

PONDUS

CEZARY WITAS

ul. Szara 10, 05-200 Wołomin
NIP 532-118-48-74
REGON 143182065



Stadium

PROJEKT WYKONAWCZY

Nazwa i adres obiektu budowlanego

**PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807
POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE PRZEPUSTU
I BUDOWIE NOWEGO PRZEPUSTU W GOŃCZYCACH W KM 18+099**
w ramach umowy
**PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807
POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE ISTNIEJĄCEGO PRZEPUSTU
W GOŃCZYCACH W KM 18+099
I BUDOWIE NOWEGO OBIĘTKU INŻYNIERSKIEGO**

Numery działek

dz. nr 912/11 obręb 0004 – Gończyce
jednostka ewidencyjna 143011_2
gmina Sobolew, powiat garwoliński, województwo mazowieckie

Nazwa i adres Inwestora

ZARZĄD WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO
ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa
reprezentowany przez
Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa

Nazwa i adres jednostki projektowania

PONDUS
Cezary Witas
ul. Szara 10,
05-200 Wołomin

Autorzy opracowania

PROJEKTANT

mgr inż. Cezary Witas
Wa-332/01

SPRAWDZAJĄCY

mgr inż. Marta Drągowska
MAZ/0418/POOM/10

Wołomin, wrzesień 2025r.

PROJEKT WYKONAWCZY

**PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807
POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE PRZEPUSTU
I BUDOWIE NOWEGO PRZEPUSTU W GOŃCZYCACH W KM 18+099**

w ramach umowy

**PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807
POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE ISTNIEJĄCEGO PRZEPUSTU
W GOŃCZYCACH W KM 18+099
I BUDOWIE NOWEGO OBIETKU INŻYNIERSKIEGO**

SPIS TREŚCI

I. KLAUZULA I UPRAWNIENIA PROJEKTANTÓW

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa formalna opracowania
2. Podstawa merytoryczna opracowania
3. Cel i zakres opracowania
4. Warunki gruntowo-wodne
5. Opis stanu istniejącego
6. Założenia projektowe
7. Rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe
8. Konstrukcja nawierzchni
9. Odwodnienie
10. Oświetlenie
11. Zieleń
12. Rozwiązania projektowe mostowe
13. Organizacja robót – organizacja ruchu
14. Uwagi realizacyjne
15. Materiały pochodzące z rozbiórki

III. INFORMACJA BIOZ

IV. ZAŁĄCZNIKI

1. Geotechniczne warunki posadowienia – opracowanie Georotar – listopad 2024.
2. Decyzja Pozwolenie Wodnoprawne – WW.ZUZ.4210.324.2025 z 10.07.2025r.
3. Uzgodnienie konstrukcji nawierzchni – I-6.453.244.2025.1.AK z 17.09.2025r.
4. Zaświadczenie Wojewody Mazowieckiego – WIR-I.7843.2.401.2025.LK z 13.08.2025r.

V. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Orientacja	rys. PW.01
2. Stan istniejący. Plan sytuacyjny	rys. PW.02
3. Inwentaryzacja przepustu. Rysunki ogólne	rys. PW.03
4. Stan projektowany. Plan sytuacyjno-wysokościowy	rys. PW.04
5. Stan projektowany. Widok z góry uwagi	rys. PW.05
6. Przekrój normalny	rys. PW.06
7. Geometria przepustu. Przekroje i widoki od czoła	rys. PW.07
8. Geometria i zbrojenie żelbetowej płyty zespalającej	rys. PW.08
9. Geometria i zbrojenie czoła przepustu strona północna	rys. PW.09
10. Geometria i zbrojenie czoła przepustu strona południowa	rys. PW.10
11. Balustrada stalowa	rys. PW.11
12. Geometria i zbrojenie komory wlotowej	rys. PW.12
13. Profil podłużny rowu i przekroje rowu	rys. PW.13
14. Fazowanie robót	rys. PW.14

VI. SZCZEGÓŁOWE SPECYFIKACJE TECHNICZNE

VII. PRZEDMIAR ROBÓT

VIII. KOSZTORYS INWESTORSKI

IX. PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

X. PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

XI. DOKUMENTACJA NA NOŚNIKU USB

I. KLAUZULA I UPRAWNIENIA PROJEKTANTÓW

Wołomin, dn. 24.09.2025r.

OŚWIADCZENIE

Oświadczamy, że:

PROJEKT WYKONAWCZY

**PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807
POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE PRZEPUSTU
I BUDOWIE NOWEGO PRZEPUSTU W GOŃCZYCACH W KM 18+099**

w ramach umowy
**PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807
POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE ISTNIEJĄCEGO PRZEPUSTU
W GOŃCZYCACH W KM 18+099
I BUDOWIE NOWEGO OBIETKU INŻYNIERSKIEGO**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu jakiemu ma służyć.

.....
podpis Projektanta

.....
podpis Sprawdzającego

Warszawa, dnia 22 października 2001 r.

WOJEWODA MAZOWIECKI

Nr ewid.uprawnień: Wa-332/01

DECYZJA Nr 460/U/01

Na podstawie art. 13 i 14 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane /Dz.U. Nr 89 z 1994 r. poz.414 z późn.zmianami/ oraz § 9 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz.U. Nr 8 z 1995 r. poz.38/, w związku z art. 104 § 1 i 2 Kpa, po rozpatrzeniu wniosku Pana Cezarego Mikołaja Witas na podstawie dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie /dyplom Politechniki Warszawskiej – Wydział Inżynierii Lądowej, kierunek budownictwo w zakresie konstrukcji budowlanych i inżynierskich/ i praktykę zawodową oraz na podstawie pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane złożonego przed Komisją egzaminacyjną –

N A D A J Ę

**Panu magistrowi inżynierowi
Cezaremu Mikołajowi Witas
ur. dnia 06 grudnia 1972 r. w Otwocku**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
DO PROJEKTOWANIA
BEZ OGRANICZEŃ
W SPECJALNOŚCI KONSTRUKCYJNO-BUDOWLANEJ**

Zgodnie z § 4 ust. 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń stanowią również podstawę do sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej tymi uprawnieniami.

UZASADNIENIE

W związku z potwierdzeniem przez Komisję egzaminacyjną, powołaną przez Wojewodę Mazowieckiego Zarządzeniem Nr 173 z dnia 09 listopada 1999 r., posiadania przez Pana Cezarego Mikołaja Witas wymaganego prawem wykształcenia oraz praktyki zawodowej koniecznej do uzyskania uprawnień budowlanych w powyższej specjalności i po uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu na uprawnienia budowlane – orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego.



Z up. Wojewody Mazowieckiego
ARCHITEKT WOJEWÓDZKI
Barbara Łasinska
mgr inż. arch. Barbara Łasinska



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
MAZ-XR6-SPZ-TSL *

Pan CEZARY WITAS o numerze ewidencyjnym MAZ/BO/0384/02
adres zamieszkania [REDACTED]
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-01-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-12-11 13:32:00 roku przez:

Roman Lulis, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 781 K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

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





sygn. akt. MAZ/7131/ 478 /10 /M

Warszawa, dnia 28 grudnia 2010 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 b) 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, § 19 ust. 1 i 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 późn. zm.)

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

**Pani Marcie Dragowskiej
magister inżynier**

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr MAZ/0418/POOM/10

do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej

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, 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 § 19 ust. 1 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) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
- 2) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.

IV. Na mocy § 19 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają również do: obliczania światła mostów i przepustów.

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. Zygmunt Garwoliński





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-69F-UM2-GN8 *

Pani MARTA DRĄGOWSKA o numerze ewidencyjnym MAZ/BM/0154/11

adres zamieszkania

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-03-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-02-27 15:46:35 roku przez:

Roman Lulis, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 781 K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

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



PROJEKT WYKONAWCZY

PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807 POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE PRZEPUSTU I BUDOWIE NOWEGO PRZEPUSTU W GOŃCZYCACH W KM 18+099

w ramach umowy

PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807 POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE ISTNIEJĄCEGO PRZEPUSTU W GOŃCZYCACH W KM 18+099 I BUDOWIE NOWEGO OBIĘTKU INŻYNIERSKIEGO

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA FORMALNA OPRACOWANIA

Podstawę formalną opracowania stanowi Umowa Nr 585/MZDW/09/2024/I zawarta w dniu 26.09.2024r. pomiędzy:

- Województwem Mazowieckim ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa – Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich, ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa a firmą:
- PONDUS Cezary Witas, ul. Szara 10, 05-200 Wołomin.

2. PODSTAWA MERYTORYCZNA OPRACOWANIA

- [1] Ustawa prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r.
- [2] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
- [3] Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.
- [5] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych.
- [6] PN-EN 1990:2004. Podstawy projektowania konstrukcji.
- [7] PN-EN 1991-1-1:2004. Oddziaływania na konstrukcje. Część 1-1: Oddziaływania ogólne. Ciężar objętościowy, ciężar własny, obciążenia użytkowe w budynkach.
- [8] PN-EN 1991-1-1:2004. Oddziaływania na konstrukcje. Część 1-7: Oddziaływania ogólne. Oddziaływania wyjątkowe.

- [9] PN-EN 1991-2:2007. Oddziaływania na konstrukcje. Część 2. Obciążenia ruchome mostów.
- [10] PN-EN 1997-1:2008. Projektowanie geotechniczne. Część 1: Zasady ogólne.
- [11] PN-EN 12063:2201. Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Ścianki szczelne.
- [12] PN-EN 1993-5:2009. Projektowanie konstrukcji stalowych. Część 5: Palowanie i ścianki szczelne.
- [13] Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-M-11 „Wytyczne projektowania elementów powiązania drogowych obiektów inżynierskich z terenem i drogą”.
- [14] Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-M-21-2 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 2: Podstawowe wiadomości o drogowych obiektach mostowych”.
- [15] Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-M-32 „Wytyczne projektowania zabezpieczenia antykorozyjnego betonowych elementów drogowych obiektów inżynierskich”.
- [16] Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-M-71 „Katalog typowych elementów i urządzeń wyposażenia drogowych obiektów inżynierskich”.
- [17] Opis przedmiotu zamówienia.
- [18] Materiały geodezyjne – opracowanie PUGKiP „GeoPin” – Otwock, grudzień 2024r.;
- [19] Geotechniczne warunki posadowienia – opracowanie Georotar – Gliniak, listopad 2024.;
- [20] Wizje lokalne i dokumentacja fotograficzna.

3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest przedstawienie rozwiązań technicznych dla rozbiórki istniejącego przepustu o przekroju prostokątnym i budowie nowego przepustu o przekroju rurowym w miejscowości Gończyce w km 18+099 drogi wojewódzkiej nr 807.

Zakres opracowania obejmuje opis techniczny oraz rysunki z przedstawieniem rozwiązań projektowych.

4. WARUNKI GRUNTOWO - WODNE

W obszarze planowanej inwestycji powierzchniowo występuje nasyp glebowo-piaszczysty o miąższości około 1,6 m. Poniżej stwierdzono osady niespoiste. W otworze 1 jest to piasek średni z częściami organicznymi w stanie luźnym. Poniżej, a w otworze 2 bezpośrednio pod warstwą nasypu zalega piasek drobny. Jego stan określono jako średnio zagęszczony. Pod nimi zalegają spoiste osady pochodzenia zastoiskowego w postaci pyłu w stanie twardoplastycznym. Swobodne zwierciadło wody gruntowej stabilizowało się na głębokości 1,30 – 1,50 m pod powierzchnią terenu (rzędna około 156,1 m n p.m.). Badania geotechniczne były wykonywane w okresie o niskich opadach i niskim stanie wody gruntowej.

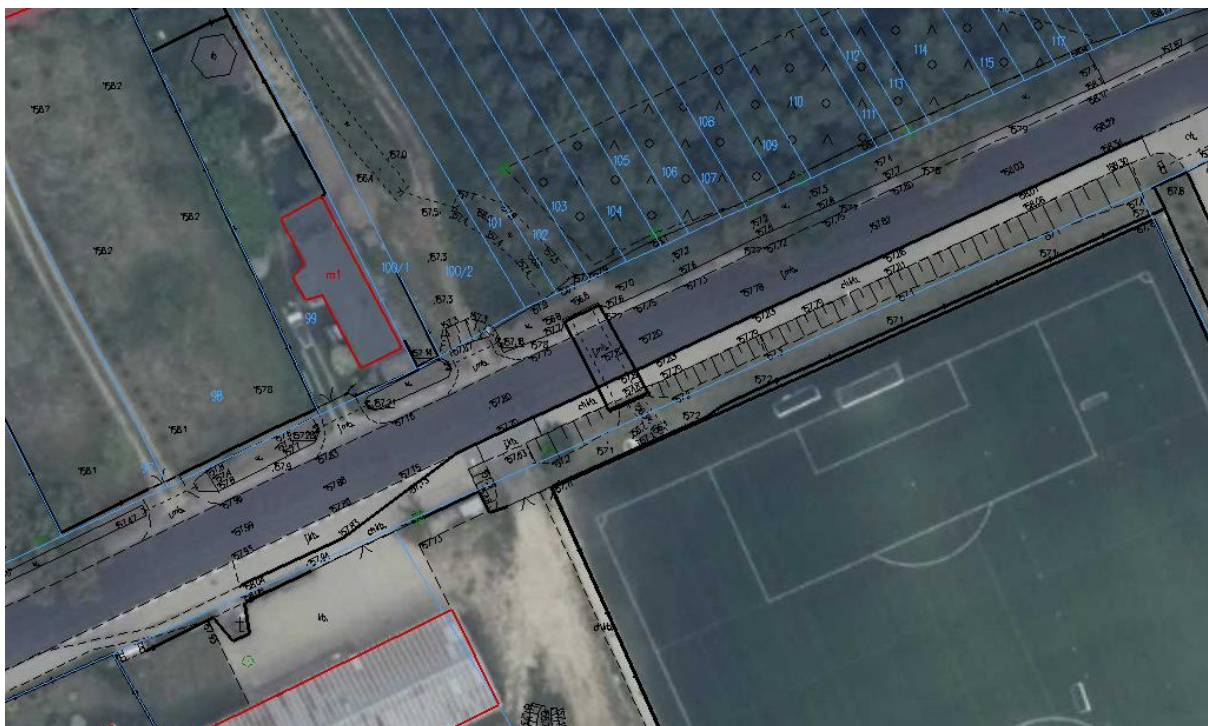
Ze względu na zalegające w podłożu warstwy nienośne zakłada się wymianę istniejącego nasypu oraz nienośnej warstwy pod nasypem na grunt niespoisty, niewysadzinowy, nośny lub na wzmocnieniu tego obszaru. Dotyczy to warstwy określonej w dokumentacji geotechnicznej jako IIa (Ps+H) – na szerokości rozbieranego przepustu.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych stwierdzone warunki gruntowo-wodne należy uznać za proste, a projektowaną inwestycję należy zaliczyć do drugiej kategorii geotechnicznej.

5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

5.1 Lokalizacja inwestycji

Odcinek DW nr 807 objęty opracowaniem położony jest w województwie mazowieckim na terenie powiatu garwolińskiego, w gminie Sobolew. Droga wojewódzka nr 807 w miejscowości Gończyce przekracza rów melioracyjny.



Rys. 1 Lokalizacja inwestycji (www.mapy.geoportal.gov.pl)

5.2 Układ drogowy

Droga Wojewódzka nr 807 na przebudowywanym odcinku jest drogą klasy G; w rejonie drogowym MZDW: Garwolin. Jest to droga jednojezdniowa o szerokości około 6.3m, o daszkowym przekroju poprzecznym. Przewidziany do rozbiórki przepust zlokalizowany jest na prostym odcinku drogi. Po południowej stronie jezdni, wzdłuż drogi, biegnie chodnik o szerokości około 2m; przed obiektem po prawej stronie znajduje się zjazd zwykły. Po stronie północnej jezdni nie ma krawężnika, opaskę stanowi pobocze gruntowe o szerokości około 1m. Przed obiektem po lewej stronie zlokalizowany jest zjazd zwykły (poza obszarem robót).

Przekrój poprzeczny drogi składa się z:

- 2 pasów ruchu o szerokości ~3.2m każdy (nawierzchnia bitumiczna),
- nieutwardzonego pobocza po lewej stronie drogi o szerokości ~1m,
- chodnika o szerokości 2m.

Na bezpośrednich dojazdach do przepustu, po obu stronach drogi, nie ma drogowych barier ochronnych, na czołach przepustu nie ma balustrad.

Wzdłuż drogi – na przebudowywanym odcinku – zlokalizowany jest, po lewej stronie, rów drogowy. Odwodnienie odbywa się dzięki spadkom podłużnym i poprzecznym na pobocze gruntowe oraz poprzez korytko liniowe w chodniku na skarpę nasypu drogowego.

Droga wojewódzka nr 807 na odcinku zakładanej inwestycji jest oświetlona.

Wzdłuż drogi na tym odcinku nie rosną krzewy; przed obiektem, po stronie prawej, rośnie drzewo – bez wpływu na roboty.

Istniejące instalacje:

- podziemna sieć elektryczna **eN** – biegnie po południowej stronie drogi, na granicy pasa drogowego;
- wodociąg **w** – biegnie po południowej stronie drogi, poza pasem drogowym;
- napowietrzna sieć elektryczna – biegnie po południowej stronie drogi (słupy poza obrzeżem chodnika);
- dodatkowo projektowana kanalizacja **k** – trasa biegnie po południowej stronie drogi, na granicy ogrodzenia boiska.

5.3 Istniejący przepust

Istniejący przepust to żelbetowa rama o przekroju prostokątnym. Umożliwia on przeprowadzenie pod drogą wojewódzką 807 rowu melioracyjnego (cieku bez nazwy). Rów doprowadza swoje wody do Promnika łącząc się z nim w km 27+785 rzeki. Pod drogą DW807 wody z rowu prowadzone są przepustem o świetle 260÷265cm i wysokości ~100cm. Wskutek zamulenia dna obecny prześwit jest zmniejszony do ~64 ÷ 78cm. Przepust mierzy 1165cm długości i jest obustronnie zakończony prostopadłymi ściankami czołowymi wtopionymi w nasyp drogowy.

Do przepustu po północnej stronie drogi wpadają wody z rowów drogowych oraz rowu melioracyjnego. Na odpływie z przepustu szerokość rowu jest ograniczona pionowymi ściankami z pozostawieniem ziemnej dolnej części o przekroju trapezowym. Około 7,5m za wylotem (już poza pasem drogi wojewódzkiej) rów ten zamyka studnia wpadowa, od której bierze początek podziemny kanał deszczowy o średnicy 80cm prowadzący wody w kierunku Promnika.

Przepust nie posiada dokumentacji archiwalnej.

Nawierzchnia nad obiektem jest bitumiczna. Jej stan jest bardzo dobry, niedawno została wymieniona. Odwodnienie z poziomu nawierzchni jest powierzchniowe.

Brak ścieków skarpowych, brak schodów skarpowych.

Po obiekcie nie są prowadzone instalacje obce.

W ramach inwestycji przepust zostanie rozebrany w całości.

Podstawowe parametry istniejącego przepustu:

Długość przepustu (długość płyty pomostu): ~11,65m

Światło poziome:	~2,6m
Światło pionowe:	~1,0m
Kąt skosu przepustu względem osi drogi:	~90°

6. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Zakłada się przebudowę drogi wojewódzkiej nr 807 polegającą na:

- rozbiórce przepustu ramowego o wymiarach ~260 x 100 x 1165cm
- budowie w tym miejscu przepustu rurowego o średnicy 80cm i dł. 12,3m z komorą przed wlotem.
- wyrównaniu spadków podłużnych koryt rowu melioracyjnego; są to roboty konserwacyjne w celu zachowania funkcji rowów.

Przebudowa odcinka drogi oraz budowa nowego przepustu pod DW807 ma na celu zapewnienie optymalnych parametrów budowli zwiększających bezpieczeństwo i komfort użytkowników drogi.

7. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWE

Zakłada się przebudowę drogi na długości około 15m w granicach istniejącego pasa drogowego – bez jego zmiany. Jest to niezbędny zakres związany z rozbiórką istniejącego przepustu skrzynkowego oraz z wykonaniem nowego przepustu rurowego.

Nie zakłada się zmiany położenia osi jezdni, krawędzi jezdni, linii krawężnika, linii zewnętrznego obrzeża chodnika, położenia ścieku odwodnienia liniowego, rzędnych niwelety, pochylenia podłużnego i poprzecznego jezdni oraz chodnika.

Przed rozpoczęciem robót należy wykonać dokładną inwentaryzację geodezyjną strefy prowadzonych robót, w szczególności strefę robót rozbiórkowych.

Ze względu na zalegające w podłożu warstwy nienośne zakłada się wymianę istniejącego nasypu oraz nienośnej warstwy pod nasypem na grunt niespoisty, niewysadzinowy, nośny. Podłoże pod warstwami konstrukcyjnymi nawierzchni dróg należy doprowadzić do stanu spełniającego wymagania jak dla podłoża G1.

Podstawowe parametry techniczne:

- | | |
|--------------------------|-----|
| • klasa techniczna drogi | G |
| • kategoria ruchu | KR5 |
| • liczba jezdni | 1 |
| • liczba pasów ruchu | 2 |

- szerokość pasa ruchu ~3,0m
- szerokość opaski zew. jezdni (strona lewa): ~1,0m,
- szerokość chodnika 2.0m

8. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Konstrukcja nawierzchni przebudowywanego odcinka jezdni nad przepustem (odtworzenie):

- warstwa ścieralna z AC 11S PMB 45/80-55 KR5 4cm
- warstwa wiążąca z AC 16 W PMB 25/55-60 KR5 8cm
- warstwa podbudowy z AC 22P 35/50 KR5 11cm
- warstwa podbudowy KŁSM 20cm
- zasypka gruntowa, pospółka
- wymiana nienośnych warstw gruntu [założono wymianę gruntu Ps+H (otwór nr 1) pod korpusem nasypu drogowego] – doprowadzenie do stanu spełniającego wymagania jak dla podłoża G1

Konstrukcja nawierzchni przebudowywanego chodnika (odtworzenie):

- kostka betonowa 6cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3cm
- warstwa podbudowy KŁSM 15cm

Konstrukcja umocnienia skarpy, dna rowu i czoła przepustu od strony północnej:

- umocnienie z kamienia polnego o gr. 12-20cm na zaprawie cementowej

Konstrukcja umocnienia skarpy od strony czoła południowego:

- umocnienie z płyt ażurowych 40x60x8 z wypełnieniem betonem
- podbudowa z betonu C8/10 gr. 15cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5cm

Konstrukcja pobocza gruntowego (odtworzenie)

- warstwa pobocza z KŁSM lub tłucznia kamiennego 0/31,5 gr. 15cm.

9. ODWODNIENIE

Droga wojewódzka nr 807 na odcinku zakładanej inwestycji jest odwadniana w sposób powierzchniowy. Sposób odwodnienia jezdni i chodnika po odtworzeniu nawierzchni nie

ulega zmianie. W ramach prowadzonych prac zakłada się rozbiórkę oraz odtworzenie ścieku liniowego w chodniku (prostopadłego do osi jezdni).

Konstrukcja ścieku liniowego:

- korytko odwodnienia liniowego o klasie obciążenia D400
szerokość w świetle min. 20cm, wysokość zmienna
- podbudowa z betonu C25/30 gr. min. 20cm.

10. OŚWIETLENIE

Droga wojewódzka nr 807 na odcinku zakładanej inwestycji jest oświetlona. Planowane roboty nie mają wpływu na istniejące oświetlenie.

11. ZIELEŃ

Na odcinku drogi stanowiącej dojazd do przepustu rośnie jedno duże drzewo. Planowane roboty nie mają wpływu na istniejącą zielen.

12. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE MOSTOWE

12.1 Rozwiązania ogólne

Zakłada się przebudowę drogi wojewódzkiej nr 807 polegającą na rozbiórce przepustu ramowego i budowie w tym miejscu przepustu technicznego o zamkniętym przekroju poprzecznym, przeznaczonego do przeprowadzenia rowu melioracyjnego. Prace będą prowadzone metodą „połówkową” przy utrzymaniu ciągłości ruchu na drodze wojewódzkiej w sposób wahadłowy (naprzemienny) oraz ruchu pieszych.

Projektowany przepust to żelbetowa konstrukcja z rur o średnicy 80cm i długości 1230cm ułożonych ze spadkiem podłużnym 1,5%. Głowicę wylotową stanowi pionowa ścianka ze skrzydłami wtopionymi w nasyp. Natomiast na wlocie rura przepustu będzie skośnie ścięta. Przed wlotem przewidziano komorę o wymiarach w planie 60 x 100cm z dnem na rzędnej 156,08 m n.p.m., obniżonym w stosunku do dna rury o 20cm. Dno komory umocnione płytami wielootworowymi ułożonymi na geowłókninie. Do komory tej włączono rowy drogowe na rzędnych 156,78 i 156,98m n.p.m. oraz rów melioracyjny na rzędnej 156,58m n.p.m.

12.2 Parametry techniczne

Dane techniczne nowego przepustu:

- światło przepustu: średnica 800mm,
- długość całkowita obiektu ze skrzydełkami: 12,3m

12.3 Rozwiązania konstrukcyjne

12.3.1 Posadowienie obiektu

Zaprojektowano posadowienie bezpośrednie przepustu, na fundamencie z gruntu stabilizowanego cementem. Do stabilizacji gruntu należy użyć cementu w ilości zapewniającej uzyskanie wytrzymałości $R=5\text{MPa}$.

Projekt Technologiczny zabezpieczenia wykopu na czas wykonania prac zostanie opracowany przez Wykonawcę.

12.3.2 Konstrukcja nośna obiektu

Obiekt zaprojektowano z prefabrykowanych elementów żelbetowych. Prefabrykaty rurowe o średnicy $\varnothing 800$ należy wykonać w formach stalowych w Wytwórni z betonu klasy C35/45. W prefabrykatkach należy przewidzieć łączniki zbrojeniowe (wklejone w prefabrykat) służące do zespolenia z żelbetową płytą wykonywaną na miejscu. Skrajny prefabrykat od strony wlotu jest ścięty, dostosowany do nachylenia korpusu nasypu drogowego. Płyta żelbetowa z betonu C30/37 o przekroju daszkowym o spadku 4%.

Połączenia pomiędzy prefabrykatami należy wykonać w postaci betonowych zamków, które (wraz z płytą zespalałą) uniemożliwią wzajemne przemieszczenia poziome i pionowe w płaszczyźnie prostopadłej dla osi podłużnej obiektu.

12.3.3 Ścianki czołowe przepustu

Czoło przepustu od strony wlotu jest ścięte, dostosowane do nachylenia skarpy korpusu drogowego, należy je wykonać na miejscu z betonu C30/37. Po wykonaniu czoła wlotowego zostanie na nim ułożone umocnienie z kamienia naturalnego na zaprawie cementowej.

Ścianka czołowa od strony wylotu to prostopadły do osi przepustu mur o grubości 30cm i długości 500cm. Ściankę należy wykonać na miejscu z betonu C30/37.

Powierzchnie betonowe przepustu stykające się z gruntem należy zabezpieczyć poprzez trzykrotne posmarowanie roztworami asfaltowymi na zimno ($R+2P$).

Na poziomej powierzchni gzymsu należy wykonać nawierzchnio-izolację z żywic epoksydowych gr. 6mm.

Beton ścianki czołowej nad terenem należy zabezpieczyć warstwą powłoki hydrofobowej. Dopuszcza się również zabezpieczenie antykorozyjne poprzez wykonanie

powłok malarskich bez zdolności pokrywania zarysowań, grubość powłoki $0,05 < d < 0,3 \text{ mm}$.

12.3.4 Zasyпки

Zasyпки konstrukcyjne należy wykonać gruntem przepuszczalnym spełniającym minimalne parametry:

- gęstość objętościowa $\gamma \leq 19 \text{ kN/m}^3$
- kąt tarcia wewnętrznego $\varphi \geq 32^\circ$
- wskaźnik zagęszczenia $I_s \geq 1.00$.

12.3.5 Balustrady

Na długości ścianki czołowej wylotu przepustu zaprojektowano balustradę szczeblinkową o wysokości 110cm.

Zaleca się montaż balustrady z blachą kotwiącą słupków dopasowaną do nachylenia poprzecznego gzymsu. Dopuszcza się stosowanie podlewek wyrównawczych z zaprawy epoksydowej.

Balustrady należy ocynkować ogniowo warstwą o grubości min. 85 mikronów.

Przed przystąpieniem do montażu, Wykonawca wykona projekt warsztatowy uwzględniając właściwy rozstaw słupków oraz sposób kotwienia.

12.3.6 Otoczenie obiektu - skarpy

Skarpy na dojazdach do mostu, na długości robót nawierzchniowych, należy zreprofilować i poddać darniowaniu z obsianiem trawą oraz umocnieniu w miejscach wskazanych w dokumentacji rysunkowej.

12.3.7 Znaki pomiarowe

W celu umożliwienia stałego monitorowania obiektu w czasie jego eksploatacji, na obiekcie zaprojektowano znaki pomiarowe.

Znaki powinny być wykonane na obu czołach przepustu – wlocie i wylocie. W pobliżu obiektu zaprojektowano stały znak wysokościowy zlokalizowany w granicach pasa drogowego. Znak ten powinien być powiązany ze znakami umocowanymi na obiekcie. Stały znak wysokościowy należy wykonać w kształcie ostrosłupa ściśłego, z betonu klasy min. C25/30, posadzić poniżej poziomu przemarzania i nawiązać do niwelacji państwowej.

12.3.8 Kolorystyka obiektu

Proponuje się pozostawienie czoła przepustu w naturalnym kolorze betonu oraz pozostawienie projektowanych balustrad w kolorze ocynku lub pomalowanie ich na kolor RAL 7047.

- konstrukcja - elementy betonowe – naturalny kolor betonu – lub kolor szary betonowy RAL 7023;
- balustrady na obiekcie – naturalny kolor ocynku ogniowego lub kolor szary mleczny RAL 7047.

12.3.9 Materiały

Podczas budowy zostaną wykorzystane następujące materiały:

Oznaczenia betonu konstrukcyjnego wg obowiązujących norm:

<i>Element</i>	<i>Klasa betonu</i>	<i>Klasa ekspozycji</i>
<i>Przebieg fabrykat rurowy</i>	<i>C35/45</i>	<i>XC4, XD1, XF2</i>
<i>Płyta zespawająca</i>	<i>C30/37</i>	<i>XC4, XD1, XF2</i>
<i>Ściany czołowe</i>	<i>C30/37</i>	<i>XC4, XD1, XF2</i>
<i>Beton podkładowy</i>	<i>C12/15</i>	<i>X0</i>

Stal zbrojeniowa: $f_{yk}=500\text{MPa}$ klasa ciągliwości C

Na budowie należy stosować materiały i urządzenia posiadające wymagane:

- certyfikaty na znak bezpieczeństwa;
- certyfikaty zgodności z PN lub aprobatami technicznymi;
- deklaracje zgodności z PN lub aprobatami technicznymi.

Stosowanie materiałów i urządzeń nie posiadających w/w certyfikatów i deklaracji zgodności zgodnie z obowiązującymi przepisami jest niedopuszczalne.

Za sprawdzenie przydatności materiałów oraz jakość wbudowania odpowiada Wykonawca robót, który przed ich rozpoczęciem, zobowiązany jest do przedstawienia dla każdej dostawy deklaracji zgodności lub certyfikatu zgodności materiału z Polską Normą lub w przypadku jej braku aprobatą techniczną.

Przed przystąpieniem do robót, kierownik budowy zobowiązany jest dostarczyć Inwestorowi (Inspektorowi Nadzoru) „Program Zapewnienia Jakości” (PZJ) dotyczący sposobu realizacji inwestycji.

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

12.4 Prace związane z konserwacją rowu melioracyjnego

Rów melioracyjny przekraczany w Gończycach drogą wojewódzką nr 807 (DW807) nie jest klasyfikowany jako powierzchniowa woda płynąca i nie jest wydzielony ewidencyjnie.

W podziale hydrograficznym, w Systemie Informatycznym Gospodarki Wodnej, zlewnia rowu nie jest odrębnie wydzielona i stanowi część zlewni Promnika na odcinku od dopływu spod Anielowa do dopływu z Sokoła.

Rów rozpoczyna swój bieg po południowej stronie wsi Mazurki i płynie w kierunku południa, do Promnika. Koryto rowu jest bardzo zaniedbane, a na niektórych odcinkach zanika wręcz i nie jest pokazywane na mapach. DW807 przekracza rów ok. 155m od jego ujścia do Promnika. Rów mierzy ~1,5km długości, a deniwelacje na jego trasie nie przekraczają 25m - średni spadek rzeki nieznacznie przekracza 1,5%. W ostatnich latach rów poniżej wylotu z przepustu pod DW807 przełożono poza budowane obok boisko. Wody z rowu poprowadzono na długości ~30m rurociągiem z tworzyw sztucznych o średnicy 800mm.

W rowie na odpływie przewidziano roboty konserwacyjne polegające na wyrównaniu jego spadku podłużnego do studni wpadowej ($i=1,5\%$) i nadaniu trapezowego przekroju poprzecznego o szerokości dna 50cm ze skarpami o nachyleniu 1:1,5 z pozostawieniem umocnień płytami wielootworowymi.

12.5 Rozbiórka istniejącego przepustu – prace rozbiórkowe

Prace rozbiórkowe należy prowadzić w taki sposób, aby nie dopuścić do jakiegokolwiek zanieczyszczenia gruntu i wód.

Prace będą prowadzone metodą „połówkową” przy utrzymaniu ciągłości ruchu na drodze wojewódzkiej w sposób wahadłowy (naprzemienny) oraz ruchu pieszych.

Szerokość całkowita obiektu wynosi około 3m. Kąt skrzyżowania obiektu z osią przeszkody (drogi) wynosi 90%. Przepust ma przekrój prostokątny o konstrukcji ramy żelbetowej. Długość całkowita obiektu wynosi 11,65m. Światło poziome - 2,6m; światło pionowe -1,0m.

Przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych, Wykonawca opracuje uproszczony projekt technologiczny rozbiórki elementów istniejącego obiektu wraz z harmonogramem robót rozbiórkowych i uzyska jego akceptację przez Inspektora Nadzoru.

Podczas załadunku i transportu materiałów z rozbiórki oraz sprzętu budowlanego należy przestrzegać prawa w zakresie m.in. ruchu drogowego.

Roboty rozbiórkowe należy prowadzić w sposób zapewniający bezpieczeństwo zgodnie z obowiązującymi przepisami ze szczególnym uwzględnieniem robót w pobliżu istniejących sieci uzbrojenia terenu.

Elementy konstrukcyjne przepustu ze względu na niewielkie gabaryty, należy rozebrać tradycyjnymi środkami przewidzianymi do rozbiórki betonu, takimi jak ręczne młoty pneumatyczne oraz młoty i kruszarki zmechanizowane.

Oddziaływanie na środowisko

Projektowane roboty związane z przebudową drogi i obiektu nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko. Materiały z rozbiórki nie są toksyczne i powinny być wywiezione na składowisko odpadów. Do rozliczenia robót wykonawca powinien udokumentować utylizację materiałów pochodzących z rozbiórki zgodnie z wymaganiami aktualnych przepisów o ochronie środowiska.

W trakcie przebudowy drogi i istniejącego obiektu, mogą wystąpić okresowe uciążliwości dla otoczenia, spowodowane hałasem pracujących maszyn i środków transportowych. Podczas rozbiórki będzie miała miejsce emisja gazów spalinowych z pracujących maszyn, pyłów podczas prac ziemnych i rozbiórki betonu, lecz to jedynie w nieznacznym stopniu odbiega od zanieczyszczeń podczas normalnej eksploatacji pasa drogowego.

13. ORGANIZACJA ROBÓT - ORGANIZACJA RUCHU

Zajmowana powierzchnia zaplecza budowy będzie zminimalizowana ze względu na konieczność zachowania otaczającego terenu i niewkraczania na sąsiednie posesje. Nie przewiduje się dodatkowego zniszczenia zbiorowisk roślin w związku z organizacją zaplecza.

Budowa obiektu zakładu:

- roboty przygotowawcze;
- roboty rozbiórkowe chodnika na przepuście i dojazdach dla I etapu;
- zmiana czasowej organizacji ruchu - roboty rozbiórkowe i budowlane na przepuście i dojazdach dla II etapu;
- zmiana czasowej organizacji ruchu;
- roboty rozbiórkowe i budowlane na przepuście i dojazdach dla III etapu;
- wdrożenie stałej organizacji ruchu.

Ogólne zasady przedstawiono poniżej:

Przewiduje się prowadzenie prac budowlanych połówkowo, przy zamknięciu jednego pasa ruchu i prowadzeniem ruchu wahadłowo. W Etapie 1 – na czas rozbiórki chodnika i przystosowania terenu do robót systemem połówkowym, sterownie ruchu będzie odbywało się ręcznie, przez uprawnione osoby. W Etapie 2 i Etapie 3 sterowanie ruchem odbywać się będzie za pomocą sygnalizacji świetlnej, a gdy zajdzie taka konieczność również ręcznie przez uprawnione osoby.

Do realizacji robót przewidziano następujące etapy organizacji ruchu:

Etap I – przewidziany został na czas robót rozbiórkowych w zakresie chodnika dla pieszych od strony pasa ruchu w kierunku m. Garwolin oraz przystosowania terenu do prowadzenia robót systemem połówkowym

Etap II – przewidziany został na czas robót rozbiórkowych i budowlanych na przepuszczu i dojazdach w zakresie lewego pasa ruchu

Etap III – przewidziany został na czas robót rozbiórkowych i budowlanych na przepuszczu i dojazdach w zakresie prawego pasa ruchu.

Po wykonaniu prac zostanie wprowadzona stała organizacja ruchu.

14. UWAGI REALIZACYJNE

Zgodnie z wymaganiami SST Wykonawca we własnym zakresie opracuje wszystkie niezbędne projekty warsztatowe i technologiczne, m.in.:

- projekt fazowania robót;
- projekt elementów niezbędnych dla wprowadzenia czasowej organizacji ruchu;
- projekt technologiczny rozbiórek elementów istniejącego obiektu;
- projekt technologiczny zabezpieczenia wykopów na czas prowadzenia robót;
- projekt technologiczny łączenia prętów zbrojeniowych;
- projekt technologiczny betonowania;
- projekt technologiczny montażu elementów prefabrykowanych;
- projekt warsztatowy balustrad.

Wykonawca przed rozpoczęciem robót jest zobowiązany do zinwentaryzowania ew. występujących istniejących sieci uzbrojenia terenu (poprzez ręczne wykonanie przekopów kontrolnych) oraz do sprawdzenia zgodności z mapą do celów projektowych.

Wszelkie odstępstwa od niniejszego opracowania należy zgłaszać do Nadzoru Autorskiego.

15. MATERIAŁY POCHODZĄCE Z ROZBIÓRKI

Materiały pochodzące z rozbiórki, nadające się do powtórnego wykorzystania lub przetworzenia, takie jak oznakowanie pionowe, destrukty powstały z frezowania nawierzchni i inne wskazane przez Zamawiającego podczas rozbiórki obiektu, stanowią własność Zamawiającego. Na polecenie Zamawiającego Wykonawca robót na własny koszt zobowiązany jest do przetransportowania materiałów z rozbiórki na wskazane składowisko – bazę MZDW Rejon Drogowy Garwolin.

Pozostałe materiały i gruz z rozbiórki, nienadające się do dalszego przetwarzania i/lub wykorzystania, Wykonawca robót jest zobowiązany do zutylizowania we własnym zakresie, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Opracował:

mgr inż. Cezary Witas
(wrzesień 2025)

PONDUS

CEZARY WITAS

ul. Szara 10, 05-200 Wołomin

NIP 532-118-48-74

REGON 143182065



Stadium

PROJEKT WYKONAWCZY

Nazwa i adres obiektu budowlanego

**PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807
POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE PRZEPUSTU
I BUDOWIE NOWEGO PRZEPUSTU W GOŃCZYCACH W KM 18+099**

w ramach umowy

**PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 807
POLEGAJĄCA NA ROZBIÓRCIE ISTNIEJĄCEGO PRZEPUSTU
W GOŃCZYCACH W KM 18+099**

I BUDOWIE NOWEGO OBIĘTKU INŻYNIERSKIEGO

Numerы działek

dz. nr 912/11 obręb 0004 – Gończyce
jednostka ewidencyjna 143011_2

gmina Sobolew, powiat garwoliński, województwo mazowieckie

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Projektant sporządzający informację:

mgr inż. Cezary Witas

upr. Wa-332/01

Informację BIOZ sporządzono na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126)., oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 06 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401).

Wołomin, wrzesień 2025

1. Kolejność wykonywanych robót

Kolejność realizacji inwestycji będzie następująca:

- przygotowanie terenu budowy – organizacja zaplecza budowy;
- rozbiórka istniejącej nawierzchni oraz konstrukcji istniejącego obiektu,
- budowa przepustu oraz odtworzenie chodnika i konstrukcji nawierzchni drogi,
- ewentualna przebudowa i/lub zabezpieczenie kolidującej infrastruktury,
- uporządkowanie terenu i przywrócenie funkcji jaką powinien posiadać.

2. Wskazanie elementów zagospodarowania działki mogących stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż część prac będzie się odbywała na wysokości. Dlatego należy zwrócić szczególną uwagę na elementy zabezpieczające pracujących na wysokości robotników, a także na środki bezpieczeństwa podczas prac prowadzonych podczas robót ziemnych – zagrożenie przysypaniem ziemią oraz na prace prowadzone przy czynnej jezdni komunikacyjnej.

3. Przewidywane zagrożenia w trakcie realizacji robót

Przewidywane zagrożenia mogące wystąpić w trakcie wykonywania robót ziemnych i mostowych stwarza prowadzenie ich bez właściwych zabezpieczeń oraz nie przestrzeganie przepisów BHP.

Zagrożenia wynikające z nieprawidłowego zagospodarowania placu budowy:

- teren budowy nie jest ogrodzony lub skutecznie zabezpieczony przed osobami postronnymi, co może doprowadzić do wypadku z udziałem osób nieupoważnionych do przebywania w obrębie prowadzenia robót,
- instalacje rozdziału energii elektrycznej na terenie budowy nie są zaprojektowane, wykonane oraz utrzymywane w sposób taki, aby nie stanowiły zagrożenia pożarowego lub wybuchowego i nie chronią pracowników przed porażeniem prądem elektrycznym,
- roboty związane z podłączeniem, sprawdzaniem, konserwacją i naprawą instalacji i urządzeń elektrycznych są wykonywane przez osoby nie posiadające odpowiednich uprawnień,
- przewody elektryczne zasilające urządzenia mechaniczne nie są zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi,
- teren budowy nie posiada wyznaczonego, oznakowanego, utwardzonego i odwodnionego miejsca do składowania materiałów i wyrobów,
- składowisko materiałów, wyrobów i urządzeń technicznych nie jest wykonane w sposób wykluczający możliwość wywrócenia, zsunęcia, rozsunięcia się lub spadnięcia składowanych materiałów i urządzeń.

Zagrożenia występujące przy wykonywaniu robót ziemnych:

- upadek pracownika lub osoby postronnej do wykopu (brak wygrozdzenia wykopu balustradami; brak przykrycia wykopu),
- zasypanie pracownika w wykopie wąskoprzestrzennym (brak prawidłowego zabezpieczenia ścian wykopu przed osunięciem się; obciążenie klina naturalnego

- odłamu gruntu urobkiem pochodzącym z wykopu),
- potrącenie pracownika lub osoby postronnej łyżką koparki przy wykonywaniu robót na placu budowy lub w miejscu dostępnym dla osób postronnych (brak wygrodenia strefy niebezpiecznej).

Zagrożenia występujące przy wykonywaniu robót budowlano - montażowych:

- upadek pracownika z wysokości (brak zabezpieczenia wykopów),
- przebywanie osób w pobliżu strefy pracy dźwigów (podnoszenie i przenoszenie elementów bezpośrednio nad terenem gdzie przebywają pracownicy),
- zwalnianie elementów przepustu z zawiesi linowych bez uprzedniego ich zamocowania w miejscu wbudowania,
- brak asekuracji przy pracach, które powinny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby;
- potrącenie pracownika przez przejeżdżające samochody poruszające się droga publiczną (brak wygrodenia strefy robót).

Zagrożenia występujące przy wykonywaniu robót wykończeniowych:

- stanowiska pracy nie stwarzają swobody ruchów niezbędnej do wykonywania określonej pracy,
- nie używanie przez pracowników środków ochrony indywidualnej przy ręcznej lub mechanicznej obróbce elementów betonowych.

Zagrożenia występujące przy wykonywaniu robót budowlanych przy użyciu maszyn i urządzeń technicznych:

- pochwycenie kończyny górnej lub kończyny dolnej przez napęd (brak pełnej osłony napędu),
- potrącenie pracownika lub osoby postronnej łyżką koparki przy wykonywaniu robót na placu budowy w miejscu dostępnym dla osób postronnych (brak wygrodenia strefy niebezpiecznej),
- porażenie prądem elektrycznym (brak zabezpieczenia przewodów zasilających urządzenia mechaniczne przed uszkodzeniami mechanicznymi),
- maszyny i inne urządzenia techniczne oraz narzędzia zmechanizowane nie są montowane, eksploatowane i obsługiwane zgodnie z instrukcją producenta oraz nie spełniają wymagań określonych w przepisach dotyczących systemu oceny zgodności.

Wykonywanie wszelkich robót budowlanych należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP, a w szczególności z:

Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 11 czerwca 2002 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 91, poz. 811) oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47 poz. 401).

4. Sposób prowadzenia instruktażu

Kierownik budowy przed rozpoczęciem robót winien przeprowadzić instruktaż ustny

dla pracowników odnośnie technologii robót, występujących zagrożeniach oraz określeniu zasad postępowania w przypadku ich wystąpienia. Zwrócić uwagę na konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony osobistej, odzieży ochronnej oraz sprzętu ochronnego. Każdorazowo kierownik budowy winien zapoznać robotników budowlanych o zakresie prowadzonych robót budowlanych przed ich rozpoczęciem. Powinien wskazać sposób prowadzenia robót, rodzaj stosowanych narzędzi oraz sprzętu i odzieży roboczej dla danego rodzaju robót. Należy wskazać ewentualne powstanie zagrożenia na danym odcinku robót budowlanych. Objąść konieczność przestrzegania zasad BHP przy obsłudze maszyn i urządzeń oraz zabezpieczenia urządzeń elektrycznych przed możliwością porażenia. Należy prowadzić nadzór bezpośredni nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez osoby do tego celu wyznaczone i odpowiedzialne za zakres swoich obowiązków. Zabrania się spożywania alkoholu na budowie oraz wykonywania robót w stanie nietrzeźwym. Pracownicy powinni zostać przeszkoleni w zakresie BHP przez specjalistyczne służby, prowadzące tego typu szkolenia. Każde szkolenie pracownika należy odnotować w jego książeczce szkoleń. Pracownicy przed przystąpieniem do robót powinni być ubezpieczeni od nieszczęśliwych wypadków oraz posiadać aktualne badania lekarskie, dopuszczające do pracy na wysokościach.

5. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych

Przy robotach budowlanych należy stosować narzędzia i sprzęt budowlany posiadające atesty i świadectwa dopuszczenia do użytkowania w budownictwie. Wszyscy pracownicy winni być ubezpieczeni od następstw nieszczęśliwych wypadków przy pracy. Roboty ręczne należy wykonywać bezwzględnie systemem ręcznym. Należy stosować zabezpieczenia wykopów przy robotach ziemnych. Dla pracowników zabezpieczyć zaplecze sanitarno-socjalne. Robót budowlanych nie należy wykonywać przy złej pogodzie (opady deszczu, śniegu, mrozie czy mgle), przy podmuchach wiatru o znacznej sile. Robotnicy powinni być wyposażeni w sprzęt ochrony osobistej oraz ubranie robocze stosownie do pory roku oraz panującej pogody. Roboty budowlane należy wykonać w sposób całkowicie zapewniający bezpieczeństwo pracy urządzeń elektrycznych takich jak; piła tarczowa oraz ręczny sprzęt elektroniczny. Na budowie winna znajdować się apteczka pierwszej pomocy z niezbędnym wyposażeniem, środki gaśnicze oraz tablica informacyjna budowy wraz z wykazem telefonów alarmowych. Inwestor lub kierownik budowy powinien posiadać sprawny telefon komórkowy oraz sprawny samochód, do wykorzystania w chwili wystąpienia wypadku itp. Na terenie budowy należy przestrzegać porządku, przejścia i dojazdy winne zapewniać bezpieczną i sprawną komunikację oraz ewentualną ewakuację. Teren budowy należy zabezpieczyć przed wejściem osób nieupoważnionych, wywiesić tablice ostrzegawcze. Miejsce przechowywania dokumentacji budowy oraz dokumentów niezbędnych dla prawidłowej eksploatacji maszyn winno być w sposób trwały zabezpieczone przed ich zniszczeniem, utraceniem i kradzieżą.

6. Przepisy i rozporządzenia

Przy sporządzaniu planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na placu budowy, kierownik winien zapoznać się i przestrzegać n/w przepisów:

1. Dz. U. 2003 nr 47 poz. 401 – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych.
2. Dz. U. 2002 nr 91 poz. 811 – Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 11 czerwca 2002 w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.
3. Dz. U. 2001 nr 118 poz. 1263 – Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych.
4. Dz. U. 1977 nr 7 poz. 30 – Rozporządzenie Ministrów Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1977 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych.

Opracował:

mgr inż. Cezary Witas
(wrzesień 2025)