

## **Spis treści:**

### **Oświadczenie projektanta**

#### **A. CZĘŚĆ OPISOWA**

- 1. PODSTAWA OPRACOWANIA**
- 2. STAN ISTNIEJĄCY**
- 3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE**
- 4. INFORMACJE DODATKOWE**
- 5. OPIS TECHNOLOGII ROBÓT**

### **INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

#### **B. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA**

- 6. UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY  
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**

#### **C. CZĘŚĆ GRAFICZNA**

- |      |                  |
|------|------------------|
| D-01 | Orientacja       |
| D-02 | Plan sytuacyjny  |
| D-03 | Profil podłużny  |
| D-04 | Przekroje typowe |
| D-05 | Szczegóły        |

## Spis treści

Oświadczenie 3

1.Podstawa opracowania.....	5
1.1.Przedmiot opracowania.....	5
1.2.Podstawa opracowania.....	5
1.3.Zakres opracowania.....	5
2.Stan istniejący.....	6
2.1.Lokalizacja.....	6
2.2.Istniejące zagospodarowanie przestrzenne.....	6
2.3.Istniejąca organizacja ruchu.....	6
2.4.Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Krupski Młyn.....	7
2.5.Budowa geologiczna.....	7
2.6.Warunki gruntowe i kategoria geotechniczna.....	8
3.Projektowane zagospodarowanie.....	8
3.1.Charakterystyczne parametry techniczne.....	8
3.2.Przebieg dróg w planie oraz w profilu.....	8
3.3.Dostosowanie obiektu dla osób niepełnosprawnych.....	9
3.4.Konstrukcja nawierzchni.....	10
3.5.Konstrukcja chodników.....	11
3.6.Odwodnienie.....	11
3.7.Sieci uzbrojenia terenu.....	12
3.8.Docelowa organizacja ruchu.....	13
3.9.Roślinność.....	13
3.10.Rozbiórki.....	13
4.Informacje dodatkowe.....	13
5.Opis technologii robót.....	14

## Oświadczenie

Niniejszym oświadczam, że projekt budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Opracowanie stanowi komplet dokumentacji pod względem celu, któremu ma służyć. W przypadku powstania wątpliwości, czy niejasności należy zwrócić się do autora dokumentacji o dodatkowe informacje lub wyjaśnienia.

Podpis projektanta

**Tarnowskie Góry, dnia 30.01.2017**

.....  
Podpis sprawdzającego

**Tarnowskie Góry, dnia 30.01.2017**

.....

## A. CZĘŚĆ OPISOWA

## **1. Podstawa opracowania**

### **1.1. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany branży drogowej dla inwestycji pn.: „Rozbudowa i przebudowa budynku Urzędu Gminy w Psarach wraz z zagospodarowaniem terenu”.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Psary przy ul. Malinowickiej.

### **1.2. Podstawa opracowania**

- Zlecenie na opracowanie dokumentacji projektowej,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych /skala 1:500/ powiatu będzińskiego jedn. ewid. 240106\_2 Psary obręb 0010, Strzyżowice km. 2 i 6;
- Wizja w terenie,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane, (Tekst jednolity z 2010r. Dz. U. nr 243, poz. 1623).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126)
- Rozporządzenie MTiGM z dn. 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

### **1.3. Zakres opracowania**

Opracowanie obejmuje:

- budowę ciągów komunikacyjnych,
- budowę miejsc postojowych (parkingu),
- przebudowę zjazdu publicznego.

Zakres i forma projektu budowlanego jest zgodna z wymaganiami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 (Dz. U. Nr 120 poz.1133).

## **2. Stan istniejący**

### **2.1. Lokalizacja**

Województwo: śląskie  
Powiat: będziński  
Gmina: Psary  
Sołectwo: Psary

### **2.2. Istniejące zagospodarowanie przestrzenne**

Przedmiotowa inwestycja położona jest na terenie sołectwa Psary na działkach nr 2542, 2367/22, 2367/38. Na rozpatrywanym terenie zlokalizowany jest Urząd Gminy Psary wraz z wydzielonymi miejscami parkingowymi.

Dojazd do Urzędu odbywa się obecnie zjazdem z ulicy Malinowickiej natomiast wyjazd sąsiednim zjazdem. Ruch samochodowy w ramach parkingu odbywa się na zasadzie ruchu jednokierunkowego. Droga manewrowa o zmiennej szerokości od 4 m do 5 m. Nawierzchnia częściowo z betonu asfaltowego a częściowo z kostki betonowej obramowana krawężnikami drogowymi.

Brak jednolitych spadków podłużnych i poprzecznych na drodze manewrowej uniemożliwia właściwe jej odwodnienie. Na przedmiotowym obszarze brak jest odwodnienia wgłębnego - brak odpływu wód opadowych. Na drodze tworzą się zastoiska wodne.

W rejonie przedmiotowej inwestycji zlokalizowana jest sieć podziemnego uzbrojenia, a mianowicie sieć wodociągowa, gazowa, energetyczna, telekomunikacyjna. Sieci te znajdują się pod projektowanym zjazdem i miejscami parkingowymi. Ponadto nie wyklucza się występowania w terenie urządzeń niewskazanych do inwentaryzacji.

W miejscu lokalizacji parkingów zlokalizowana jest roślinność: drzewa i krzewy.

### **2.3. Istniejąca organizacja ruchu**

Na ulicy 1 Maja ruch prowadzony jest oznakowaniem pionowym i poziomym. Podłączenie parkingu jest na zasadzie zjazdu.

## **2.4. Budowa geologiczna**

Obszar badań znajduje się w miejscowości Psary. Teren objęty badaniami jest stosunkowo płaski, zaś rzędne wysokościowe w sąsiedztwie projektowanej inwestycji wynoszą 303,3 – 304,0 m n.p.m.

Podłoże terenu opracowania zbudowane jest z czwartorzędowych piasków eolicznych, głębiej podścielanych karbońskimi łupkami. Na powierzchni występuje warstwa glebowa o miąższości stwierdzonej wierceniami 0,4 m.

W wyniku przeprowadzonych prac wydzielono 4 warstwy geotechniczne. Stwierdzono występowanie utworów spoistych w stanie twardoplastycznym, gruntów niespoistych w stanie średniozagęszczonym oraz łupkowego podłoża skalnego. W żadnym z wykonanych otworów nie stwierdzono występowania wód gruntowych.

## **2.5. Warunki gruntowe i kategoria geotechniczna**

warunki gruntowo-wodne:     proste  
kategoria geotechniczna:     I  
głębokość przemarzania:      $h_z=1,0\text{m}$   
grupa nośności podłoża:     G4

## **3. Projektowane zagospodarowanie**

### **3.1. Założenia**

Rozwiązania projektowe opracowano wykorzystując maksymalnie rozwiązania z zatwierdzonej koncepcji drogowej. Parking zaprojektowano dla obciążenia ruchem KR-2 z rozprowadzeniem ruchu pojazdów dwoma jezdniami manewrowymi. Parking będzie parkingiem ogólnodostępnym.

Podstawowe parametry projektowe:

- miejsca postojowe dla samochodów o wymiarach:
- 2,5 x 5,0 – 34 szt.
- 3,6 x 5,0 – 1 szt.
- jezdnia manewrowa – 6m,
- zjazd szerokości 6m.

### 3.2. Rozwiązania sytuacyjne

Rozwiązania sytuacyjne zaprojektowano wykorzystując maksymalnie warunki istniejące tak, aby wpisać parking w istniejącą działkę i dowiązać do zagospodarowania otaczającego terenu.

### 3.3. Rozwiązania wysokościowe

Rozwiązania wysokościowe zaprojektowano w oparciu o:

- konfigurację istniejącego terenu,
- powierzchniowe odwodnienie parkingu.

Jezdnie manewrowe ukształtowano o pochyleniu poprzecznym jednostronnym 2,5% w kierunku do budynku urzędu.

Miejsca postojowe mają nachylenie 2,5% oraz 1%.

Spadek podłużny jezdni manewrowej ma pochylenie 1,15%.

Zastosowano pochylenie poprzeczne chodnika  $i = 2\%$  skierowane w stronę jezdni.

Miejsca postojowe oraz drogi dojazdowe zaprojektowano w przekroju z umocnieniem krawędzi krawężnikiem 15x30x100. W miejscu zjazdu projektuje się krawężniki najazdowe 15x22x100 wyniesione 4cm.

Nawierzchnię jezdni manewrowej należy wykonać z kostki betonowej.

Z uwagi na obniżenie miejsc postojowych względem terenu istniejącego zachodzi konieczność wykonania niewielkiej skarpy. Przewiduje się umocnienie skarpy płytami ażurowymi. Dopuszcza się zastosowanie zamiast płyt ażurowych gazonów lub innych elementów małej architektury np. palisady z zastrzeżeniem usytuowania tych elementów w odległości 0,5m od lica krawężnika.

Szczegółowo rozwiązania konstrukcyjne przedstawiono w części rysunkowej.

#### Zestawienie powierzchni:

- jezdnia manewrowa:	<b>541 m<sup>2</sup></b>
- zjazd	<b>34 m<sup>2</sup></b>
- miejsca postojowe:	<b>89 m<sup>2</sup></b>
- chodniki:	<b>392 m<sup>2</sup></b>
- zieleńce:	<b>315 m<sup>2</sup></b>



### 3.4. Charakterystyczne parametry techniczne

ilość miejsc postojowych	36 szt.
w tym dla osób niepełnosprawnych	1 szt.
wymiary miejsc postojowych	5,0 x 2,5 m, 5,0 x 3,6 m (dla niepełnosprawnych),
zjazd	szerokość 6,0 m,
jezdnie manewrowe	szerokość 5,5 m,
pochylenie poprzeczne jezdni	jednostronne 2,5 %,
pochylenie podłużne miejsc post.	jednostronne 1 % i 2,5 %.

### 3.5. Dostosowanie obiektu dla osób niepełnosprawnych

Zaproponowane rozwiązanie zapewnia bezpieczeństwo ruchu na drodze manewrowej. Droga pełni funkcję dojazdu wewnętrznego (obsługa parkingu). Wszystkie spadki podłużne nie przekraczają 5%. Nie ogranicza to dostępności osobom niepełnosprawnym. W miejscach lokalnego obniżenia krawężnika, na połączeniu chodnika z drogą, przewiduje się wyniesienie krawężnika w stosunku do jezdni o wartość 2cm. Obniżenia te zlokalizowano na ciągach pieszych.

Z uwagi na konieczność wybudowania schodów (wg odrębnego opracowania) przy parkingu dojazd dla osób niepełnosprawnych od ul. Malinowickiej przewiduje się chodnikiem oddalonym o ok. 9m w kierunku północnym.

### 3.6. Konstrukcja nawierzchni

#### Warunki projektowania konstrukcji

Kategoria ruchu	KR2
Podłoże	przyjęto grupę nośności podłoża G4

#### Głębokość przemarzania

Ustalono głębokość przemarzania 1,0 m

Wymagana grubość konstrukcji:

Dla KR2 i G4  $h = 0,65 \times h_z = 0,65 \times 1,0\text{m} = 0,65\text{m}$

### **Nawierzchnia jezdni manewrowych, miejsc postojowych i zjazdu**

8 cm      nawierzchnia z kostki betonowej z betonu wibroprasowanego (czerwona dla miejsc postojowych)

5 cm      podsypka cementowo-piaskowa 1:4

20cm      podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C90/3 (0-31,5)

33cm      warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem C1,5/2

geowłóknina separacyjna

istniejące podłoże G4

-----

66 cm > h<sub>z</sub> = 65 cm

Stosowane ograniczenia jezdni i chodników:

Jezdnie, miejsca postojowe – betonowy krawężnik uliczny 15x30x100 cm oraz krawężnik najazdowy 15x22x100 cm

Chodniki – obrzeża betonowe 8x30x100 cm

Na łukach należy stosować krawężniki i obrzeża łukowe o promieniu odpowiadającym wartości projektowanej.

Zaprojektowano następujące ułożenie krawężników:

- przy krawędzi jezdni – standardowy, wyniesiony 12 cm ponad poziom jezdni,
- na zjeździe – krawężnik najazdowy wyniesiony 4 cm ponad poziom jezdni,
- na przejściach dla pieszych 2cm.

### **Konstrukcja chodników**

8 cm      nawierzchnia z płyt granitowych (50x50)

5 cm      podsypka cementowo-piaskowa 1:4

32cm      podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C90/3 (0-31,5)

15cm      warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem C1,5/2

geowłóknina separacyjna

istniejące podłoże G4

Kostkę należy układać na wykonanej warstwie podsypki cementowo-piaskowej 1:4. Kostkę układa się na podsypce w taki sposób, aby szczeliny między kostkami wynosiły 2-3 mm. Po ułożeniu kostki, szczeliny należy wypełnić piaskiem drobnej frakcji, a następnie zamieść powierzchnię ułożonych kostek i przystąpić do ubijania nawierzchni. Piasek do wypełniania spoin powinien odpowiadać wymaganiom normy PN-B-11113.

### **3.7. Kolorystyka kostki/płyt granitowych**

Wg branży architektonicznej

### **3.8. Odwodnienie**

Woda opadowa z powierzchni drogi i parkingów odprowadzona będzie poprzez ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych, w kierunku projektowanych wpustów drogowych a następnie do kanalizacji deszczowej. Projekt odwodnienia – kanalizacji deszczowej nie zawiera się w niniejszej dokumentacji.

### **3.9. Sieci uzbrojenia terenu**

Zgodnie z mapą do celów projektowych na podstawie której wykonywany jest przedmiotowy projekt, ciągi komunikacyjne zlokalizowane są w miejscu występowania następujących sieci uzbrojenia terenu:

- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- sieć energetyczna,
- sieć telekomunikacyjna.

Na etapie realizacji zadania wystąpić o nadzór przy robotach prowadzonych przy istniejących sieciach do gestorów tych sieci. W razie potrzeby od gestorów wszystkich sieci znajdujących się pod projektowanymi ciągami komunikacyjnymi należy uzyskać odpowiednie warunki i uzgodnienia dotyczące zabezpieczenia tych sieci bądź ich przebudowy. W czasie prowadzenia robót należy zwrócić szczególną uwagę na istniejące sieci wchodzące w kolizję z projektowaną konstrukcją jezdni, miejsc postojowych i ciągów lub na inne niezidentyfikowane sieci.

W razie wystąpienia kolizji, podczas wykonywania robót ziemnych z istniejącą siecią podziemną oraz koniecznością jej zabezpieczenia bądź przebudowy należy niezwłocznie powiadomić o tym fakcie odpowiedniego gestora danej sieci.

### **Zabezpieczenia sieci**

Warunki ochrony istniejącego uzbrojenia:

- utrzymać bezwzględnie istniejącą niweletę terenu,
- zlecić sprawowanie nadzoru branżowego wszystkim właścicielom uzbrojenia,
- roboty ziemne prowadzić z należytą ostrożnością a w miejscach zbliżenia do naniesionych na mapie sieci.

### **3.10. Roślinność**

Inwestycja wymagać będzie wycinki drzew oraz krzewów. Projekt wycinki nie zawiera się w niniejszej dokumentacji.

## **4. Informacje dodatkowe**

- 4.1. Projektowany układ drogowy nie narusza istniejących stosunków wodnych.
- 4.2. Teren obejmujący przedmiotowe zadanie nie podlega ochronie konserwatorskiej.
- 4.3. Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana na terenie eksploatacji górniczej.
- 4.4. Wszystkie przedstawione wymiary i lokalizacje należy sprawdzić, przed wykonaniem robót, w terenie. W przypadku jakichkolwiek niezgodności lub niejasności należy zwrócić się do Projektanta w celu ich wyjaśnienia.
- 4.5. Projektowana inwestycja nie będzie generowała zwiększonej ilości hałasu. Inwestycja nie będzie generowała dodatkowych zapachów ani szkodliwych substancji.
- 4.6. Inwestycja nie przyczyni się do zwiększenia produkcji odpadów.
- 4.7. Inwestycja nie będzie generowała wibracji, promieniowania, promieniowania jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń.
- 4.8. Wszystkie połączenia projektowanego układu komunikacyjnego należy dowiązać do stanu istniejącego. Przewidziano niwelację istniejącego terenu i chodników na odcinku ok. 1m w celu dowiązania się do projektowanego rozwiązania.

## 5. Opis technologii robót

Po geodezyjnym wytyczeniu w terenie miejsca usytuowania inwestycji zebrać warstwę humusu i rozebrać istniejące nawierzchnie. Następnie wykorytować teren pod projektowaną konstrukcję projektowanej nawierzchni. Przed korytowaniem należy dokonać przekopu kontrolnego w celu dokładnego zlokalizowania istniejących sieci oraz, by wykluczyć kolizję z innymi nie zinwentaryzowanymi sieciami. Dla istniejących odcinków ciągów komunikacyjnych należy je rozebrać do głębokości umożliwiającej wykonanie nowej nawierzchni.

Następnie należy zabezpieczyć istniejące sieci wchodzące w kolizję zgodnie z podanymi warunkami otrzymanymi od gestorów sieci. Przy wykryciu uzbrojenia nie zinwentaryzowanego kolidującego z robotami – należy uzyskać opinię gestora i zabezpieczyć zgodnie z jego warunkami.

Następnie należy ukształtować powierzchnię dna umożliwiającą wykonanie warstw konstrukcyjnych. Na odpowiednio przegotowanej powierzchni dna należy ułożyć geowłókninę separacyjną i odpowiednio poszczególne warstwy konstrukcyjne w tym georuszt. Następnie należy ułożyć krawężniki na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Szczegóły ułożenia krawężników należy wykonać zgodnie ze szczegółami zawartymi w części rysunkowej.

Po wykonaniu krawężników należy wykonać kolejne warstwy konstrukcyjne, a następnie ułożyć nawierzchnię z kostki betonowej.

Roboty budowlane wykonać zgodnie z obowiązującymi normami (PN –S-06102 Drogi Samochodowe. Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie, PN-S-96012 Drogi samochodowe. Podbudowa i ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem), sztuką budowlaną i przepisami BHP.

Podpis projektanta

**Tarnowskie Góry, dnia 30.01.2017**

.....

## INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

NAZWA I ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO:	<b>Rozbudowa i przebudowa budynku Urzędu Gminy w Psarach wraz z zagospodarowaniem terenu</b> Wieś Strzyżowice dz. nr 2542, 2367/22, 2367/38 Jedn. ewid. 240106_2, Psary Obręb 0008, Psary km.6 i 8
INWESTOR	<b>Gmina Psary</b> <b>ul. Malinowicka 4, 42-512 Psary</b>
PROJEKTANT / ADRES:	MGR INŻ. PIOTR LEGOMSKI ul. Szczęść Boże 104b, 42-600 Tarnowskie Góry

## **ROBOTY DROGOWE**

1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów:

- Projekt branży drogowej obejmuje swym zakresem:
  - budowę ciągów komunikacyjnych,
  - budowę miejsc postojowych (parkingu),
  - przebudowę zjazdu publicznego.
- Przewidziano wykonanie robót odcinkowo w zależności od kolejności budowy kanalizacji deszczowej oraz uwzględniając dojazd do Urzędu. Wykonawca ustali z Zamawiającym odpowiednią kolejność robót z uwzględnieniem pozostałych prac budowlanych.

Kolejność realizacji:

- wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy,
- roboty przygotowawcze: rozbiórka istniejących elementów inżynierskich,
- wytyczenie tras,
- wycinka zieleni (drzew i krzewów),
- usunięcie warstwy humusu,
- wykonanie wykopów,
- profilowanie i zagęszczenie podłoża,
- warstwy konstrukcyjne nawierzchni,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni dróg i chodników,
- uporządkowanie terenu.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych:

- Ulica Malinowicka z jezdnią o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- urządzenia elektroenergetyczne i teletechniczne,
- sieć wodociągowa, gazowa i kanalizacji.

3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- Czynne ciągi komunikacyjne.

- Według mapy zasadniczej, przez teren przeznaczony pod projektowaną inwestycję przebiegają podziemne instalacje/sieci. Należy zachować szczególną ostrożność podczas prowadzenia robót, aby nie uszkodzić przyłączy/sieci i nie stworzyć zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia.
- Niezidentyfikowane sieci uzbrojenia terenu.

Należy mieć na uwadze to, że roboty budowlane prowadzone będą na większości odcinków przy czynnym ruchu i w sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkaniowej, obiektów handlowych oraz użyteczności publicznej (zespół szkolno-przedszkolny). Zabezpieczenia budowy muszą w szczególności uniemożliwiać wtargnięcie na teren budowy osób postronnych, a także zabezpieczenia budowy przed złodziejstwem i wandalizmem oraz **dzieci**, co może mieć znaczący wpływ na organizację robót i sposób zagospodarowania placu budowy. Na organizację placu budowy będą mieć także wpływ wymagania wynikające z projektu organizacji ruchu na czas budowy. Konieczność zachowania i ochrony istniejących drzew, wiązać się będzie z odpowiednim ograniczeniem stosowania sprzętu mechanicznego w rejonie ich występowania.

4. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania w trakcie realizacji robót drogowych mogą wystąpić następujące elementy stwarzające zagrożenia dla pracowników i użytkowników dróg:

- wykopy powstałe w trakcie robót ziemnych i korytowania pod korpus drogi,
- odsłonięte podczas robót ziemnych sieci,
- praca maszyn budowlanych,
- wymuszona pozycja przy pracach brukarskich,
- przenoszenie ciężkich materiałów,
- realizacja zadania w pasie drogowym może spowodować zagrożenie dla robotników ze strony pojazdów poruszających się ulicą. Istniejący ruch pieszych powodować może zagrożenie w stosunku do pieszych ze strony sprzętu drogowego. Należy wprowadzić taką organizację ruchu drogowego, według której obowiązywać będą przepisy ruchu drogowego z zabezpieczeniem ruchu pieszych.



5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych:

- przed przystąpieniem do pracy na poszczególnych rodzajach robót, należy dokonać szkolenia stanowiskowego pracowników;
- osobne szkolenie powinni przejść operatorzy wszystkich maszyn używanych przy budowie/remoncie dróg wewnętrznych.

Nie wolno dopuścić do pracy pracownika nie posiadającego wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności do jej wykonania, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Pracodawca jest obowiązany zapewnić przeszkolenie pracownika w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy przed dopuszczeniem go do pracy oraz prowadzenie okresowych szkoleń w tym zakresie. Szkolenie wstępne obejmuje: instruktaż ogólny, instruktaż stanowiskowy, szkolenie podstawowe. Odbycie przez pracownika instruktażu ogólnego oraz instruktażu podstawowego powinno być potwierdzone przez pracownika na piśmie i odnotowane w jego aktach osobowych. Szkolenie podstawowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym. Szkolenie okresowe obowiązuje osoby objęte szkoleniem podstawowym.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych przechodzą szkolenie okresowe (w formie instruktażu) nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach, na których występują duże zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku. Pracownicy, inne osoby kierujące pracownikami (np. mistrzowie, kierownicy) podlegają szkoleniom nie rzadziej niż co 6 lat. Szkolenie okresowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym.

Sprawą niezwykle ważną jest, aby wszystkie rodzaje szkoleń w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracodawców i pracowników budowlanych realizowane były według programów dostosowanych pod względem formy i treści do poszczególnych rodzajów szkoleń, specyfiki zagrożeń i uciążliwości na określonym stanowisku czy grupie stanowisk.

Niezależnie od ukończonych szkoleń zatrudnieni przy budowie w części wykonywania wykopów, szczególnie operatorzy maszyn budowlanych winni zachować szczególną ostrożność przy robotach ziemnych. Może się bowiem zdarzyć, iż występują nie zaznaczone na mapie geodezyjnej, pomimo jej aktualizacji urządzenia. Należy

zachować szczególną ostrożność przy demontażu i montażu krawężników, przy wykonywaniu wykopów oraz układaniu warstw nawierzchni.

6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywanych robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń:

- instruktaż pracowników,
- prace w pasie drogowym powinny być prowadzone przy zabezpieczeniu zgodnym z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu,
- roboty ziemne należy rozpocząć po powiadomieniu właścicieli sieci podziemnych i wskazaniu ich przebiegu w terenie poprzez wytyczenie geodezyjne,
- pracownicy powinni być wyposażeni w odpowiedni asortyment ubrań roboczych (kamizelki, kaski, obuwie itp.), dostosowany do rodzaju robót które wykonują,
- wykonanie oznakowania robót zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu.

Podpis projektanta

**Tarnowskie Góry, dnia 30.01.2017**

.....

## B. CZĘŚĆ FORMALNO PRAWNA

**6. Spis uprawnień i zaświadczeń o przynależności  
do izby inżynierów budownictwa:**

- mgr inż. Piotr Legomski Uprawnienia budowlane nr: SLK/1896/POOD/07
- mgr inż. Piotr Legomski Zaświadczenie o przynależności do izby
- mgr inż. Maciej Kotyś Uprawnienia budowlane nr: SLK/2138/POOD/08
- mgr inż. Maciej Kotyś Zaświadczenie o przynależności do izby

PROJEKT BUDOWLANY  
Opis techniczny



SLK/OKK/7131/1896/07

Katowice, dnia 20 grudnia 2007 r.

**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.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 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.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śl.OIIB**

**n a d a j e**

**Panu(i) Piotrowi Legomski**

Mgr inż. budownictwa

ur. dnia 12 grudnia 1974 w Sosnowcu

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

**numer ewidencyjny SLK/1896/POOD/07**

**do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

**UZASADNIENIE**

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Katowicach na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan(i) **Piotr Legomski** posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał(a) pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych **do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej**.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

**Pouczenie**

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru 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 Śl.OIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

**Otrzymują:**

1. Pan(i) Piotr Legomski  
Królowej Jadwigi 25/60  
41-300 Dąbrowa Górnicza
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor  
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



**Skład orzekający OKK**

1.   
Mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz
2.   
Mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.   
Mgr inż. Tadeusz Lipiński


**Za zgodność z oryginałem**

**zakres:**

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego w związku z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie **Pan(i) Piotr Legomski** jest uprawniony(a) w specjalności **drogowej** do:

- 1) projektowania obiektów budowlanych, takich 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) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego
  - 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń.**

Zgodnie z § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie niniejsze uprawnienia uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.

PRZEWODNICZĄCY  
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ  
ŚLĄSKIEGO OKRĘGU ARCHITEKTÓW I INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
  
mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz

**Za zgodność z oryginałem**



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-FZH-QFB-61F \*

Pan Piotr Legomski o numerze ewidencyjnym SLK/BM/2392/04  
adres zamieszkania ul. Szczęść Boże 104b, 42-600 Tarnowskie Góry  
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2017-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-12-16 roku przez:

Franciszek Buszka, 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.piiib.org.pl](http://www.piiib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



**Za zgodność z oryginałem**





SLK/OKK/7131/2138/08

Katowice, dnia 17 grudnia 2008 r.

### 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.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 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.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

#### Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śl.OIIB n a d a j e

**Panu(i) Maciejowi Kotyś**

Mgr inż. budownictwa  
ur. dnia 14 listopada 1978 w Bytomiu

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
numer ewidencyjny SLK/2138/POOD/08

**do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

### UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Katowicach na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan(i) **Maciej Kotyś** posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał(a) pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych **do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej**.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

#### Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru 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 Śl.OIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

#### Otrzymują:

1. Pan(i) Maciej Kotyś  
Chorzowska 55/18  
41-902 Bytom
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor  
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



#### Skład orzekający OKK

1.   
Mgr inż. Zbigniew Dzieńiewicz
2.   
Mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.   
Mgr inż. Tadeusz Lipiński

**Za zgodność z oryginałem**



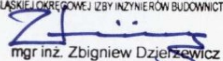
**z a k r e s:**

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego w związku z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie **Pan(i) Maciej Kotyś** jest uprawniony(a) w specjalności **drogowej** do:

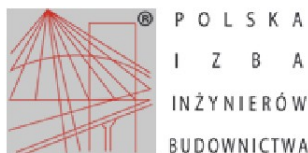
- 1) projektowania obiektów budowlanych związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:
  - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
  - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
- 2) sprawdzania projektów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

**bez ograniczeń.**

Na podstawie §15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.

PRZEWODNICZĄCY  
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ  
ŚLĄSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
  
mgr inż. Zbigniew Dzięczewicz

**Za zgodność z oryginałem**



#### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-1RK-S5D-R6G \*

Pan Maciej Kotyś o numerze ewidencyjnym SLK/BD/5921/09  
adres zamieszkania ul. Chorzowska 55/18, 41-902 Bytom  
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-12-29 roku przez:

Franciszek Buszka, 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



**Za zgodność z oryginałem**

## **C. CZĘŚĆ GRAFICZNA**