się z istniejącą geometrią drogi dlatego zaleca się użycia materiału z istniejącej drogi żwirowej jako materiału nasypowego, a zdjętego humusu do późniejszego ułożenia.

Projektowana przebudowa drogi km 1+296 – 1+344 w większości przebiega w pasie kolejowym. Zakończenie projektowanego odcinka drogi kończy się na styku z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej w km 1+344. Długość odcinka na jakim będzie ułożona nowa nawierzchnia to 48 m.

W obrębie skrzyżowania drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej z torami kolejowymi brak jest skomplikowanych urządzeń elektronicznych wymagających przebudowy lub przeniesienia w związku z tym nie przewiduje się żadnych kolizji.

3.4. Układ wysokościowy drogi

Projektowana niweleta dróg nie wnosi radykalnych zmian. Została zaprojektowana tak, aby zachować spadki podłużne potrzebne do odpowiedniego odpływu wód opadowych dostosowując się równocześnie do istniejących posesji.

3.5. Urządzenia obce

Przed przystąpieniem do realizacji projektu wskazane będzie poinformowanie wszystkich właścicieli sieci o planowanej przebudowie.

4. OCHRONA ŚRODOWISKA

Wykonanie projektowanego odcinka drogi nie ma żadnego wpływu na środowisko. Zwiększy jedynie bezpieczeństwo ruchu i poprawi komfort wszystkich użytkowników.

Przed przystąpieniem do robót należy wystąpić do zarządcy dróg o wyrażenie zgody na wejście z robotami w pas drogowy.

4.1. Warunki ochrony środowiska

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010r. nr 213, poz. 1397), inwestycja nie zaliczona jest do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Długość projektowanej nawierzchni drogi wynosi 48m w związku z czym na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010r. nr 213, poz. 1397) pkt. 56 b) inwestycja nie zaliczona jest do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

4.2. Ochrona dziedzictwa kulturowego i zabytków.

Na obszarze zamierzenia budowlanego, ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie, nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków ani obiekty kultury współczesnej.

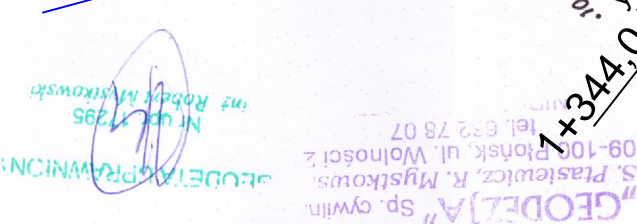
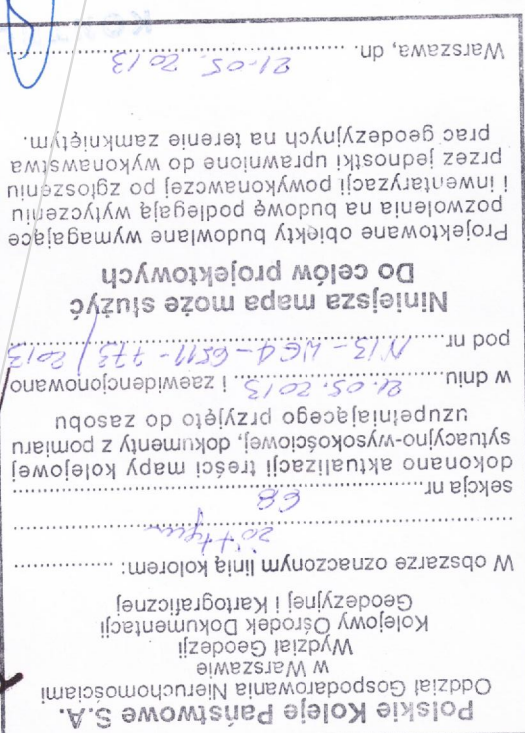
4.3. Technologia robót

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych, warunków odbioru przedstawiono w Specyfikacjach Technicznych załączonych do projektu.

Przed przystąpieniem do robót należy wystąpić do zarządcy drogi o wyrażenie zgody na wejście z robotami w pas drogowy.

5. UWAGI

Punkty osnowy geodezyjnej zabezpieczyć przed naruszeniem i przykryciem nawierzchnią trwałą. Nadzór nad zabezpieczeniem zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego. W przypadku stwierdzenia przez jednostkę nadzorującą konieczności przeniesienia punktu geodezyjnego poza pas drogowy – uzyskać szczegółowe warunki przeniesienia z Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Płońsku. Punkty osnowy geodezyjnej podlegają ochronie zgodnie z art. 15 ustawy z dn. 17.05.1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (jedn. tekst Dz. U. z 2000r. nr 100, poz. 1086 z późn. zmianami).



do drogi powiatowej nr 3021W
Płońsk - Baboszewo

132

DROG - POL II s.c.
09-100 Płońsk
ul. Podmiejska 7
tel./fax: (0-23) 662-23-60
NIP 567-177-94-44

LEGENDA

ISTNIEJĄCA KRAWĘDŹ JEZDNI

GRANICA DZIAŁKI

GRANICA PASA KOLEJOWEGO

PROJ. PRZEPUST

PROJ. OŚ

PROJ. KRAWĘDŹ JEZDNI

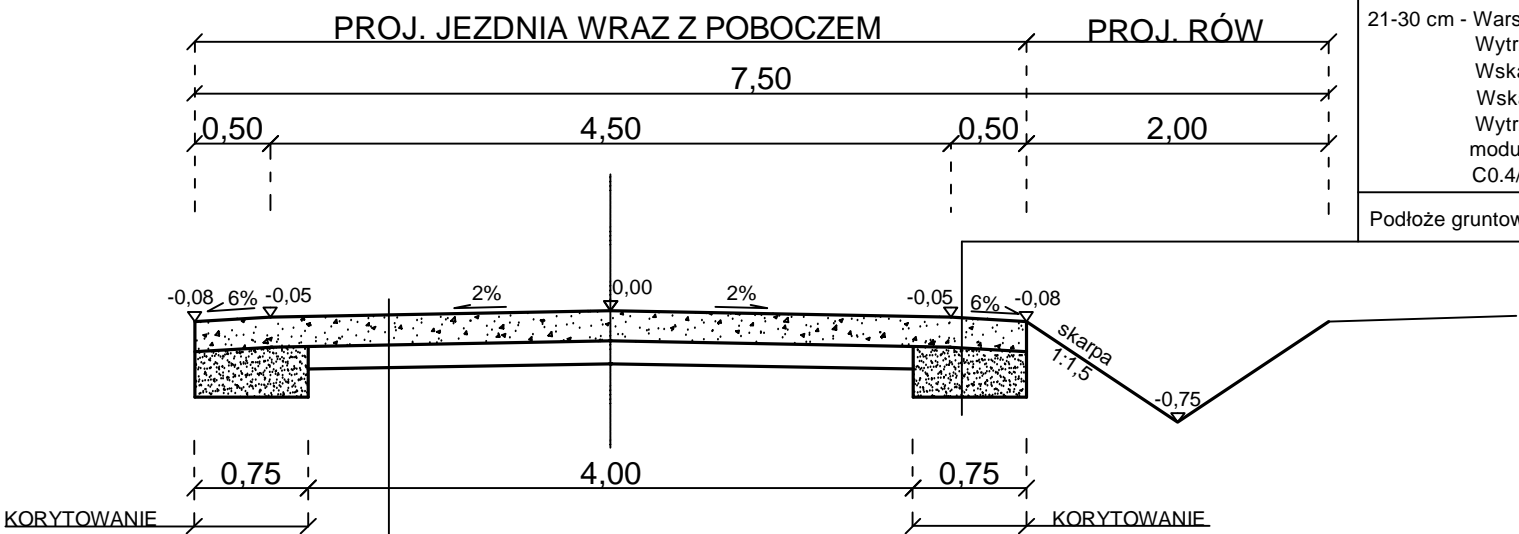
PROJ. KRAWĘDŹ POBOCZA

WYMIARY

PIKIETAŻ

OPIS

PRZEKRÓJ NORMALNY
skala 1:50
odcinek SZEROMIN
km 1+296 - 1+344



Warstwa jezdna - Powierzchniowe utrwalenie
20 cm - Warstwa podbudowy z mieszanek kruszyw stabilizowanych drogowym spoiwem hydraulicznym Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - Rc = 12.5 - 42.5 MPa Wytrzymałość na ściskanie mieszanki kruszowowo-spoiwowej - Rc powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji C2.3/3 lub C3/4 o wskaźniku mrozoodporności n ≥0.65
Wykorytowanie i zasypanie piaskiem na głębokości 30 cm.
21-30 cm - Warstwa ulepszonego podłoża z gruntów rodzimych ulepszonych drogowym spoiwem hydraulicznym Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - Rc = 5.0-12.5 MPa Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wysadzinowych - CBR ≥60% Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wątpliwych - CBR ≥80% Wytrzymałość na ściskanie mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów niewysadzinowych (gruntów dla których wtórny moduł odkształcenia E2<100MPa) Rc powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji C0.4/0.5 lub C0.8/1
Podłoże gruntowe (grunt rodzimy)

Warstwa jezdna - Powierzchniowe utrwalenie
20 cm - Warstwa podbudowy z mieszanek kruszyw stabilizowanych drogowym spoiwem hydraulicznym Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - Rc = 12.5 - 42.5 MPa Wytrzymałość na ściskanie mieszanki kruszowowo-spoiwowej - Rc powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji C2.3/3 lub C3/4 o wskaźniku mrozoodporności n ≥0.65
21-30 cm - Warstwa ulepszonego podłoża z gruntów rodzimych ulepszonych drogowym spoiwem hydraulicznym Wytrzymałość na ściskanie drogowego spoiwa hydraulicznego - Rc = 5.0-12.5 MPa Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wysadzinowych - CBR ≥60% Wskaźnik nośności po 7 dniach pielęgnacji mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów wątpliwych - CBR ≥80% Wytrzymałość na ściskanie mieszanki gruntowo - spoiwowej z udziałem gruntów niewysadzinowych (gruntów dla których wtórny moduł odkształcenia E2<100MPa) Rc powinna być równa lub większa od wytrzymałości na ściskanie dla danej klasy stabilizacji C0.4/0.5 lub C0.8/1
Podłoże gruntowe (grunt rodzimy)



DROG - POL II s.c.
09-100 Płońsk
ul. Podmiejska 7
tel./fax: (0-23) 662-23-60
NIP 567-177-94-44

NAZWA INWESTYCJI:
PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ARCELIN - SZEROMIN W KM OD 1+296 DO 1+344
Z INNOWACYJNYCH SPOIW MINERALNYCH, GMINA PŁOŃSK

INWESTOR: GMINA PŁOŃSK	BRANŻA: DROGOWA
---------------------------	--------------------

TYTUŁ RYSUNKU: PRZEKRÓJ NORMALNY	SKALA: 1:50
	DATA: 19.06.2013r.

PROJEKTOWAŁ: inż. Paweł Szymański	MAZ/0191/ZOOD/11 W SPEC. DROGOWEJ	PODPIS:	Rys. 3
WSPÓŁPRACA: inż. Kamil Krzeszewski		PODPIS:	

*Przebudowa drogi gminnej Arcelin - Szeromin w km od 1+296 do 1+344
z innowacyjnych spoiw mineralnych, Gmina Płońsk*

INFORMACJA BIOZ

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ARCELIN - SZEROMIN
W KM OD 1+296 DO 1+344
Z INNOWACYJNYCH SPOIW MINERALNYCH
GMINA PŁOŃSK**

INWESTOR: GMINA PŁOŃSK

**WYKONAWCA: P.H.U. „DROG - POL II” S.C. POŚWIĘTNE
UL. PODMIEJSKA 7, 09-100 PŁOŃSK**

CZERWIEC 2013

P.H.U. „DROG – POL II” s.c. Poświętne ul. Podmiejska 7, 09-100 Płońsk

Część opisowa

1. Podstawa opracowania

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia Dz. U. nr 106/2000, poz. 1126 z późniejszymi zmianami).

2. Strona tytułowa

Nazwa i adres obiektu budowlanego:

Drogi gminna Arcelin - Szeromin od km 1+296 do 1+344

Nazwa i adres Inwestora:

Gmina Płońsk

Imię i nazwisko projektanta:

inż. Paweł Szymański - część drogowa

upr. MAZ/0191/ZOOD/11

Imię i nazwisko sprawdzającego:

Tech. Zygmunt Wierzbicki – część drogowa

Upr. WZDP 677/66

3. Zakres i kolejność realizacji obiektu

Roboty będą wykonywane pod ruchem, podzielone zostały na etapy:

- roboty przygotowawcze
- korytowanie
- wykonanie podbudowy
- wykonanie nawierzchni z innowacyjnego spoiwa mineralnego
- wykonanie poboczy z innowacyjnego spoiwa mineralnego

4. Wykaz istniejących obiektów

W obrębie drogi gminnej objętej do przebudowy nie przewiduje się kolizji z istniejącymi urządzeniami podziemnymi.

5. Przewidywane zagrożenie występujące przy realizacji robót drogowych.

Na trasie z zakresu robót ziemnych nie występują głębokie wykopy związane z realizacją robót.

Tym niemniej realizacja robót pod ruchem stwarza zagrożenie i ryzyko w zakresie:

- potrącenia pracownika przez pojazd
- urazy związane z rozładunkiem materiałów
- przygniecenia elementami budowlanymi

- przysypanie materiałem sypkim podczas prac wyładunkowych i wykopów.

6. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktarzu pracowników.

Szkolenie pracowników należy prowadzić zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i PS z dnia 28.05.2003 r (Dz.U. nr 62 a 1996 r z późniejszymi zmianami).

Instruktaż ogólny – szkolenie wstępne.

Instruktaż stanowiskowy.

Poinformowanie pracowników o zagrożeniach na odpowiednich stanowiskach pracy stosowanie środków ochrony i zabezpieczenia.

7. Środki techniczne i organizacyjne.

Wyznaczenie stref zagrożenia pracy sprzętem mechanicznym jak koparki, zagęszczarki itp.

Omawianie na dziennych odprawach sposobu prowadzenia robót.

Przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym należy uzyskać zezwolenie od zarządcy drogi. Po komisyjnym przekazaniu terenu budowy planowane do wykonania roboty należy oznakować. Przed przystąpieniem do wykonania robót kierownik budowy winien przeprowadzić instruktaż z zakresu BHP (szkolenie wstępne) zatrudnionych pracowników, a następnie indywidualne przeszkolenie każdego pracownika w zakresie BHP na poszczególnych stanowiskach pracy.

Na czas budowy oznakowanie robót winno być przyjęte przez Inspektora Nadzoru.

Ruch na drodze, na której będą wykonywane roboty drogowe to ruch o natężeniu małym.

Miejsce prowadzenia robót należy wygrodzić zaporami drogowymi U-20, co 10m, ustawić tablice kierujące U- 21b oraz oświetlenie U-35,

Zapory drogowe U-20 zastosowane do odgrodzienia jezdni od ruchu pieszego, oraz pracowników bezpośrednio zatrudnionych na budowie powinny mieć lica wykonane z folii odblaskowej i być wyposażone w elementy odblaskowe oraz lampy ostrzegawcze.

Wszelkie znaki i sygnały związane z robotami powinny być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przestawianie w miarę ich postępu.

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni w odległości od 0,5 do 2,0 mb od krawędzi jezdni. Na drogach o charakterze ulicy należy umieszczać na wysokości 2,00 mb, na pozostałych na wysokości 1,50 m. Jeżeli na jednym słupku umieszczono więcej niż jedną tarczę znaku, wysokość umieszczania najniżej nie powinna być mniejsza niż 0,90 m , a najwyższej nie większa niż 2,20 m.

Wymiary znaków używanych w związku z robotami nie mogą być mniejsze niż wymiary innych znaków tej kategorii stosowanych na danej drodze. Jako podstawowe urządzenia zabezpieczające powinny być stosowane:

*Przebudowa drogi gminnej Arcelin - Szeromin w km od 1+296 do 1+344
z innowacyjnych spoiw mineralnych, Gmina Płońsk*

1. biało – czerwone zapory
2. tablice prowadzące
3. pacholki

Zapory powinny być umieszczane na wysokości 0,90 – 1,20 mb licząc od poziomu drogi do górnej krawędzi zapory. Tablice prowadzące powinny być umieszczone na wysokości 0,60 mb nad jezdnią. Tło tablic jest barwy białej, a strzałki barwy czerwonej. Konstrukcja stojaków do zapór powinna zapewniać stabilność urządzenia.

Opracował: Paweł Szymański



sygn. akt. MAZ/7131/80/11/D

Warszawa, dnia 20 czerwca 2011 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i 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.), art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.),

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:
nadaje**

**Panu Pawłowi Witoldowi Szymańskiemu
inżynierowi
urodzonemu dnia 21 maja 1963 roku w Warszawie, synowi Lecha**

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr MAZ/0191/ZOOD/11

**do projektowania w ograniczonym zakresie
w specjalności drogowej**

Szczegółowy zakres uprawnień

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 oraz art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, z zastrzeżeniem pkt III, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1/ projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2/ sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na mocy § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do:

sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie wyżej wymienionej specjalności.

III. Na mocy § 18 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- 1/ droga kasy: lokalna i dojazdowa oraz droga wewnętrzna, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- 2/ droga na terenie lotniska, nieprzeznaczona dla ruchu i postoju statków powietrznych.

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy – Prawo budowlane, podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru, prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający

1/ mgr inż. Krzysztof Latoszek

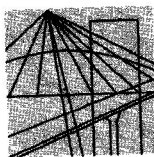
2/ mgr inż. Irena Churska

3/ mgr inż. Krzysztof Booss



Otrzymują:

1. Pan Paweł Witold Szymański
ul. Podmiejska 7
09-100 Poświętne
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a



MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Warszawa, 20 listopada 2012

Zaświadczenie

Pan PAWEŁ SZYMAŃSKI

miejsce zamieszkania:

ul. PODMIEJSKA 7

09-100 PŁOŃSK

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym: MAZ/BD/1346/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia: 1 stycznia 2013 r. do dnia: 31 grudnia 2013 r.

MAZOWIECKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
Z-ca PRZEWODNICZĄCEGO

mgr inż. Jerzy Kotowski

Biuro: ul. 1 Sierpnia 36B, 02-134 Warszawa, tel. 22 868 35 35, 22 868 35 81, 22 868 35 82, fax 22 868 35 49, www.maz.pilb.org.pl e-mail: biuro@maz.pilb.org.pl
NIP 525-22-58-203. Dział Członkowski: tel. 22 878 04 11, 22 826 11 05, fax 22 300 99 00. Dział Szkoleń: tel. 22 828 34 10, 22 868 35 50
Komisja Kwalifikacyjna: tel. 22 878 04 03, 22 878 04 04, fax 22 826 28 67 w. 153

*Przebudowa drogi gminnej Arcelin - Szeromin w km od 1+296 do 1+344
z innowacyjnych spoiw mineralnych, Gmina Płońsk*

OŚWIADCZENIE
PROJEKTANTA
z dnia 19.06.2013r.

Do dokumentacji kosztorysowo-opisowej:
„Przebudowa drogi gminnej Arcelin - Szeromin w km od 1+296 do 1+344 z
innowacyjnych spoiw mineralnych, Gmina Płońsk”.

Oświadczam, że ww. dokumentacja kosztorysowo-opisowa wykonana jest
zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami wiedzy technicznej
i jest w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

.....
Projektant