

<b>JEDNOSTKA PROJEKTOWA</b>	<b>„MOTYLES”</b> KOMPLEKSOWA OBSŁUGA BUDOWNICTWA Piotr Przybylski 87-800 WŁOCŁAWEK UL. TORUŃSKA 53B M 15 tel. 607 542 675	
<b>STADIUM DOKUMENTACJI</b>	<b>PROJEKT BUDOWLANY</b>	
<b>NAZWA</b>	Przebudowa drogi powiatowej nr 2904 C Szpetal Górny – Włocławek od km 0+000 do km 1+997,48	
<b>ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA</b>	Opis Techniczny Część Rysunkowa	
<b>KODY I NAZWY CPV</b>	45233000-9 Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonania nawierzchni autostrad i dróg	
<b>LOKALIZACJA</b>	Województwo kujawsko-pomorskie, powiat włocławski gmina Fabianki, obręb Szpetal Górny Dz. nr 83	
<b>BRANŻA</b>	DROGI	
<b>INWESTOR</b>	Powiatowy Zarząd Dróg we Włocławku z/s w Jarantowicach 87-850 Choceń	
<b>AYSTENT PROJEKTANTA</b>	Maciej Zarywczyński	
<b>PROJEKTANT</b>	mgr inż. Piotr Przybylski	
<b>DATA OPRACOW.</b>	upr. Nr KUP/0046/POOD/04 <b>6 grudnia 2007 roku</b>	

Właściciel : mgr inż. Piotr Przybylski

Wpis do ewidencji działalności gospodarczej Miasta Włocławka prowadzonej pod numerem 31275

NIP 888-163-05-14 REGON 910285395

Konto: ING BANK ŚLĄSKI 96 1050 1979 1000 0022 9590 5448

ADRES : 87-800 Włocławek ul. Toruńska 53b m 15

BIURO : 87-800 Włocławek Plac Wolności ¾ pok. 23

Mobile 0 - 607 542 – 675 TEL 0 – 54 411 00 39 MAIL. [motyles@wp.pl](mailto:motyles@wp.pl) motyles@tlen.pl

1. Spis treści	str. 2
2. Oświadczenie projektanta	str. 3
3. Opis techniczny	str. 4
4. Załączniki formalno – prawne	str. 16
✓ Uprawnienia projektanta	
✓ Zaświadczenie o członkostwie w Izbie Inżynierów Budownictwa projektanta	
5. Część rysunkowa	str. 19
✓ Plan Orientacyjny nr 1	
✓ Plan Sytuacyjny rysunek nr 2-1 do nr 2-5	
✓ Przekrój Normalny rysunek nr 3-1 i 3-2	

## OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że projekt budowlany „Przebudowa drogi powiatowej nr 2904 c Szpetal Górny – Włocławek na odcinku od km 0+000 do km 1+997,48” zlokalizowany w województwie kujawsko-pomorskim, powiat włocławski, gmina Fabianki, obręb Szpetal Górny dz. 83. wykonany na rzecz Inwestora: Powiatowego Zarządu Dróg we Włocławku z/s w Jarantowicach 87-850 Choceń, wg opracowania z grudnia 2007r. został sporządzony zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami prawa, normami oraz zasadami wiedzy technicznej.

ZAKRES OPRACOWANIA	PROJEKTANT	DATA ZŁOŻENIA OŚWIADCZENIA	CZYTELNY PODPIS I PIECZĄTKA
PROJEKTANT	mgr inż. Piotr Przybylski	grudzień 2007	

# **OPIŚ TECHNICZNY**

## OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego:

**Przebudowa drogi powiatowej nr 2904 C Szpetal Górny – Włocławek  
na odcinku od km 0+000 do km 1+997,48**

### 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- ✓ Umowa z Zamawiającym
- ✓ Mapa do celów projektowych w skali 1: 500
- ✓ Uzgodnienia z inwestorem
- ✓ Pomiary uzupełniające sytuacyjno-wysokościowe wykonane przez geodetę
- ✓ Rozpoznanie trasy projektowanego odcinka przez projektanta w terenie
- ✓ Dokumentacja geotechniczna opracowana przez Zakład Badań Geotechnicznych GEOGRUNT
- ✓ Badania terenowe oraz laboratoryjne (odwierty rdzeniowe oraz badania ugięć sprężystych nawierzchni)
- ✓ Projekt budowlany na odcinek od km 0+000 do km 1+285
- ✓ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. 43 póź. 430 z 14 maja 1999r)

### 2. CEL I SPOSÓB REALIZACJI

- ✓ Umożliwienie przeprowadzenia niezbędnego zakresu robót dla przebudowy drogi powiatowej nr 2904 C Szpetal Górny – Włocławek na odcinku od km 0+000 do km 1+997,48
- ✓ Dostosowanie parametrów technicznych istniejącej drogi powiatowej do przenoszenia obciążeń i natężeń ruchu jako dla klasy drogi Z (Zbiorczej) i kategorii ruchu KR 2.
- ✓ Poprawa funkcjonowania odcinka drogi, zarówno z punktu widzenia kierowców jak i pieszych
- ✓ Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

## 2.1 Planowany zakres robót obejmuje:

Z uwagi na zakres opracowania, który w znacznej części pokrywa się z zakresem dokumentacji projektowej zrealizowanej przez Pracownię Projektowania i Technicznej Obsługi Budownictwa FORUM mgr inż. Wojciech Matczak 87-100 Toruń, ul. Konstytucji 3-go Maja 25/4 dalszy odcinek tzn. od km 1+285 do km 1+997,48 przebudowa wykonana będzie w tej samej technologii.

- **Nawierzchnia**

Przewiduje się wykonanie frezowań istniejącej nawierzchni mineralno – bitumicznej, wykonanie wzmocnień i nakładek oraz poszerzeń, dostosowując konstrukcję drogi do przenoszenia zakładanych obciążeń. Korekcie zostanie poddana również szerokość drogi – by dostosować ją do szerokości 7,0 m na odcinkach prostych. W obecnym stanie odwodnienie powierzchniowe nawierzchni nie spełnia swojego zadania. Powstające po opadach deszczu zastoiska wody powodują ochłapywanie przechodniów i podmywanie konstrukcji nawierzchni, a dodatkowo w warunkach zimowych powodują powstawanie lokalnych zlodowaceń które mogą stanowić bardzo poważne zagrożenie bezpieczeństwa i groźbę wypadków dla uczestników ruchu drogowego.

- **Odwodnienie**

W celu zapewnienia właściwego standardu dla wszystkich użytkowników drogi oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego postanowiono usprawnić powierzchniowe odwodnienie

- **Chodniki, zjazdy i zatoki autobusowe**

Przewiduje się na całym odcinku wykonanie nawierzchni chodników z kostki betonowej na odcinku od km 0+586 do km 1+100 po stronie prawej przewidziano wymianę istniejącego chodnika z tym w rejonie kościoła nawierzchnia chodnika pozostanie na niezmienionej wysokości. Uwzględniono również wymianę nawierzchni wszystkich zjazdów. Przebudowie ulegną także nawierzchnie zatok autobusowych znajdujące się w obrębie odcinka objętego opracowaniem. Łącznie powstanie chodnik od km 0+586 do 1+997,48 po stronie prawej a po stronie lewej tylko w rejonie zatok autobusowych. Wszystkie istniejące zatoki autobusowe zostaną przebudowane.

## **3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

### 3.1 Lokalizacja inwestycji i krótki opis uwarunkowań i stanu

Projektowana do przebudowy droga powiatowa położona jest w województwie kujawsko – pomorskim, powiecie włocławskim, gminie Fabianki, obręb Szpetal Górny. Objęty przebudową odcinek drogi leży na terenie miejscowości Szpetal Górny oraz

rogatkach miasta Włocławek. Odcinek ten swój przebieg rozpoczyna od drogi Krajowej nr 67 relacji Lipno – Włocławek krzyżując się z drogą wojewódzką nr 562 relacji Szpetal Górny – Płock , a kończy swój bieg w m. Włocławek na ulicy Lipnowskiej.

Przebudowywany odcinek drogi o długości 1997 mb leży na terenie działki oznaczonej nr 83. Powierzchnia terenu jest dość zróżnicowana wysokościowo. Znaczny spadek terenu (ponad 12 metrów) występuje na stronie południowej w kierunku drogi wojewódzkiej. Podłoże terenu jest uwarstwione. W bezpośrednim sąsiedztwie nie występują wartościowe przyrodniczo i widokowo drzewa i krzewy.

**Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa inwestycja we fragmencie realizowana będzie w bezpośrednim sąsiedztwie kościoła parafialnego w Szpetalu Górnym, wpisanego do rejestru zabytków, należy w przypadku odkrycia w trakcie wykonywania prac ziemnych, nieujawnionych relikwów kultury materialnej, teren robót zabezpieczyć i powiadomić służby archeologiczne oraz WKZ**

### 3.2 Ukształtowanie terenu i położenie geograficzne

Wg podziału fizyczno-geograficznego J.Kondrackiego ( *Atlas środowiska geograficznego Polski(Polska Akademia Nauk , Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Warszawa 1994 r.)* teren objęty opracowaniem znajduje się w Makroregionie Pojezierza Chełmińskiego-Dobrzyńskiego, Mezoregionie Pojezierza Dobrzyńskiego gdzie dominują niewielkie pagórki porozdzielane rynnowatymi obniżeniami lub obniżeniami wytopiskowymi. Teren ukształtowany został w okresie substadiału poznańskiego zlodowacenia bałtyckiego i tworzą go przede wszystkim utwory piaszczystych tarasów rzecznych oraz akumulacji lodowcowej .Geologicznie możemy je zakwalifikować jako utwory czwartorzędowe plejstoceńskie.

Droga przebiega przez tereny zurbanizowane zabudową zwartą.( opis pkt.3.1)

### 3.3. Warunki klimatyczne przydatne przy planowaniu realizacji projektu

Obszar objęty projektem położony jest wg W. Okołowicza w zasięgu Regionu Nadwiślańsko-Żuławskiego , Subregionu Kujawskiego. Wg Narodowego Atlasu Polski ( Polska Akademia Nauk ,Instytut Geografii Zakład Narodowy Ossolińskich Wrocław, Warszawa, Kraków Gdańsk) charakterystyka klimatu przedstawia się następująco :

- przeciętna ilość opadów rocznie -	508 mm
- średnia roczna temperatura powietrza-	+ 8,4 °C
- średnia temperatura stycznia-	- 0,7 °C
- średnia temperatura lipca-	+ 18,9 °C
- średnia ilość dni w roku z pokrywą śnieżną-	ca 70
- udział wiatrów silnych i bardzo silnych-	1-2%
- średnie daty ostatnich przymrozków wiosennych-	26.IV-5.V.
- średnie daty ostatnich przymrozków jesiennych-	6.X-15.X

### 3.4. Warunki gruntowo-wodne

Na potrzeby realizacji tego opracowania projektowego zlecono wykonanie dokumentacji geotechnicznej podłoża gruntowego. Wykonano 4 odwierty, na podstawie których stwierdzono występowanie w podłożu badanego odcinka drogi zróżnicowane warunki gruntowo – wodne. Bezpośrednio pod powierzchnią terenu występuje warstwa nasypów piaszczystych o miąższości 0,7m do 1,6m. W otworze 3 pod nasypami w przelocie 1,0-1,7m stwierdzono wkładkę namułów organicznych. Na przeważającej części badanego odcinka drogi tj. pomiędzy otworami 1 i 3 pod nasypami występują piaski drobne i średnie warstwy I o  $I_D^{(n)}=0,45$ . Pomiędzy otworami 3 i 4 pod nasypami zalegają grunty mało spoiste (piaski gliniaste) warstwy IIa o konsystencji miękkoplastycznej  $I_L^{(n)}=0,55$  przechodzące na głębokości ok. 3,0m w gliny piaszczyste warstwy IIb o  $I_L^{(n)}=0,30$ .

W wyjątku otworu 2, gdzie woda gruntowa wystąpiła na głębokości 2,55m, w pozostałych otworach woda ustabilizowała się na małej głębokości tj. od 1,06m do 1,30m. Lustro wody wykazuje duży spadek, zgodny z nachyleniem powierzchni terenu na południe. W warstwie mało spoistych piasków gliniastych stwierdzono intensywne sączenie wody.

Według tabeli zamieszczonej w załączniku 4 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, warunki wodne panujące w podłożu drogi określa się jako przeciętne zarówno tam, gdzie swobodne lustro wody znajduje się głębiej niż 2,0m, jak i w miejscach gdzie występuje ono od 1,0 do 2,0m.

Zgodnie z tablicą 3 normy PN-S-02205 (Drogi samochodowe, roboty ziemne, wymagania i badania) grunty zalegające w podłożu do głębokości przemarzania, która wynosi tu  $h_z=1,0m$  należą do wysadzinowych (piaski gliniaste) i niewysadzinowych (nasypy piaszczyste oraz piaski).

### 3.5. Warunki widoczności

Warunki widoczności na całym przebudowywanym odcinku drogi nie zostaną pogorszone. Geometria skrzyżowań, jej poszczególnych wlotów oraz zjazdu do posesji nie ulegną zmianie.

Na całym odcinku drogi powiatowej nie projektuje się żadnych elementów ograniczających widoczność.

## **4.ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE**

### 4.1. Organizacja ruchu

Projekt organizacji ruchu stanowi oddzielne opracowanie.



#### 4.2. Stan istniejący konstrukcji nawierzchni

Analizowany odcinek drogi powiatowej nr 2904 c Szpetal Górny – Włocławek objęty przebudową stanowi ulicę o jezdni jednopasmowej dwukierunkowej. Szerokość tej drogi jest zmienna i wynosi od 6,5 do 7,0 m. Droga posiada nawierzchnię mineralno-bitumiczną.

Stan drogi analizowano jesienią roku 2005 i jesienią 2007. Nawierzchnia wykazuje widoczne lokalnie spękania poprzeczne, liczne drobne uszkodzenia i ubytki zwłaszcza przy krawędziach spływu wody do rowów. Wykonano odwierty w konstrukcji nawierzchni z oceną grubości warstw konstrukcyjnych.

W następujących przekrojach otrzymano poniższe dane informujące o konstrukcji nawierzchni drogi:

##### **Odwiert nr 1 – km 0+821 str. L**

- w-wa ściernalna z betonu smołowego o uziarnieniu ok. 0/8mm na grysach bazaltowych - grubości 3,0 cm
- w-wa wiążąca o uziarnieniu ok. 0/12,8mm na grysach łamanych z kamieni polnych - grubości 3,5 cm

##### **Odwiert nr 2 – km 0+130 str. L**

- w-wa ściernalna z betonu smołowego o uziarnieniu ok. 0/8mm na grysach bazaltowych - grubości 4,0 cm
- w-wa wiążąca o uziarnieniu ok. 0/12,8mm na grysach łamanych z kamieni polnych - grubości 5,0 cm

##### **Odwiert nr 3 – km 0+201 str. P**

- w-wa ściernalna z betonu smołowego o uziarnieniu ok. 0/8mm na grysach bazaltowych - grubości 5,0 cm
- w-wa wiążąca o uziarnieniu ok. 0/12,8mm na grysach łamanych z kamieni polnych - grubości 4,0 cm

##### **Odwiert nr 4 – km 0+591 str. P**

- w-wa ściernalna z betonu smołowego o uziarnieniu ok. 0/8mm na grysach bazaltowych - grubości 3,0 cm
- w-wa wiążąca o uziarnieniu ok. 0/12,8mm na grysach łamanych z kamieni polnych - grubości 5,0 cm

Pod nawierzchnią mineralno bitumiczną lokalnie odkryto podbudowę z brukowej kostki kamiennej regularnej tzw. „kocie łby” i kostkę kamienną 15/17.

Z uzyskanych wyników pomiarów próbek rdzeniowych można stwierdzić, że powstające lokalnie uszkodzenia nawierzchni spowodowane mogły być wykonaniem zbyt małej konstrukcji nawierzchni oraz zastosowaniu w górnej warstwie betonu smołowego, który przy wysokich temperaturach atmosferycznych staje się bardzo podatny na odkształcenia. Grubość warstw bitumicznych wynosi średnio 8,0 cm.

#### 4.3 Projektowana konstrukcja

Na podstawie notatki służbowej PZD we Włocławku z/s w Jarantowicach z dnia 30.07.2007r. analizowany odcinek drogi zakwalifikowano jako drogę klasy Z (zbiorczą), kategoria ruchu KR 2, o następujących parametrach technicznych:

- ✓ szerokość jezdni 7,1 m
- ✓ szerokość chodników 2,0 m
- ✓ szerokość zjazdów dostosowana do istniejących bram
- ✓ spadki poprzeczne (daszkowe) na drodze głównej 2%
- ✓ spadki poprzeczne na chodnikach w kierunku jezdni 2%

Zgodnie z uzgodnieniami z inwestorem i wymaganiami zawartymi w „Rozporządzeniu ministerstwa transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, zaprojektowano wykonanie poszerzenia nawierzchni bitumicznej do 7,0 m oraz wykonanie nawierzchni zjazdów i chodników z kostki betonowej drobno wymiarowej o grubościach na chodniku pieszym 6,0 cm, a na zjazdach 8,0 cm (dwuteownik).

Na przyległe działki w miejscach istniejących zjazdów zaprojektowano przebudowę zjazdów o nawierzchni wykonanej z brukowej kostki betonowej drobnowymiarowej grubości 8,0 cm na podbudowie betonowej z betonu B 15 o grubości 20,0 cm.

#### 4.4. Odwodnienie.

Największą bolączką użytkowników drogi powiatowej stanowi odwodnienie. Obecnie funkcjonujące powierzchniowe odwodnienie sprawia, że powstające w okresie opadów deszczu zastoiska wody, powodują ochlapywanie przechodniów oraz podmywanie i degradację krawędzi nawierzchni, stwarzając jednocześnie w okresie zimowym dodatkowe niebezpieczeństwa w zakresie BRD.

#### 4.5 Szczegółowa konstrukcja nawierzchni.

Na całym przebiegu analizowanego odcinka drogi, jezdnia posiada nawierzchnię mineralno-bitumiczną o zmiennej konstrukcji i grubości. Szerokość jezdni jest zmienna w zakresie od 6,5 do 7,0 m. Grubość istniejących warstw bitumicznych wynosi średnio 8,0 cm. Górną warstwę bitumiczną – warstwę ścieralną o grubości od 3,0 do 5,0 cm stanowi warstwa betonu smołowego.

Ze względów ekonomicznych i technicznych należy dążyć do ujednorodnienia konstrukcji nawierzchni w przekroju poprzecznym i podłużnym. Niejednorodność konstrukcji nawierzchni powoduje zróżnicowanie warunków pracy nawierzchni i szybkie powstawanie lokalnych nierówności i spękań w przekroju poprzecznym lub podłużnym. Nierówności takie potęgują efekt obciążenia dynamicznego nawierzchni i jej przyspieszone niszczenie.

Z uwagi na dostosowanie parametrów drogi do kategorii ruchu KR2 należy przewidzieć frezowanie warstwy bitumicznej z betonu smołowego średnio 4,0 cm oraz wykonanie nowych trzech warstw mineralno – bitumicznych z betonu asfaltowego.

Na wyfrezowanym, oczyszczonym i skropionym szybko rozpadową emulsją rozpadową podłożu ułożyć kompozyt zbrojeniowy na całej szerokości drogi (łącznie z poszerzeniami). Kompozyt zbrojeniowy powinien charakteryzować się wytrzymałością na rozciąganie wzdłuż i w poprzek pasm min. 50 kN.

Następnie należy ułożyć warstwę wiążącą z betonu asfaltowego, o grubości 4,0 cm.

Na koniec wykonać warstwę ścieralną z betonu asfaltowego, o grubości 4,0 cm.

Roboty ziemne związane z przebudową zjazdów i zatok autobusowych oraz budową poszerzeń należy prowadzić w okresie niskiego poziomu wód gruntowych.

Projektuje się zastosowanie krawężników drogowych na ławach betonowych z oporem o wym. 15x30x100 oraz 15x22x100 na wjazdach, jako krawężniki wtopione.

##### Konstrukcja na poszerzeniach drogi:

- ✓ podłoże gruntowe doprowadzone do klasy G1
- ✓ warstwa odsączającą z piasku grubości 10,0 cm
- ✓ podbudowa z kruszywa łamanego metamorficznego o uziarnieniu 0/31,5 grubości 20,0 cm,  $E_2=120\text{MPa}$
- ✓ kompozyt zbrojeniowy o wytrzymałości na rozciąganie wzdłuż i w poprzek pasm min. 50 kN
- ✓ warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości 4,0 cm
- ✓ warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8 mm, grubości 4,0 cm

**Łączna grubość konstrukcji – 38 cm**

Konstrukcja na istn. nawierzchni przewidzianej do frezowania:

- ✓ istniejąca podbudowa
- ✓ istniejąca nawierzchnia mineralno-bitumiczna po sfrezowaniu – ok. 4,0 cm
- ✓ kompozyt zbrojeniowy o wytrzymałości na rozciąganie wzdłuż i w poprzek pasm min. 50 kN
- ✓ warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubości 4,0 cm
- ✓ warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubości 4,0 cm

**Łączna grubość konstrukcji – 8 cm**

Konstrukcja na zjazdach:

- podłoże gruntowe doprowadzone do klasy G1
- warstwa odsączającą z piasku grubości 10,0 cm
- podbudowa z betonu klasy B-15 grubości 15,0 cm
- podsypka cementowo – piaskowa o grubości 4,0 cm
- drobnowymiarowa brukowa kostka betonowa (dwuteownik) o grubości 8,0 cm

**Łączna grubość konstrukcji – 37 cm**

Konstrukcja zatok autobusowych:

- podłoże gruntowe doprowadzone do klasy G1
- warstwę odsączającą z piasku grubości 10,0 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu klasy B-15 grubości 20,0 cm
- podsypka cementowo – piaskowa o grubości 4,0 cm
- drobnowymiarowa brukowa kostka betonowa (dwuteownik) o grubości 8,0 cm

**Łączna grubość konstrukcji – 34 cm**

## 4.6 Niezbędne rozbiórki

W projekcie przewiduje się frezowanie istniejącej frezowanie warstwy bitumicznej z betonu smołowego od 3,0 do 5,0 cm, średnio o grubości 4,0 cm. Przewiduje się również rozbiórkę przebudowywanych istniejących zjazdów, chodnika, oraz zatok autobusowych jak również krawężników.

Pozyskany destruk z frezowania nawierzchni należy poddać utylizacji zgodnie z rozporządzeniem ministra środowiska.

Wszystkie materiały z rozbiórek należy odwieźć na miejsca wskazane przez Inwestora oraz uzgodnione z Inżynierem.

W trakcie prowadzenia robót ziemnych zachować należy szczególną ostrożność w miejscach istniejącego uzbrojenia podziemnego. Sugeruje się, by prace te były prowadzone ręcznie.

## **5. INFORMACJA BIOZ**

Główne zagrożenia występujące podczas realizacji robót to:

1. roboty ziemne
  - wykonanie nasypów
  - wykonanie wykopów
2. roboty nawierzchniowe
  - wykonanie warstwy odsączającej
  - wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni
3. roboty wykończeniowe
  - wykonanie poboczy
4. transport technologiczny pionowy i poziomy

W celu likwidacji zagrożeń wynikających z prowadzenia robót należy:

1. stosować sprzęt ochrony osobistej
2. wygrodzić strefy bezpiecznej pracy sprzętu mechanicznego
3. ustawić tablice ostrzegawcze
4. zapoznać się z projektem montażu przepustów i ścian przepustów

5. zakazany jest transport materiałów nad stanowiskami roboczymi
6. należy dbać o stan nawierzchni dróg
7. stosować tylko sprzęt właściwy do transportu

#### **Podstawowe obowiązki pracowników w zakresie BHP**

1. przystąpienie do pracy w pełni zdrowia, odzieży ochronnej
2. znajomość przepisów i zasad bezpiecznej pracy na budowie, rodzaju wykonanej pracy
3. właściwa organizacja, zabezpieczenia oraz utrzymania ładu i porządku na stanowisku pracy
4. znajomość zasad i warunków bezpiecznej pracy z użyciem maszyn, urządzeń technicznych, sprzętu i narzędzi
5. dbałość o stan techniczny narzędzi, kabli i urządzeń elektrycznych
6. znajomość telefonów alarmowych
7. utrzymanie w czystości pomieszczeń socjalno-bytowych.

### **7. OGÓLNE WYTYCZNE INWESTYCJI**

Wytyczenie robót należy powierzyć uprawnionemu geodecie.

W obrębie istniejącego uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy wykonywać ręcznie wykonując przekopy próbne.

W czasie realizacji robót należy dokonać odbiorów cząstkowych robót ulegających zakryciu z wpisem do dziennika budowy.

Po zakończeniu robót zlecić należy wykonanie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej.

Materiały użyte na budowie winny posiadać świadectwo jakości oraz atest zdrowotny.

Wszystkie roboty muszą być wykonywane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje pod stałym nadzorem osoby posiadającej uprawnienia budowlane.

O ewentualnym zamiarze dokonania istotnych zmian w projekcie, oraz w przypadkach opisanych w opisie technicznym powinien zostać powiadomiony projektant.

Jakość robót musi odpowiadać wymaganiom zawartym w opracowaniu „Warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych”.

W czasie prowadzenia prac budowlanych obowiązuje przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa inwestycja we fragmencie realizowana będzie w bezpośrednim sąsiedztwie kościoła parafialnego w Szpetalu Górnym, wpisanego do rejestru zabytków, należy w przypadku odkrycia w trakcie wykonywania prac ziemnych, nieujawnionych reliktyw kultury materialnej, teren robót zabezpieczyć i powiadomić służby archeologiczne oraz WKZ

Opracował :

# **ZAŁĄCZNIKI FORMALNO – PRAWNE**



Uprawnienia projektanta



Sygn. akt OKK KUP – I – 7131 – 14/04

Bydgoszcz, dnia 15 czerwca 2004 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 późniejszymi zmianami*), art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późniejszymi zmianami*) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 1995 r. Nr 8, poz. 38, z późniejszymi zmianami*) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami*)

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
n a d a j e  
Panu Piotrowi Adamowi Przybylskiemu  
magistrowi inżynierowi o kierunku budownictwo  
urodzonemu dnia 27 czerwca 1968 r. we Włocławku**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE  
numer ewidencyjny KUP/0046/POOD/04  
do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

## UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Kujawsko – Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Bydgoszczy na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, uchwałą Nr 9/2/04 z dnia 29 maja 2004 r. stwierdziła, że Pan Piotr Adam Przybylski posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwozie 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 KUPOIIB w Bydgoszczy w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia

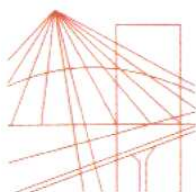
### Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

inż. Franciszek Szypliński  
mgr inż. Andrzej Mańkowski  
mgr inż. Jadwiga Kaniewska

- Otrzymują:
1. Pan Piotr Adam Przybylski  
ul. Toruńska 53b/15  
87-800 Włocławek
  2. Okręgowa Rada Izby
  3. Główny Inspektor  
Nadzoru Budowlanego
  4. a/a



Zaświadczenie projektanta,



P O L S K A  
I Z B A  
I N Ż Y N I E R Ó W  
B U D O W N I C T W A

Bydgoszcz 2007-01-04

(miejsowość, data)

## Zaświadczenie

Pan/Pani **PRZYBYLSKI PIOTR**

miejsce zamieszkania

**87-800 WŁOCŁAWEK**

**ul. TORUŃSKA 53 B / 15**

jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej

Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym

**KUP/BD/2044/01**

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności  
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia 2007-01-01

do dnia 2007-12-31

KUJAWSKO POMORSKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
w BYDGOSZCZY  
85-030 BYDGOSZCZ, ul. B. Rumińskiego 6  
tel. 052 366 70 50 • fax 052 366 70 59

PRZEWODNICZĄCY  
RADY OKRĘGOWEJ IZBY  
mgr inż. Andrzej Wyśkiewicz  
.....  
(pieczęć / podpis / przewodniczącego)

# Część rysunkowa



**POWIATOWY ZARZĄD DRÓG**  
we Włocławku z/s w Jarantowicach  
**87 - 850 CHOCEŃ**

Tel.-fax: (054) 284 - 64 - 87, e-mail: pzd@list.pl

NIP: 888 - 24 - 25 - 294

Konto: KDBS O/Włocławek, nr konta: 36 9550 0003 2001 0075 4192 0001

Jarantowice, dnia 5 listopada 2007 roku

Oznaczenie sprawy: TZ.3431-16/2005

**„MOTYLES”**  
Kompleksowa Obsługa Budownictwa  
ul. Plac Wolności ¾ pok. 23  
87-800 Włocławek

Powołując się na ustalenia dokonane w dniu 29 października 2007 roku w sprawie koncepcji „Przebudowy drogi powiatowej nr 2904 Szpetal Górny – Włocławek” Powiatowy Zarząd Dróg we Włocławku z/s w Jarantowicach akceptuje w/w założenia z następującymi uwagami:

- chodnik odsunięty od krawędzi jezdni poszerzyć do szerokości 2 m.,
- strona lewa w kierunku Włocławka, chodnik od ulicy Lipowej do stacji CPN p. Jaworskiego,
- zmniejszyć wartość kosztorysową zadania poprzez przyjęcie minimalnych stawek wybranych pozycji kosztorysu.

DYREKTOR  
  
mgr inż. Tadeusz Wiśniewski