

Nazwa i adres jednostki projektowej:

SPECJALISTYCZNE BIURO INWESTYCYJNO-INŻYNIERSKIE

Piotrkowice, ul. Kielecka 37
26-020 Chmielnik



Powiat kielecki
Województwo świętokrzyskie

NIP: 655-112-02-00
REGON: 290775785

tel.: 517 190 616
fax: 41 20 10 556

biuro@prostaprojekt.pl
www.prostaprojekt.pl

rodzaj dokumentacji:

PROJEKT BUDOWLANY

zadanie:

„Przebudowa dróg gminnych w msc. Olszewo-Borki: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Słoneczna, Pogodna, Perłowa, Rzemieślnicza, Reymonta, Wyspiańskiego, Norwida, Chełmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Konopnickiej gm. Olszewo-Borki” wraz z infrastrukturą (kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna i sieć wodociągowa wraz z przyłączami), z wyłączeniem ulicy Chełmońskiego.

	TOM II PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY – branża drogowa
obiekt:	drogi gminne: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Słoneczna, Pogodna, Perłowa, Rzemieślnicza, Reymonta, Wyspiańskiego, Norwida, Chełmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Konopnickiej, Hubalczyków, Miła w gm. Olszewo-Borki - z wyłączeniem ul. Chełmońskiego, Hubalczyków i Miłej.
nr działek:	kategoria: XXV nr działek: 35/26, 35/57, 52/5, 332, 104/8, 181/1, 181/2, 182/9, 182/7, 333/7, 181/3, 51/1, 46/41, 52/4, 47/3, 326, 48/3, 49/6, 46/26, 343, 333/14, 545, 49/4, 49/5, 48/2, 47/2, 46/17, 330, 553, 647, 551, 557, 554, 549, 548, 550, 555, 65/11, 79/8, 327/2, 64/4, 77/8, 77/22, 55/1, 54/1, 76/3, 86/1, 342/1, 53/1, 66/5, 59/5, 66/4, 285/16, 679, 329, 560, 559, 53/2, 54/2, obręb 19; gmina Olszewo-Borki
nazwa i adres Inwestora:	Gmina Olszewo-Borki, ul. Władysława Broniewskiego 13, 07-415 Olszewo-Borki

Układ dokumentacji:

TOM I	Projekt zagospodarowania terenu
TOM II	Projekt architektoniczno-budowlany – branża drogowa
TOM III	Projekt architektoniczno-budowlany – branża sanitarna
TOM IV	Informacja BIOZ

Zespół projektowy:

l.p.	branża	funkcja	imię i nazwisko	nr uprawnień, specjalność	data	podpis
1	drogowa	projektował	mgr inż. Mateusz Ciołek	LUB/0415/PWBD/15 upr. bud. do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej	06.2017	
2	drogowa	sprawdził	mgr inż. Paweł Nepelski	SWK/0050/POOD/11 upr. bud. do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	06.2017	
3	drogowa	opracował	mgr inż. Marta Kolankowska		06.2017	

Kielce 06.2017

SPIS TREŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1.	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
2.	ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.....	4
3.	STAN ISTNIEJĄCY.....	4
3.1	Charakterystyka terenu.....	4
3.2	Urządzenia nad i podziemne.....	4
4.	STAN PROJEKTOWANY	5
4.1	Założenia wstępne	5
4.2	Parametry projektowe dróg	5
4.3	Projektowana konstrukcja	7
4.3.1.	Konstrukcja jezdni – nawierzchnia brukowa	7
4.3.2.	Konstrukcja jezdni – nawierzchnia asfaltowa.....	7
4.3.3.	Konstrukcja chodników	7
4.3.4.	Konstrukcja jezdni – ul. Kolejowa odc. 2: km 0+682,90-1+036,50.....	8
4.3.5.	Konstrukcja jezdni – na istniejących drogach o nawierzchni asfaltowej	8
4.3.6.	Sprawdzenie wymaganej odporności nawierzchni na wysadzinę	8
4.4	Rozwiązania sytuacyjne - droga w planie.....	9
4.5	Rozwiązania wysokościowe	9
4.6	Odwodnienie	9
4.7	Roboty ziemne, kolizje	10
4.8	Inne zalecenia	10
4.9	Organizacja ruchu	10
5.	ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	10
6.	PROGRAM ZAPEWNIENIA JAKOŚCI.....	11
7	INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA („BIOZ”)	12
8	ZAŁĄCZNIKI FORMALNE.....	14
8.1	Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego	14
8.2	Uprawnienia Projektanta i Sprawdzającego.....	15

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

rys. D-0 Orientacja.....	17
rys. D-1.1. – D.1.3. Plan sytuacyjny, skala 1:500	18
rys. D-2.1. – D.2.2.. Przekroje konstrukcyjne, skala 1:50	21
rys. D-3.1 – D.3.6. Przekroje podłużne, skala 1:100/1000.....	23
rys. D-4.1. Profil podłużny rowu ul. Kolejowa.....	29

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania projektu budowlanego jest umowa zawarta w dniu 09.06.2016r. w Olszewie-Borkach pomiędzy Gminą Olszewo-Borki reprezentowaną przez Krzysztofa Szewczyka – Wójta Gminy a Specjalistycznym Biurem Inwestycyjno-Inżynierskim PROSTA-PROJEKT z siedzibą w Piotrkowicach ul. Kielecka 37, 26-020 Chmielnik. Inwestorem zamierzenia budowlanego jest Gmina Olszewo-Borki, ul. Wł. Broniewskiego 13, 07-415 Olszewo-Borki.

Materiały wyjściowe:

- mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- mapa ewidencji gruntów w skali 1:2000,
- wypis z wykazu działek i podmiotów ewidencyjnych,
- wypis i wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru inwestycji,
- opinia geotechniczna wykonana przez *OLCZAK GEOL*
- wytyczne Inwestora zawarte w umowach oraz materiałach przetargowych,
- wizja w terenie,
- normy i uzgodnienia,
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 124 z 2016 r.),
- Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994r. (Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414) z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2003 nr 80 poz. 721) z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. poz. 462 z 2012 r.),
- Rozporządzenie 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, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. wraz z załącznikami) z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. poz. 463 z 2012 r.),
- Generalny Pomiar Ruchu z 2015 r.,
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 r.

2. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa dróg gminnych: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Słoneczna, Pogodna, Perłowa, Rzemieślnicza, Reymonta, Wyspiańskiego, Norwida, Chełmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Konopnickiej, Hubalczyków, Miła w gm. Olszewo-Borki - z wyłączeniem ul. Chełmońskiego, Hubalczyków i Miłej.

Celem przedsięwzięcia jest przebudowa dróg gminnych: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Słoneczna, Pogodna, Perłowa, Rzemieślnicza, Reymonta, Wyspiańskiego, Norwida, Chełmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Konopnickiej, Hubalczyków, Miła w gm. Olszewo-Borki - z wyłączeniem ul. Chełmońskiego, Hubalczyków i Miłej, mająca na celu zapewnienie poprawy bezpieczeństwa i komfortu uczestników ruchu. Zasadnicze roboty budowlane będą miały charakter liniowy i prowadzone będą na długości ok. 7135,6 mb.

W zakres inwestycji wchodzi w szczególności:

- przebudowa korpusu i jezdni w/w ulic;
- budowa chodników wzdłuż w/w ulic;
- budowa brakujących odcinków sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1 Charakterystyka terenu

- obszar inwestycji to tereny zurbanizowane, w większości zabudowane;
- na obszarze inwestycji znajdują się drogi o nawierzchni szutrowej lub zniszczonej nawierzchni asfaltowej o szerokości 6,00m (przekrój 1x2);
- ukształtowanie terenu jest łagodne;
- w projektowanym pasie drogowym występują słupy oświetleniowe;
- w projektowanym pasie drogowym nie występują drzewa przewidziane do wycinki;
- warunki gruntowe proste;
- II kategoria geotechniczna.

3.2 Urządzenia nad i podziemne

W pasie drogowym projektowanej rozbudowy zlokalizowane jest następujące uzbrojenie terenu:

- sieć wodociągowa;
- sieć kanalizacji sanitarnej;
- sieć elektroenergetyczna podziemna i nadziemna;
- sieć telekomunikacyjna podziemna;

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1 Założenia wstępne

- zadanie zakłada przebudowę sieci dróg gminnych w miejscowości Olszewo-Borki;
- całkowita długość projektowanych odcinków dróg, na którym będą prowadzone prace budowlane wg kilometrażu wynosi 7135,60m;
- przebudowa systemu odwodnienia;
- budowę brakujących odcinków sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej.

4.2 Parametry projektowe dróg

Dla przedmiotowych ulic przyjęto następujące wspólne parametry:

- kategoria ruchu: KR1
- klasa dróg publicznych: droga gminna, kl. L – lokalna
- prędkość projektowa: 30 km/h
- prędkość miarodajna: 40 km/h
- obciążenie: 115 kN/oś

Tabela 1. Parametry projektowanych ulic

nazwa ulicy	jezdnia			chodnik			inne	typ przekr oju
	rodzaj nawierzchni	szerokość	pochylenie	układ	szerokość	pochylenie		
Armii Krajowej km 0+000,00 ÷ 0+101,20 oraz 0+232,80 ÷ 0+805,70	projektowana bitumiczna	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		1
Armii Krajowej km 0+101,20 ÷ 0+232,80	istniejąca bitumiczna - nowa warstwa ścieralna	5,5m	—	obustronny	2,0m	2,00%		3c
Chelmońskiego (wyłączono z opracowania)	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Chopina km 0+000,00 ÷ 0+251,00	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Chopina km 0+251,00 ÷ 0+328,70	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2h
Dunikowskiego	istniejąca bitumiczna - nowa warstwa ścieralna	6,2m	—	obustronny	1,5m	2,00%		3a
Hubalczyków (wyłączono z opracowania)	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2

Kolejowa km 0+000.00 ÷ 0+682.90	projektowana bitumiczna	5,5m	jednostronne 2,0%	jednostronny (P)	2,0m	2,00%	rów jednostron ny (L)	1a
Kolejowa km 0+682.90 ÷ 0+1036.50	istniejąca bitumiczna - nowe warstwy asfaltowe	5,2-5,5m	daszkowe 2,0%	istniejący jednostronny (P)	2,5m	2,00%	jednostron nie (P): mulda szer. 1,25m	3g
Konopnickiej	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	1,5m	2,00%		2a
Kossaka	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Malczewskiego	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Mickiewicza	projektowana bitumiczna	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		1
Miła (wyłączono z opracowania)	projektowana brukowa	5,0m	jednostronne 2,0%	jednostronny (P)	2,0m	2,00%	pobocze utwardzon e 1,0m (L)	2b
Norwida	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Perłowa	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	1,5m	2,00%		2a
Pogodna	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	1,5m	2,00%		2a
Reja	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	jednostronny (P)	1,5m	2,00%		2c
Reymonta	istniejąca bitumiczna - nowa warstwa ścieralna	5,2m	—	obustronny	2,0m	2,00%		3b
Rzemieślnicza	istniejąca bitumiczna - nowa warstwa ścieralna	5,3-6,2m	—	obustronny	2,0m	2,00%	obustronni e: muldy szer. 1,5m	3d
Sienkiewicza	projektowana brukowa	5,0m	jednostronne 2,0%	obustronny	1,25m	2,00%	jednostron nie (P): mulda szer. 1,0m	2d
Słoneczna	projektowana bitumiczna	5,0m	daszkowe 2,0%	obustronny	1,5m	2,00%		1b
Słowackiego km 0+000.00 ÷ 0+062.50	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	jednostronny (L)	1,5m	2,00%		2e

Słowackiego km 0+062.50 ÷ 0+179.38	projektowana brukowa	5,0m	daszkowe 2,0%	jednostronny (L)	2,0m	2,00%	obustronni e: muldy 1,5m (L) i 1,0m (P)	2f
Szymanowskiego km 0+000.00 ÷ 0+309.60	istniejąca bitumiczna - nowa warstwa ścieralna	–	–	obustronny	2,0m	2,00%		3
Szymanowskiego	istniejąca bitumiczna - nowa warstwa ścieralna	6,2m	–	obustronny	(P)2,0m, (L)1,5m	2,00%	jednostron nie (L): mulda szer. 1,0m	3e
Witkiewicza	projektowana brukowa	5,5m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,0m	2,00%		2
Wyspiańskiego km 0+000.00 ÷ 0+257.38	projektowana brukowa	6,2m	daszkowe 2,0%	obustronny	2,5m (1,5m chodnik+1,0 m droga rowerowa)	2,00%	obustronni e: muldy szer. 3,0m	2g
Wyspiańskiego km 0+257.38 ÷ 0+733.20	istniejąca bitumiczna - nowa warstwa ścieralna	6,2m	–	obustronny	2,5m (1,5m chodnik+1,0 m droga rowerowa)	2,00%	obustronni e: muldy szer. 3,0m	3f
Wyspiańskiego km 0+733.20 ÷ 0+912.32	projektowany deptak	6,2m	daszkowe 2,0%	obustronny	6,0m	2,00%		4

4.3 Projektowana konstrukcja

4.3.1. Konstrukcja jezdni – nawierzchnia brukowa

- warstwa ścieralna, kostka brukowa 8 cm
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3 cm
 - podbudowa; kruszywo 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie 20cm
 - warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej
(kruszywo naturalne lub gruzobeton), CBR≥35%, k>8m/dobę 22cm
- SUMA: 53 cm

4.3.2. Konstrukcja jezdni – nawierzchnia asfaltowa

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 4 cm
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 5 cm
 - podbudowa; kruszywo 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie 20cm
 - warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej
(kruszywo naturalne lub gruzobeton), CBR≥35%, k>8m/dobę 22cm
- SUMA: 51 cm

4.3.3. Konstrukcja chodników

- nawierzchnia z kostki brukowej 8 cm
- podsypka piaskowa 0/4mm 3 cm

– podbudowa; kruszywo 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie	20cm
– warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej (kruszywo naturalne lub gruzobeton), CBR≥35%, k>8m/dobę	22cm
SUMA:	53 cm

4.3.4. Konstrukcja jezdni – ul. Kolejowa km 0+682,90-1+036,50

– warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S	4 cm
– warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W 125 kg/m ²	średnio 5 cm
– frezowanie istniejącej nawierzchni	średnio 4 cm
– istniejąca konstrukcja nawierzchni	

4.3.5. Konstrukcja jezdni – na istniejących drogach o nawierzchni asfaltowej

– warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S	4 cm
– frezowanie istniejącej nawierzchni	średnio 4 cm
– istniejąca konstrukcja	

– **krawężniki:**

Jezdnię należy obramować krawężnikami z betonu wibroprasowanego. Zastosowano krawężniki drogowe typu lekkiego o wymiarach 15x30cm. Krawężniki należy wynieść 6 cm powyżej poziomu jezdni. Na zjazdach należy zastosować krawężniki obniżone do 2cm ponad jezdnię. Krawężniki należy posadzić na ławie betonowej z oporem – beton na ławę C12/15. Szczegóły przedstawiające sposób osadzenia krawężników przedstawiono w części rysunkowej opracowania.

– **roboty brukarskie/kolorystyka:**

Nawierzchnie chodników należy ułożyć z kostki brukowej grubości 8cm, koloru jasno szarego. Nawierzchnie zjazdów należy wyróżnić poprzez zastosowanie kostki brukowej w kolorze ciemnoszarym. Nawierzchnie ciągu pieszo-rowerowego należy ułożyć z kostki brukowej w kolorze czerwonym. Ostateczny wzór oraz kolorystykę użytych elementów brukarskich Wykonawca uzgodni z Inwestorem na etapie realizacji inwestycji. Nie przewiduje się ponownego wykorzystania kostki brukowej z rozbieranego utwardzenia terenu.

4.3.6. Sprawdzenie wymaganej odporności nawierzchni na wysadzinę

Całkowita grubość wszystkich warstw nawierzchni wynosi 51cm (nawierzchnia bitumiczna) i 53cm (nawierzchnia z kostki brukowej). Głębokość przemarzania w rejonie przedmiotowej inwestycji wynosi 1,0m. Zakładając występowanie gruntów z grupy nośności G2 otrzymujemy warunek:

$$51\text{cm} \geq 0,5 \cdot h_z$$

$$51\text{cm} \geq 50 \text{ cm}$$

Warunek spełniony. Nawierzchnia posiada wymaganą odporność na wysadzinę.

4.4 Rozwiązania sytuacyjne - droga w planie

Całkowita długość projektowanych dróg to 7135,60m. Drogi te krzyżują się, tworząc sieć. Wszystkie parametry projektowanych dróg przedstawiono na planie sytuacyjnym na Rys. D.1.1 – D.1.3.

4.5 Rozwiązania wysokościowe

Profil podłużny dróg, w celu ich wysokościowego dopasowania do istniejących zjazdów oraz minimalizacji robót ziemnych, ukształtowano zgodnie z terenem istniejącym. Maksymalne różnice między projektowaną osią drogi, a stanem aktualnym to ok. $+18/\pm 10$ cm. Dopuszcza się zmianę niwelety podczas wykonywania robót pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego odwodnienia drogi. Projekt nie przewiduje zmian rozwiązań wysokościowych istniejących dróg o nawierzchni asfaltowej, na których planowane jest frezowanie nawierzchni i wbudowanie nowej warstw (nowych warstw) asfaltowych).

Profile podłużne przedstawiono na Rys. D-3.1. – D.3.6.

4.6 Odwodnienie

Odwodnienie odbywa się powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne oraz poprzez kanalizację deszczową drenarską. W miejscach, gdzie szerokość pasa drogowego była wystarczająco duża, zamiast kanalizacji deszczowej zaprojektowano rów przydrożny lub muldy z rowami chłonnymi. Lokalizację rowów i muld przedstawiono na planie sytuacyjnym Rys. D.1.1. – D.1.3. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie – Tom III. Odbiornikiem są rowy odprowadzające wody deszczowe do pobliskiej rzeki Narew.

– **parametry projektowanego rowu (ul. Kolejowa):**

- przekrój: trapezowy
- głębokość proj. rowu: 0,5m
- szerokość dna: 0,40m
- spadek rowu: 0,8%
- pochylenie skarp: 1:1,5
- profil podłużny: zgodny z niweletą drogi

– **parametry muld:**

- szerokość: 1,0m - 2,25m
- głębokość: 1/5 szerokości
- wzmocnienie dna: humusowanie

– **parametry rowów chłonnych:**

- szerokość: 50cm
- głębokość: 80cm
- konstrukcja: kruszywo sortowane 2/8mm w geowłókninie

4.7 Roboty ziemne, kolizje

Roboty przygotowawcze – Przed przystąpieniem do wykonywania robót budowlanych należy wykonać roboty rozbiórkowe oraz roboty ziemne. Nadmiar gruntu odwieźć na miejsce wskazane przez Inwestora.

Podłoże gruntowe – Przed ułożeniem konstrukcji nawierzchni, podłoże gruntowe musi być zagęszczone zgodnie z wymaganiami podanymi w normie PN-S-02205 (1998 r.) „Drogi samochodowe. Roboty ziemne – badania i wymagania”. Podłoże wymaga dogęszczenia koryta. Szczególną uwagę należy zwrócić na zagęszczenie podłoża w lokalizacji uzbrojenia podziemnego, a zwłaszcza uzbrojenia zlokalizowanego w pasie jezdni.

Uzbrojenie – Z uwagi na istniejące uzbrojenie roboty ziemne winny być wykonywane za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb. W pobliżu istniejącego uzbrojenia roboty ziemne należy wykonywać ręcznie. Gdyby w czasie prowadzenia robót ziemnych natrafiono na przypadkowe kable lub przewody (nie pokazane na planie sytuacyjno-wysokościowym) należy je zabezpieczyć i powiadomić odpowiedniego gestora.

Punkty osnowy geodezyjnej – Prace ziemne w pobliżu tych punktów należy prowadzić ręcznie pod nadzorem geodety. W przypadku zniszczenia lub naruszenia punktów osnowy należy je wznowić przez uprawnioną jednostkę wykonawstwa geodezyjnego.

4.8 Inne zalecenia

- roboty ziemne wykonać zgodnie z wymogami podanymi w normie PN-S-02205 (1998 r.)
- roboty realizować zachowując obowiązujące przepisy BHP
- nadzór nad robotami powinni wykonywać pracownicy z odpowiednimi uprawnieniami.
- inwentaryzację powykonawczą należy wykonywać po odbiorze wykonanych elementów robót

4.9 Organizacja ruchu

Szczegóły z zakresu projektu organizacji ruchu wg odrębnego opracowania.

5. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

- Odpady z rozbiórek. Nadmiar istniejącego gruntu oraz kruszywa i materiałów pozyskanych z istniejących elementów drogowych przewidziano do usunięcia w miejsce wskazane przez Inwestora.
- Emisja zanieczyszczeń do powietrza – pyły, gazy, spaliny. Użyte materiały budowlane muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym i muszą posiadać stosowne atesty, certyfikaty i świadectwa jakości właściwych jednostek aprobowanych. Materiały pylaste powinny być odpowiednio zabezpieczone przed rozwiewaniem. Zabrania się podejmowania prac z użyciem sprzętu, powodującego powstanie odpadów niebezpiecznych oraz ewentualne zanieczyszczenie środowiska.
- Emisja hałasu – transport, praca sprzętu. Na granicy terenu będącego własnością Inwestora zachować dopuszczalne standardy akustyczne określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007

w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120, poz. 826). Należy pamiętać, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie pracowały równocześnie.

6. PROGRAM ZAPEWNIENIA JAKOŚCI

- a) Wykonawca odpowiada za technologię, organizację, a w szczególności za jakość wykonywanych robót. Wszelkie kolizje, ujawnione w trakcie budowy, które uniemożliwiają wykonanie robót zgodnie z projektem, winny być zgłaszane Inspektorowi Nadzoru, wraz z propozycjami rozwiązań. Inspektor podejmuje decyzję o wprowadzeniu odpowiednich korekt.
- b) Jeśli rozwiązanie kolizji wymagać będzie interwencji Projektanta należy go poinformować za pośrednictwem Inwestora.
- c) Zgłoszenie jw. powinno zawierać opis problemu lub kolizji oraz wykonany przez geodetę uprawnionego szkic sytuacyjno-wysokościowy.
- d) Przedmiotowe kolizje oraz uwagi do projektu należy zgłaszać niezwłocznie po ich ujawnieniu – na etapie wytyczenia geodezyjnego. Roboty w rejonie kolizji wstrzymać do czasu ustalenia sposobu rozwiązania kolizji. Wykonawca jest zobowiązany do wykonania ewentualnych korekt w taki sposób aby nie nastąpiło wyhamowanie ogólnego postępu robót.
- e) Nie dopuszcza się do kontynuowania robót jw. po wykryciu kolizji. W takim przypadku koszty ewentualnych poprawek w całości ponosi Wykonawca. Wykonywanie robót, bez zezwolenia Inspektora w rejonie kolizji, a następnie wykonywanie ewentualnych poprawek, nie może stanowić podstawy do wydłużenia terminu zakończenia robót.

7 INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA („BIOZ”)

Nazwa opracowania: „PRZEBUDOWA DRÓG GMINNYCH W MSC. OLSZEWO-BORKI: UL. KOLEJOWA, MICKIEWICZA, SŁOWACKIEGO, SIENKIEWICZA, SŁONECZNA, POGODNA, PERŁOWA, RZEMIEŚNICZA, REYMONTA, WYSPIAŃSKIEGO, NORWIDA, CHEŁMOŃSKIEGO, DUNIKOWSKIEGO, CHOPINA, SZYMANOWSKIEGO, KOSSAKA, MALCZEWSKIEGO, WITKIEWICZA, ARMII KRAJOWEJ, REJA, KONOPNICKIEJ GM. OLSZEWO-BORKI” WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ (KANALIZACJA DESZCZOWA, KANALIZACJA SANITARNA I SIEĆ WODOCIĄGOWA WRAZ Z PRZYŁĄCZAMI), Z WYŁĄCZENIEM ULICY CHEŁMOŃSKIEGO

Inwestor: Gmina Olszewo-Borki,
ul. Władysława Broniewskiego 13,
07-415 Olszewo-Borki

Projektant: mgr inż. Mateusz Ciolek (upr. LUB/0415/PWBD/15)

Data opracowania: 30 czerwca 2017

1) ZAKRES ROBÓT I KOLEJNOŚĆ REALIZACJI

Opracowanie dotyczy przebudowy dróg gminnych: ul. Kolejowa, Mickiewicza, Słowackiego, Sienkiewicza, Słoneczna, Pogodna, Perłowa, Rzemieśnicza, Reymonta, Wyspiańskiego, Norwida, Chełmońskiego, Dunikowskiego, Chopina, Szymanowskiego, Kossaka, Malczewskiego, Witkiewicza, Armii Krajowej, Reja, Konopnickiej, Hubalczyków, Miła - z wyłączeniem ul. Chełmońskiego, Hubalczyków i Miłej, w gm. Olszewo-Borki powiat ostrołęcki.

Kolejność wykonywania prac:

- roboty przygotowawcze;
- roboty ziemne: niwelacja terenu, (nadmiar gruntu odwieźć w miejsce wskazane/zaakceptowane przez Inwestora);
- roboty rozbiórkowe: frezowanie nawierzchni bitumicznej, rozbiórka podbudowy z kruszywa, przestawienie lub usunięcie znaków drogowych, rozbiórka nawierzchni z kostki kamiennej (materiały pozyskane przy rozbiórkach odwieźć na miejsce wskazane przez Inwestora lub przewidzieć do ponownego wbudowania);
- budowa brakujących odcinków sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej,
- budowa kanalizacji deszczowej
- profilowanie oraz zagęszczenie koryta jezdni;
- wykonanie poszczególnych warstw nawierzchni;
- wykonanie oznakowania docelowego;
- roboty wykończeniowe.

2) WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest we wschodniej części gminy Olszewo-Borki (przy granicy z Ostrołęką). Obszar inwestycji to teren zurbanizowany, w większości zabudowany. Ukształtowanie powierzchni jest

łagodne. Na analizowanych odcinkach drogi posiadają jezdnię o nawierzchni szutrowej lub zniszczonej nawierzchni asfaltowej o szerokości 6,00m (przekrój 1x2).

Przez przyległy teren przebiega uzbrojenie podziemne: sieć elektroenergetyczna oraz sieć telekomunikacyjna.

3) ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI STANOWIĄCE ZAGROŻENIE

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.03 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U.120/2003 poz. 1126 par 6) elementem zagospodarowania działki stanowiącym zagrożenie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia jest fakt wykonywania robót:

- roboty wykonywane przy użyciu ciężkich maszyn budowlanych – zwrócić uwagę na przeszkolenie BHP pracowników;
- praca pod ruchem pojazdów – zwrócić uwagę na właściwe oznakowanie robót i przeszkolenie BHP pracowników, wyznaczyć przejścia i przejazdy alternatywne.

4) PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PRZY REALIZACJI ROBÓT

Ewentualne zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony zdrowia wynikają z prowadzenia prac przy użyciu ciężkich maszyn oraz z pracy pod ruchem pojazdów. Realizacja planowanych robót powinna odbywać się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

5) INSTRUKTAŻ PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT

W celu zminimalizowania zagrożeń, przed przystąpieniem do wykonywania robót, pracownicy winni być przeszkoleni przez odpowiednie służby w zakresie wykonywanych prac oraz zagrożeń z nimi związanych.

6) ŚRODKI TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ZAPOBIEGAJĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWOM

Należy wskazać pracownikom drogi komunikacyjne umożliwiające szybką ewakuację na wypadek awarii i innych zagrożeń oraz przekazać procedury BHP. Pracownicy winni zostać poinformowani o numerach telefonów alarmowych, lokalizacji środków ochrony ppoż. itp. Pracownicy zatrudnieni przy realizacji obiektu winni być wyposażeni w środki ochrony osobistej. Obszar robót powinien być oznakowany zgodnie z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu.

.....
PROJEKTANT: mgr inż. Mateusz Ciołek
LUB/0415/PWBD/15

8 ZAŁĄCZNIKI FORMALNE

8.1 Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego

OŚWIADCZENIE O KOMPLETNOŚCI OPRACOWANIA

Stosownie do zapisu art.20 ust. 4 Ustawy Prawo Budowlane z dnia 16 kwietnia 2004r, oświadczam, że niniejszy projekt budowlany dla zadania pn.: „PRZEBUDOWA DRÓG GMINNYCH W MSC. OLSZEWO-BORKI: UL. KOLEJOWA, MICKIEWICZA, SŁOWACKIEGO, SIENKIEWICZA, SŁONECZNA, POGODNA, PERŁOWA, RZEMIEŚLNICZA, REYMONTA, WYSPIAŃSKIEGO, NORWIDA, CHEŁMOŃSKIEGO, DUNIKOWSKIEGO, CHOPINA, SZYMANOWSKIEGO, KOSSAKA, MALCZEWSKIEGO, WITKIEWICZA, ARMII KRAJOWEJ, REJA, KONOPNICKIEJ GM. OLSZEWO-BORKI” WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ (KANALIZACJA DESZCZOWA, KANALIZACJA SANITARNA I SIEĆ WODOCIĄGOWA WRAZ Z PRZYŁĄCZAMI), Z WYŁĄCZENIEM ULICY CHEŁMOŃSKIEGO został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

inwestor: Gmina Olszewo-Borki, ul. Władysława Broniewskiego 13, 07-415 Olszewo-Borki

adres inwestycji: Olszewo-Borki, gm. Olszewo-borki, powiat ostrolęcki

Kielce, 30 czerwca 2017

Projektant:

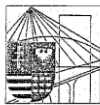
mgr inż. Mateusz Ciołek
LUB/0415/PWBD/15

.....

Sprawdzający:

mgr inż. Paweł Nepelski
SWK/0050/POOD/11

.....



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0021(2)/11

Kielce dnia 24 czerwca 2011 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001r., Nr 5, poz. 42 z późn. zm.) i art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2010r., Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006r., Nr 83, poz. 578 z późn. zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz.U. z 2000r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Świętokrzyskiej Izby Inżynierów Budownictwa
nadaje Panu

Pawłowi Nepelski

magistrowi inżynierowi budownictwa
urodzonemu dnia 9 września 1981 roku w Staszowie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr ewidencyjny SWK/0050/POOD/11

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych

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

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

II. Na mocy § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia uprawniają do:

- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie objętym w/w specjalnością,
- projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
 - 1) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Uzasadnienie

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

Pouczenie

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

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący Składu Orzekającego

mgr inż. Andrzej Pawelec

Członek Składu Orzekającego

inż. Stefan Szalkowski

Członek Składu Orzekającego

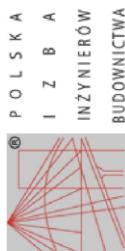
mgr inż. Edmund Pieniążek



Otrzymują:

1. Pan Paweł Nepelski
ul. Zrebińska 76
28-230 Połaniec
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. Okręgowa Rada ŚOIIB
4. a/a

1/2



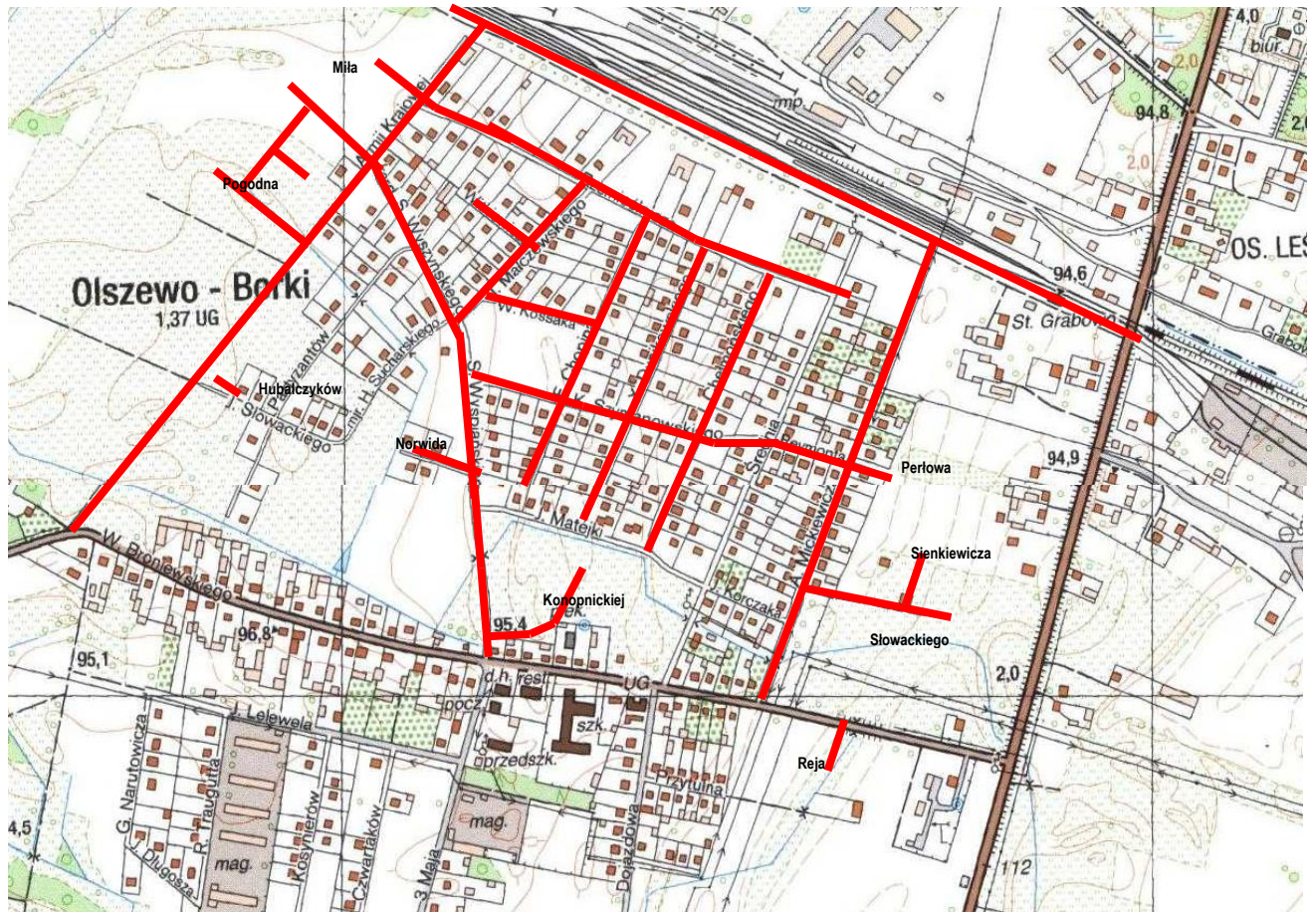
Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
SWK-XZM-VUE-N84 *

Pan Paweł Nepelski o numerze ewidencyjnym SWK/BD/0219/11
adres zamieszkania ul. Zrebińska 76, 28-230 Połaniec
jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wyr
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-07-01 do 2017-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elek
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-06-20 roku
Wojciech Płaza, Przewodniczący Okręgowej Rady Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Bud
(Zgodnie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) c
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego za
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.pib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Iz
Budownictwa.

B.CZĘŚĆ RYSUNKOWA



Rys. D-0 Orientacja