

## PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY

ADRES:	DP nr 1761G m. Parchowo, Pólczo, Ośława-Dąbrowa, Studzienice <i>dz. nr 139/2, 139/1, 204/5, 212, 126 obręb 10 Parchowo, 91, 55/5, 155/3, 340, 232/2, 328/2, 121, 126, 120, 161 obręb 4 Gołczewo, 167, 138, 91/2, 90, 121/2 obręb 7 Jeleńcz, 184, 153 obręb 5 Pólczo, 3 obręb 1 Czarna Dąbrowa, 3/1, 254/1, 3/2, 255, 63, 3/4 obręb 4 Ośława-Dąbrowa, 2/2, 223/1 obręb 11 Studzienice</i>
--------	--

INWESTOR:	<b>Zarząd Dróg Powiatowych w Bytowie</b> ul. Leśna 1 77-100 Bytów
-----------	---

NAZWA OPRACOWANIA:	<b>Remont drogi powiatowej nr 1761G Parchowo – Pólczo - Ośława-Dąbrowa – Studzienice</b>
-----------------------	--

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIĘ NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
	Asystent	Antonino GRACEFFA	-----
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Ludwik MATUSIEWICZ	21/Gd/2002

Gdańsk, maj 2017 r.

## **Oświadczenie projektanta o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.**

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo Budowlane (Dz. U. z 2010 r. nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami), oświadczam, że projekt budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Dokumentacja jest kompletna w rozumieniu celu, któremu ma służyć.

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIĘ NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Ludwik MATUSIEWICZ	21/Gd/2002

Gdańsk, maj 2017 r.

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

### **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

#### **Spis treści**

I. OPIS TECHNICZNY.....	5
1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU.....	5
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	5
2.1 Ochrona konserwatorska i archeologiczna.....	5
2.2 Dane określające wpływ eksploatacji górniczej.....	5
2.3 Oddziaływanie inwestycji na tereny przyległe.....	5
2.4 Zapotrzebowania na wodę i odprowadzenie ścieków.....	6
2.5 Kategoria geotechniczna obiektu.....	6
3. STAN ISTNIEJĄCY.....	6
3.1 Układ sytuacyjny.....	6
3.2 Warunki ruchowe.....	6
3.3 Istniejąca konstrukcja .....	6
3.4 Warunki gruntowo-wodne .....	6
4. ZAKRES PRAC.....	6
5. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE.....	6
5.1 Przebieg drogi w planie.....	6
5.2 Parametry drogi.....	7
5.3 Przekrój normalny.....	7
5.4 Konstrukcja nawierzchni.....	7
5.5 Niweleta projektowanej drogi.....	9
5.6 Krawężniki i obrzeża .....	9
5.7 Odwodnienie.....	9
5.8 Mury oporowe.....	9
5.9 Roboty ziemne.....	10
5.10 Oddziaływanie na środowisko.....	10
INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	11
III. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE.....	15
1. Decyzje o nadaniu uprawnień – projektant .....	15
2. Zaświadczenie o członkostwie OIIB.....	16
3. Decyzje / Warunki / Uzgodnienia.....	17

## II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 2.1-2.14	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 1000/500
Rys. nr 3.1	Przekroje normalne	skala 1 : 50
Rys. nr 3.2	Przepusty	skala 1 : 50
Rys. nr KD3.1	Profil przykanalików	skala 1 : 100/500
Rys. nr KD3.3	Szczegół studni	skala 1 : 50

# **I. OPIS TECHNICZNY**

## **1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU**

Niniejszy projekt opracowano na podstawie:

- Zlecenia Inwestora
- podkładów mapowych w skali 1:500,
- wizji oraz pomiarów polowych w terenie wykonanych przez zespół projektowy,
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- obowiązujących norm, normatywów i przepisów.

## **2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt remontu drogi powiatowej 1761G na odcinku od miejscowości Parchowo, przez Pólczo i Osława Dąbrowa do miejscowości Studzienice.

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w powiecie bytowskim, w gminach Studzienice i Parchowo.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię asfaltową na całej długości. W miejscach dojazdu do przyległych posesji zlokalizowane są zjazdy, w miejscach przecięcia z istniejącymi drogami – skrzyżowania.

W ramach remontu drogi planuje się wykonać w szczególności:

- remont nawierzchni dróg - dostosowanie konstrukcji jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla obciążenia 100kN;
- remont chodników i zjazdów
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego

Projekt wraz z opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami wymaganymi przepisami szczegółowymi stanowią przygotowanie podstaw techniczno-formalnych do realizacji inwestycji.

### **2.1 Ochrona konserwatorska i archeologiczna**

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w strefie ochrony.

### **2.2 Dane określające wpływ eksploatacji górniczej**

Na obszarze nie ma wyznaczonych terenów górniczych w rozumieniu prawa geologicznego i górniczego (Dz.U. Nr 27 poz. 96 z późn. zm.)

### **2.3 Oddziaływanie inwestycji na tereny przyległe**

Projektowana droga nie ogranicza dostępności do terenów przyległych i nie zmienia zagospodarowania działek sąsiednich. Oddziaływanie inwestycji zamyka się w granicach działek na których realizowana jest inwestycji.

## **2.4 Zapotrzebowania na wodę i odprowadzenie ścieków**

Nie występuje docelowe zapotrzebowanie na wodę dla branży drogowej. Nie zmieni się spływ ani kierunek spływu wód opadowych. Nie zostaną naruszone interesy osób trzecich.

## **2.5 Kategoria geotechniczna obiektu**

Obiekt budowlany został zakwalifikowany do I kategorii geotechnicznej.

# **3. STAN ISTNIEJĄCY**

## **3.1 Układ sytuacyjny**

W stanie istniejącym droga mają szerokość zmienną, dochodzącą do 7m wraz z lokalnymi poszerzeniami. Droga przebiega w terenie zabudowanym oraz niezabudowanym.

## **3.2 Warunki ruchowe**

Droga posiada kategorię ruchu KR2. Na remontowanym odcinku poza ruchem samochodów osobowych występuje również ruch pieszych.

## **3.3 Istniejąca konstrukcja**

Na odcinku objętym inwestycją w obecnym stanie droga posiada nawierzchnię bitumiczną. Stan techniczny i równość istniejącej nawierzchni są niezadowalające. Występują liczne uszkodzenia: nierówności, zapadnięcia, wyboje.

## **3.4 Warunki gruntowo-wodne**

Grunty w obszarze remontowanej drogi zaliczono do grupy nośności G1-G2.

Głębokość przemarzania podłoża wynosi 1,0m.

# **4. ZAKRES PRAC**

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów obejmuje:

- prace pomiarowe,
- roboty rozbiórkowe remontowanych nawierzchni
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni remontowanej drogi

# **5. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE**

## **5.1 Przebieg drogi w planie**

Remontowana droga ma szerokość zmienną wraz z przylegającymi na odcinkach chodnikami zmiennej szerokości. Remontowana droga nie zmienia swojego przebiegu ani

szerokości w wyniku realizacji inwestycji.

Przebieg drogi w planie ilustruje rysunek „**Projekt zagospodarowania terenu**”.

## 5.2 Parametry drogi

### 5.2.1 Parametry techniczne

- |                       |                            |
|-----------------------|----------------------------|
| – długość drogi       | 17,5km                     |
| – kategoria ruchu     | KR2                        |
| – klasa drogi         | L                          |
| – prędkość projektowa | $V_{pr} = 30 \text{ km/h}$ |

#### jezdnie

- |                                |             |
|--------------------------------|-------------|
| – szerokość jezdni             | zmienna     |
| – pochylenie poprzeczne jezdni | 2% daszkowe |

#### chodniki

- |                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| – szerokość chodnika             | zmienna: do 2,0m |
| – pochylenie poprzeczne chodnika | 2% jednostronne  |

## 5.3 Przekrój normalny

Remontowana droga ma spadek daszkowy o pochyleniu 2%, zaś na łukach spadek jednostronny zależnie od promienia łuku. Chodnik ma spadek 2% w kierunku drogi.

## 5.4 Konstrukcja nawierzchni

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz.430), a także warunków gruntowo-wodnych projektuje się następujące konstrukcje nawierzchni:

#### Konstrukcja jezdni z betonu asfaltowego

- |                                  |                     |
|----------------------------------|---------------------|
| – warstwa ścieralna BBTM 8       | 1,5 cm              |
| – warstwa wiążąca AC11W          | 4 cm                |
| – warstwa wyrównawcza AC11W      | 75kg/m <sup>2</sup> |
| – istniejące warstwy nawierzchni |                     |

#### Konstrukcja jezdni z betonu asfaltowego w miejscach wymiany podbudowy

- |   |        |
|---|--------|
| – warstwa ścieralna BBTM 8  | 1,5 cm |
| – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W (gr. śr)               | 6 cm   |
| – warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W                    | 4 cm   |
| – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 | 20 cm  |
| – podłoże gruntowe  |        |

W miejscach gdzie istniejąca podbudowa planowana jest do wymiany, na połączeniu zastosować wzmocnienie geosyntetykiem o wytrzymałości na rozciąganie min. 100kN/m, układanym pod nową warstwę wyrównawczą. Pasma geosyntetyku ma szerokość 2,0m.

Na odcinkach drogi (od Półczna do Studzienice) od **hm 1+500 do 2+300, hm 3+500 do 4+300, hm 5+300 do 5+800, hm 6+800 do 7+500** oraz od **hm 7+900 do 9+444,7** projektowane jest ułożenie geosyntetyku na całej szerokości jezdni.

Konstrukcja chodnika z kostki betonowej:

- |  |      |
|--|------|
| – warstwa ścieralna kostki betonowej wibroprasowanej   | 6 cm |
| – podsypka cementowo – piaskowa                        | 3 cm |
| – istniejąca podbudowa – uzupełnienie pospółka gr. śr. | 10cm |

Konstrukcja zjazdów/utwardzonego pobocza z kostki betonowej:

- |  |       |
|--|-------|
| – warstwa ścieralna kostki betonowej wibroprasowanej | 8 cm  |
| – podsypka cementowo – piaskowa                      | 3 cm  |
| – podbudowa KŁSM 0-31,5                              | 15 cm |

*Uwaga: zjazdy na drogi gminne podbudowa KŁSM 0-31,5 20cm.*

Konstrukcja pętli autobusowej:

- |  |       |
|--|-------|
| – warstwa ścieralna kostki betonowej wibroprasowanej | 8 cm  |
| – podsypka cementowo – piaskowa                      | 3 cm  |
| – podbudowa KŁSM 0-31,5                              | 20 cm |
| – istniejące podłoże gruntowe                        |       |

Konstrukcja zjazdu bitumiczne:

- |  |        |
|--|--------|
| – warstwa ścieralna BBTM 8                       | 1,5 cm |
| – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W     | 6 cm   |
| – warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W | 4 cm   |
| – podbudowa KŁSM 0-31,5                          | 20 cm  |

Konstrukcja zjazdu/pobocza z kruszywa:

- |   |       |
|---|-------|
| – warstwa kruszywa KŁSM 0-31,5            | 10 cm |
| – zagęszczony grunt rodzimy (szer. 0.75m) |       |

Szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych pokazano w części rysunkowej niniejszego opracowania.



## 5.5 Niweleta projektowanej drogi

Wysokościowy przebieg drogi bezpośrednio wynika z jej ukształtowania w stanie istniejącym oraz projektowanej technologii wykonania nawierzchni.

Rozwiązanie wysokościowe niwelety remontowanego odcinka drogi pokazano na **rys. nr 4.1: „Profil podłużny”** - przedstawionym w części rysunkowej niniejszego opracowania.

## 5.6 Krawężniki i obrzeża

Od strony chodnika jezdni ograniczona krawężnikiem betonowym 15x30cm ustawionym na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 ze światłem 12cm, przed zjazdami o świetle 3 cm. Obniżenie światła krawężnika do 3 cm zaprojektowano przez rampy na długości 1,00m. Krawężnik podlega wymianie na odcinkach remontowanego chodnika.

Chodnik od strony przyległych posesji oraz od strony pasa zieleni ograniczono obrzeżem betonowym 8x30cm ustawionym na podsypce cementowo-piaskowej.

Na zakończeniu zjazdów bitumicznych/z kostki zaprojektowano opornik betonowy wtopiony 12x25cm posadowiony na ławie betonowej z oporem.

## 5.7 Odwodnienie

W wyniku remontu odwodnienie drogi nie ulegnie zmianie, projektowana jest konserwacja rowów przydrożnych. Przepusty planowane są do oczyszczenia oraz do wymiany zgodnie z oznaczeniem na planie sytuacyjnym. Dodatkowo zostaną remontowane studnie i odcinki przykanalików (hm 7+500 do 7+640 od Parchowa). Projektowana jest również umocnienie rowów płytami ażurowymi betonowymi o wymiarach 0,4m\*0,6m\*0,1m zgodnie z oznaczeniem na planie sytuacyjnym.

## 5.8 Roboty ziemne

Podłoże formować i zagęszczać warstwami o grubości 20-30 cm zgodnie z wymaganiami PN-S02205:1998 oraz specyfikacjami technicznymi D-02.00.00. Wskaźnik zagęszczenia podłoża pod warstwy konstrukcyjne wynosi  $I_s=1,00$ , zaś wtórny moduł odkształcenia  $E_2=100\text{MPa}$ . Dla prowadzonych prac należy ustanowić nadzór geologiczny.

W terenie zabudowanym projektowane jest wykonanie humusowania z obsianiem trawą skarp w pasie drogowym.

W miejscach występowania gruntów spoistych należy nie dopuścić do ich nawodnienia, wszelkie grunty niezagęszczalne, rozmoczone grunty spoiste wymienić na zagęszczalne piaski. W przypadku wykonywania wykopów przy wysokim poziomie wód gruntowych do zadań wykonawcy należy odwodnienie dna wykopu. Piaski drobnoziarniste w dnie wykopu mogą ulec upłynnieniu na skutek różnicy ciśnień piezometrycznych wody, drgań od pracy maszyn lub odprężenia gruntu.

Roboty należy poprzedzić przekopami kontrolnymi w celu zabezpieczenia się przed ewentualną kolizją z urządzeniami obcymi nie zinwentaryzowanymi.

W związku z zakresem prowadzonych prac nie jest planowana ingerencja w sieci uzbrojenia technicznego znajdującego się w pasie drogi, jednakże nie można wykluczyć takiej ewentualności. Dlatego w przypadku napotkania sieci w poziomie prowadzonych robót ziemnych należy niezwłocznie powiadomić właściciela infrastruktury i całość prac prowadzić pod nadzorem administratora/właściciela infrastruktury, przed rozpoczęciem prac powiadomić go o planowanych pracach i ustalić nadzór branżowy z jego strony.

## **5.9 Oddziaływanie na środowisko**

Stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny, krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Roboty drogowe w niewielkim stopniu naruszają powierzchnię ziemi. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerw pracy maszyny i sprzęt będzie wyłączony. Materiały budowlane przewidziane do remontu nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Wykorzystane zostaną sprawdzone materiały, substancje oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne.

Projektował :

mgr inż. Ludwik Matusiewicz

# **INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

## **1). zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów**

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów obejmuje:

- prace pomiarowe,
- roboty ziemne i rozbiórkowe - wykonanie wykopów / nasypów pod remontowane elementy drogowe,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni pod remontowane elementy nawierzchni,

## **2). wykaz istniejących obiektów budowlanych**

Istniejące obiekty drogowe oraz sieci uzbrojenia technicznego:

- sieć wodociągowa;
- sieć kanalizacyjna;
- kable elektroenergetyczne;
- sieć teletechniczna.

## **3). elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:**

- roboty prowadzone w strefie czynnych linii telekomunikacyjnych,
- roboty prowadzone w strefie czynnych linii energetycznych i roboty prowadzone bezpośrednio na tych liniach,
- roboty wykonywane w pobliżu wodociągu i roboty prowadzone bezpośrednio na tych liniach,
- czynny ruch kołowy oraz zachowania ciągłość ruchu pieszego
- głębokie wykopy,
- korytowanie pod nowe konstrukcje drogowe.

## **4). przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych**

- wejście osób postronnych na teren realizacji budowy – możliwość wypadku,
- przebywanie oraz praca w zasięgu sprzętu mechanicznego: koparki, samochody samowyladowcze, spycharki, walce samojezdne, dźwigi itp. – możliwość wypadku,

- wykonywanie wykopów, umacnianie ścian, odwadnianie dna wykopów oraz rozbiórki obudowy wykopów i ostateczne zasypywanie wykopów – możliwość przysypania osób przebywających w wykopach oraz wpadnięcia osób przebywających w pobliżu.
- wykonywanie wykopów – niebezpieczeństwo natrafienia na niezainwentaryzowane sieci podziemne energetyczne,
- wykonywanie wykopów w gruntach silnie nawodnionych, w razie niedokładnego lub niewłaściwego odwodnienia wykopu albo niestarannego wykonania obudowy i zabezpieczenia dna wykopu woda podziemna może powodować zawalenie się wykopu i przysypanie osób przebywających w wykopie,
- podnoszone lub opuszczane materiały do wbudowania – możliwość przygniecenia,
- prace prowadzone sprzętem zmechanizowanym w obrębie sieci napowietrznej - możliwość porażenia prądem operatorów sprzętu jak również ludzi przebywających w pobliżu,
- czynny ruch kołowy -zagrożenie dla pieszych oraz pracowników przebywających bezpośrednio na drodze,
- upadki elementów z wysokości -upuszczenie materiałów i narzędzi z wysokości,
- zetknięcie z ostrymi i wystającymi częściami maszyn, narzędzi i materiałów - skaleczenia, stłuczenia o wystające części maszyn i urządzeń,
- nadmierny hałas,
- drgania i wibracje - przy obsłudze zagęszczarek i wibratorów,
- prace w wymuszonej pozycji - m. in. przy układaniu nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- prace związane z przemieszczaniem ręcznym i dźwiganiem ciężarów,
- przeciążenie sprzętu zmechanizowanego,
- brak osłon zapobiegających wypadkom przy ruchomych częściach mechanizmów,
- używanie nieodpowiednich - nie atestowanych, zużytych, zniszczonych zawiesi,

## **5). sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych**

Ze względu na charakter warunków realizacji robót instruktaż ogólny musi być prowadzony przed przystąpieniem do pracy oraz instruktaż stanowiskowy osobny dla obsługi poszczególnych maszyn i urządzeń, które będą stosowane w trakcie budowy i musi obejmować następujące elementy:

### **INSTRUKTAŻ OGÓLNY** obejmujący:

- Przekazanie pracownikom, jaki zakres i rodzaj robót będzie wykonywany w danym okresie, rozdział zadań i odpowiedzialności dla poszczególnych pracowników,
- Zapoznanie pracowników z zagrożeniami mogącymi występować podczas realizacji robót,

- Wyznaczenie stref zagrożeń,
- Zapoznanie pracowników z organizacją robót oraz organizacją transportu materiałów i organizacją komunikacji,
- Sprawdzenie i uzupełnienie w miarę potrzeb wyposażenia pracowników w sprzęt ochrony osobistej, oraz odzież ochronną itp.
- Sprawdzenie sprawności i stanu technicznego sprzętu i narzędzi wykorzystywanych do wykonywania robót,
- Przeszkolenie pracowników w zakresie posługiwania się sprzętem i narzędziami (dotyczyć to będzie pracowników, którzy po raz pierwszy będą używać danego sprzętu),
- Określenie zasad i sposobu zabezpieczenia terenu realizacji robót przed dostępem osób postronnych,
- Instruktaż w zakresie przestrzegania zasad bhp dotyczących realizacji robót i używania sprzętu budowlanego.

### **INSTRUKTAŻ STANOWISKOWY**, który obejmuje:

- Sprawdzenie i uzupełnienie w miarę potrzeb wyposażenia pracowników w niezbędny dla poszczególnych pracowników na danym stanowisku, sprzęt ochrony osobistej, oraz odzież ochronną itp.
- Sprawdzenie sprawności i stanu technicznego sprzętu i narzędzi, wykorzystywanych do wykonywania robót na danym stanowisku, zapoznanie pracownika (pracowników) z instrukcją obsługi urządzenia, do którego obsługi został przydzielony,
- Przeszkolenie pracowników w zakresie posługiwania się sprzętem i narzędziami ze szczególnym zwróceniem uwagi na prawidłowość ich użytkowania,
- Instruktaż w zakresie przestrzegania zasad bhp dotyczących używania powierzonego do użytkowania sprzętu budowlanego oraz sposobu sprawdzania jego sprawności i zabezpieczeń przed narażeniem zdrowia i życia w trakcie jego obsługi,

Instruktaż stanowiskowy przeprowadza osoba kierująca pracownikami, wyznaczona przez pracodawcę, posiadająca odpowiednie kwalifikacje oraz doświadczenie zawodowe, a także przeszkolenie w zakresie metod prowadzenia instruktażu.

Pracownicy dopuszczeni do robót w wykopach głębokich i na wysokości winni zostać zapoznani z planem „BIOZ” i pouczeni o konieczności stosowania środków ochrony osobistej oraz bezwzględny przestrzeganiu przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

Operatorzy sprzętu budowlanego muszą posiadać specjalistyczne uprawnienia.

Na budowie powinna znajdować się osoba przeszkolona w zakresie udzielania pierwszej pomocy, wyposażona w apteczkę oraz dysponująca telefonem na pogotowie ratunkowe i policję.

Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem osób posiadających stosowne uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi i montażowymi.

**6). Środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i prawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń**

**a) Środki techniczne:**

- Zagospodarowanie placu i zaplecza budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami.
- W pomieszczeniu kierownika budowy zlokalizowany będzie punkt pierwszej pomocy z apteczką i będzie odpowiednio oznakowany.
- Sprzęt ochrony indywidualnej.
- Narzędzia i sprzęt budowlany (rusztowania, drabiny, żuraw, dźwig itp.) atestowany, sprawny technicznie i wykorzystywany zgodnie z jego przeznaczeniem, instrukcją użytkowania i zasadami bhp.
- Tablice informacyjne oraz wyгородzenie strefy prowadzenia robót poprzez barierki lub taśmy uniemożliwiające wejście osobom postronnym podczas wykonywania robót.

**b) Środki organizacyjne:**

- Zabezpieczenie miejsca wykonywania robót przed dostępem osób postronnych, np. poprzez wyгородzenie miejsc robót folią białą-czerwoną, oraz odpowiednie oznakowanie.
- Ustalić z pracownikami harmonogram realizacji poszczególnych elementów robót i terminarz wykonywania prac o szczególnym zagrożeniu bezpieczeństwa, aby uczulić ich, aby w tym okresie zachowali szczególną ostrożność przy wykonywaniu zagrożonych czynności.
- Robót nie wykonywać po zmroku, ani w warunkach złej widoczności,
- Nie wykonywać prac dźwigiem w pobliżu czynnych linii napowietrznych,
- Prace związane bezpośrednio z inwestycją będą prowadzone wg projektu organizacji ruchu na czas budowy,
- Zapewnienie bezpiecznej i sprawnej komunikacji w obrębie budowy,
- Zapewnienie możliwie szybkiej ewakuacji w przypadku pożaru, awarii lub innych zagrożeń.

**UWAGA:** Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie sporządza się, jeżeli:

1. w trakcie budowy wykonywany będzie przynajmniej jeden z rodzajów robót bud. wymienionych w ust 2 art. 21 ustawy Prawo Budowlane lub
2. przewidywane roboty budowlane mają trwać dłużej niż 30 dni roboczych i jednocześnie będzie przy nich zatrudnionych, co najmniej 20 pracowników lub pracochłonność planowanych robót będzie przekraczać 500 osobodni.

**Przy projektowanym obiekcie występują okoliczności określone w Art. 21 a Ustawy Prawo Budowlane i Kierownik budowy jest zobowiązany do sporządzenia Planu BIOZ**

### III. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE

#### 1. Decyzje o nadaniu uprawnień – projektant



WOJEWODA POMORSKI

RR-AB-II-7131/02

Gdańsk, dnia 2002 - 07 - 31

#### DECYZJA NR 21/Gd/2002

Na podstawie art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2, ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane /tekst jednolity: Dz. U. Nr 106 poz. 1126 z 2000 r. z późn. zm./ oraz art. 8 pkt 4 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 5 poz. 42 z 2002 r.), w związku z art. 62 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23 poz. 221 z 2002 r.) i § 9 ust. 1 - rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 38 z 1995 r.)

**n a d a j ę :**

Panu: Ludwikowi Matusiewiczowi

**magistrowi inżynierowi budownictwa**

urodzony w dniu 25 kwietnia 1949 r. w Gdyni

#### UPRAWNIENIA BUDOWLANE

w specjalności : **konstrukcyjno - budowlanej**

w zakresie: **projektowania bez ograniczeń.**

#### Otrzymuje :

1. Pan Ludwik Matusiewicz  
ul. Bulońska 14B/2  
80-288 Gdańsk
2. a/a

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

data 28.05.2017

## 2. Zaświadczenie o członkostwie OIIB



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-2LR-CVU-4H9 \*

Pan Ludwik Matusiewicz o numerze ewidencyjnym POM/BO/3080/01

adres zamieszkania ul.Bulońska 14B/2, 80-288 Gdańsk

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-01-01 do 2017-12-31.

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

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej 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**

data 28.05.2017



### 3. Decyzje / Warunki / Uzgodnienia



Łąwa, 10 kwietnia 2017  
ERD3e-2203-92/17



PKP ENERGETYKA

NEOX Sp. z o.o.  
ul. Wały Piastowskie 1/1508  
80-855 Gdańsk

W odpowiedzi na pismo dot. uzgodnienia dokumentacji projektowej remontu drogi powiatowej nr 1761G Parchowo-Pólczo-Osława Dąbrowa-Studzienice, Północny Rejon Dystrybucji uzgadnia powyższy projekt w zakresie energetyki PKP pod następującymi warunkami:

1. Remont drogi powiatowej nr 1761G, działka 4/2 obręb Osława Dąbrowa gm. Studzienice na trasie linii kolejowej nr 212 uzgadniamy pozytywnie, brak kolizji ze środkami trwałymi tut. Rejonu.
2. Całość prac należy wykonać zgodnie z aktualnie obowiązującymi normami, przepisami oraz standardami PKP.
3. Przed przystąpieniem do robót należy wykonać przekopy kontrolne w celu wykrycia sieci, które mogą nie być uwidocznione na mapie do celów projektowych.
4. Przy ewentualnym odkryciu podczas robót ziemnych kablowej linii energetycznej, należy ją zabezpieczyć w rurach osłonowych odpowiednio oznakowanych zgodnie z normą N SEP-E-004, po uprzednim uzgodnieniu kolizji z jej właścicielem, a w przypadku jego anonimowości z właścicielem gruntu.
5. Przy wykonywaniu robót napotkane urządzenia energetyczne traktować jako czynne, pod napięciem mogące grozić porażeniem i zachować warunki bezpieczeństwa.
6. W przypadku uszkodzenia podczas robót ziemnych kablowych linii energetycznych PKP Energetyka S.A. nie naniesionych w uzgodnieniach z powodu braku ich inwentaryzacji w zasobach dokumentacji PKP odpowiedzialność prawną i finansową przywrócenia do eksploatacji ponosi wykonawca robót.
7. Koszty związane z przerwami w zasilaniu oraz ewentualną konieczność przebudowy lub naprawy uszkodzeń energetycznych, wywołanych w trakcie prowadzonych robót, pokryje Wykonawca.
8. Wykonawca robót ponosi pełną odpowiedzialność prawną i finansową za ewentualne wypadki, szkody oraz przerwy w zasilaniu, jakie w związku z realizacją inwestycji mogłyby powstać na rzecz PKP Energetyka S.A.
9. Po wykonaniu robót dokumentację powykonawczą budowli wykonanych na gruncie PKP wraz z pomiarami inwentaryzacyjnymi, wykonanymi przez uprawnioną jednostkę geodezyjną, należy dostarczyć do Tut. Rejonu oraz PKP S.A. Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami Wydział Geodezji i Regulacji Stanów Prawnych.
10. Ważność uzgodnienia wygasa z upływem dwóch lat od chwili jego wydania, jeśli w tym okresie nie zostanie rozpoczęta realizacja zadania.

Z poważaniem

Zastępca Kierownika  
Północnego Rejonu Dystrybucji

Wojciech Rudol

Do wiadomości: Zakład Północny Sopot

PKP Energetyka S.A.  
Oddział w Warszawie  
Dystrybucja Energii Elektrycznej  
Północny Rejon Dystrybucji  
ul. Dworcowa 5 14-200 Łąwa  
tel. +48 89 674 84 10 wew. 16  
fax +48 89 677 32 52  
[z.lemiech@pkpenergetyka.pl](mailto:z.lemiech@pkpenergetyka.pl)  
[www.pkpenergetyka.pl](http://www.pkpenergetyka.pl)

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy  
XII Wydział Gospodarczy  
Krajowego Rejestru Sądowego  
numer KRS 0000322634  
NIP: 526-25-42-704  
REGON: 017301607-00232  
kapitał zakładowy: 844 885 320,00 zł  
(wpłacony w całości)

Polskie Koleje Państwowe S.A.  
Centrala  
Al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa



PKP S.A. Oddział Gospodarowania  
Nieruchomościami w Gdańsku  
ul. Dyrekcyjna 2-4  
80 - 852 Gdańsk  
tel.: +48 58 721 49 05  
fax: +48 58 721 49 06  
e-mail: sekretariat.kngd@pkp.pl

NEOX Sp z o.o.  
ul. Wały Piastowskie 1/150 B,  
80-855 Gdańsk

Gdańsk, 13.04.2017  
**KNGd4.6141.86.2017.UJ/2**  
UNP : 2017-0176062

**Zgoda PKP S.A.**  
**na dysponowanie nieruchomością na cele budowlane**  
Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna, al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa  
PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku

oświadcza, że posiada prawo do dysponowania nieruchomością oznaczoną w ewidencji gruntów i budynków jako:

dz. nr **4/2 obr. Ośława Dąbrowa**, (220108\_2.0004), gmina Studzienice, powiat bytowski, woj. pomorskie wynikające z tytułu użytkowania wieczystego PKP SA oraz:

1. Upoważnia inwestora: Zarząd Dróg Powiatowych w Bytowie, ul. Leśna 1, 77-100 Bytów, do złożenia przed organami administracji publicznej, oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane związane z remontem nawierzchni drogowej w ciągu drogi powiatowej nr 1761G, na skrzyżowaniu z linią kolejową nr 212.
2. Zobowiązuje do uzgodnienia warunków przeprowadzenia robót z zarządcą linii kolejowych tj: PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, ul. Morska 24, 81-333 Gdynia co wynika z faktu, iż dz. nr 4/2 obr. Ośława Dąbrowa stanowi kolejowy teren zamknięty zgodnie z Decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r.
3. Informuje, że wszelkie roboty związane z remontem nawierzchni drogi mogą odbyć się na wyłączny koszt inwestora bez jakiegokolwiek udziału ze strony PKP SA, a w przypadku ewentualnego wystąpienia kolizji z sieciami podziemnymi, inwestor ma obowiązek niezwłocznego powiadomienia właściciela sieci oraz usunięcia kolizji we własnym zakresie, na własny koszt, bez możliwości zwrotu poniesionych nakładów.

Niniejsze prawo dysponowania ważne jest przez okres 2 lat od dnia jego wydania.

Do wiadomości:  
KNGdR1

Urszula Jarosz  
główny specjalista  
[urszula.jarosz@pkp.pl](mailto:urszula.jarosz@pkp.pl)  
tel 58 721 49 76

Zastępca Dyrektora Oddziału  
ds. Eksploatacji

s Adam Neumann

Dyrektor Oddziału

s Krzysztof Piekarski

Warszawa, 05/05/2017

Henryk Taukin  
Zespół ds. Uzgodnień Branżowych  
i Dokumentacji Technicznej Sieci  
e-mail: [h.taukin@tktelekom.pl](mailto:h.taukin@tktelekom.pl)  
tel. + 48 22 3528277

**NEOX sp. z o.o.**  
ul. Wały Piastowskie 1/1508  
80-855 Gdańsk


Nr ref.: LBPSn-508-0200/17

**Dotyczy: uzgodnienie remontu drogi powiatowej nr 1761G na działce nr 4/2, obręb Osława-Dąbrowa, gm. Studzienice, pow. bytowski na trasie linii kolejowej nr 212.**

W nawiązaniu do Państwa pisma z dnia 07.04.2017 r. w sprawie uzgodnienie remontu drogi powiatowej, TK Telekom Sp. z o.o. informuje, że w ww. lokalizacji przedstawionej na załączonej mapie nie posiada światłowodowej infrastruktury teletechnicznej, uzgadnia przedłożony projekt bez uwag.

Ważność uzgodnienia wygasa z upływem dwóch lat od chwili jego wydania, jeśli w tym okresie nie zostanie rozpoczęta realizacja zadania.

Z poważaniem

Stanowisko ds. dokumentacji  
technicznej  
  
Henryk Taukin  
Specjalista