PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

BRANŻA DROGOWA

Nazwa zadania :

Rozbudowa odcinka drogi powiatowej nr 1807O Strzelce Opolskie – Krasiejów od km 16+543.00 do km 17+101.00 oraz budowa mostu w km 16+675.00 i rozbudowa mostu w km 16+850.00 w m. Krasiejów wraz z infrastrukturą

Spis treści:

1. Wstęp 3
1.1. Przedmiot opracowania..... 3
1.2. Materiały wyjściowe 3
1.3. Podstawowe przepisy i normatywy 3
2. Cel opracowania 4
3. Zakres opracowania..... 4
4. Opis stanu istniejącego oraz projektowanego..... 5
5. Parametry techniczne przyjęte do projektowania 6
6. Przekroje typowe 6
Elementy projektowane..... 7
6.1 Jezdnia..... 7
• Droga Powiatowa..... 7
6.2 Ścieżka pieszo-rowerowa..... 7
7. Ukształtowanie sytuacyjnym 8
8. Ukształtowanie wysokościowe..... 8
9. Nawierzchnie drogowe 8
9.1 Warunki geotechniczne oraz górnicze. 8
9.2 Zaprojektowane rozwiązanie nawierzchni..... 9
10. Elementy Bezpieczeństwa ruchu..... 10
11. Roboty ziemne 10
12. Informacja o środowisku..... 11

Część rysunkowa

Nazwa rysunku	Nr rys.
Orientacja	1
Plan Sytuacyjny	2
Przekroje typowe	3
Profile podłużne	4

1. Wstęp

1.1. Przedmiot opracowania

Tematem opracowania jest projekt drogowy dla zadania „**Rozbudowa odcinka drogi powiatowej nr 1807O Strzelce Opolskie – Krasiejów od km 16+543.00 do km 17+101.00 oraz budowa mostu w km 16+675.00 i rozbudowa mostu w km 16+850.00 w m. Krasiejów wraz z infrastrukturą”**

1.2. Materiały wyjściowe

Do sporządzenia niniejszej dokumentacji wykorzystano następujące materiały:

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500
- Mapa ewidencyjna w skali 1:1000
- Inwentaryzacja przedmiotowych ulic wykonana przez projektanta
- Dokumentacja geotechniczna

1.3. Podstawowe przepisy i normatywy

- Ustawa z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194),
- Ustawa z dn. 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity Dz. U. Nr 261, poz. 2603 z 2004 r. z późniejszymi zmianami),
- ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. Nr 19 poz. 115 z 2007 r. z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 r. poz. 430),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735 z 2000 r.),
- Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 poz. 880 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 18 maja 2005 r. o zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 113 poz. 954),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 92 z 2005 r. poz. 769 wraz z późniejszymi zmianami.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - O odpadach (Dz. U. Nr 62 poz. 628 z 2001 r. z późn. zm.),
- Ustawa z dn. 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 156 z 2006 r. poz. 1118 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych, wykonywania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. Nr 202 z 2004 r., poz. 2072 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac

projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno - użytkowym (Dz. U. Nr 130 z 2004 r. poz. 1389 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120 z 2003 r., poz. 1133 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 poz. 717 z 2003 r. z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dn. 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz. 789 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn.10.11.2004 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 249 poz. 2500 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dn. 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227),
- obowiązujące normy.

Niniejszy projekt wykonany jest zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, zasadami współczesnej wiedzy technicznej, normami i wytycznymi do projektowania. Opracowanie zostało wykonane w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć z wymaganymi uprawnieniami wynikającymi z prawa budowlanego i wpisanymi na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

2. Cel opracowania

Projekt Architektoniczno – Budowlany wraz z niezbędnymi uzgodnieniami stanowią załącznik do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę i w tym też celu został opracowany.

3. Zakres opracowania

Opracowanie zawiera projekt przebudowy układu drogowego – Drogi Powiatowej nr 1807 Strzelce Opolskie –Krasiejów w Krasiejowie

- Przebudowa jezdni drogi powiatowej
- Budowa ścieżki pieszo-rowerowej
- Budowa rowu
- Budowa dwustronnych poboczy
- Przebudowa istniejących skrzyżowań
- Przebudowa zjazdów indywidualnych

4. Opis stanu istniejącego oraz projektowanego

Stan istniejący:

Droga powiatowa posiada jezdnie o szerokości 5.2 o dwóch pasach. Nawierzchnia drogi powiatowej – bitumiczna w dobrym stanie nieliczne spękania podłużne i poprzeczne. Pobocze wzdłuż przedmiotowej drogi stanowi utwardzony pas o szerokości 0-1.1m.

W licznych zagłębieniach pobocza tworzą się rozlewiska, co szczególnie w okresie wiosny i jesieni stanowi poważne utrudnienie dla korzystających z ulicy pieszych.

Droga na przedmiotowym odcinku posiada bitumiczną jezdnię szerokości 5,20 m z obustronnymi poboczami o szerokości 2*1,10 m. Szerokość korony drogi wynosi 7,40 m. Nie występują tu chodniki co zagraża bezpieczeństwu ruchu pieszego. W poboczu ziemnym występuje zadrzewienie.

Planowana inwestycja obejmuje przebudowę Drogi Powiatowej nr 1807 na dojazdach do obiektu mostowego na odcinku od skrzyżowania z ul. Pustki do km 17+110.22. Droga Powiatowa zostanie przystosowana do ruchu kategorii KR3. Szerokość jezdni ul. Warszawskiej wyniesie 6.5m. Dwa pasy ruchu po 3.25m każdy.

Z uwagi na charakter drogi niweleta projektowana pozostanie bez znaczących zmian w stosunku do stanu istniejącego.

W ramach zadania przeprowadzona została ocena aktualnego stanu technicznego istniejącego pasa drogowego (odwierty geotechniczne). Ze względu na przystosowanie drogi powiatowej kategorii ruchu KR3 zaprojektowano całkowitą wymianę konstrukcji nawierzchni drogi. Droga powiatowa posiadać będzie szerokość 6.5m z dwustronnymi poboczami o szerokości 1m.

Wzdłuż drogi zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową o szerokości 3m.

Zaprojektowano także odwodnienie w formie kanalizacji deszczowej/ wpustów deszczowych odprowadzająca wodę opadową do istn. rowu przydrożnego. Na początku opracowania zaprojektowano rów do prawidłowego odwodnienia jezdni oraz ściezki pieszo-rowerowej. Nowy rów zostanie podłączony do nowo budowanego rowu wzdłuż ul. Pustki (odrębne opracowanie projektowe)

Projekt przewiduje również przebudowę/zabezpieczenie urządzeń podziemnych (instalacje sieciowe) na odcinkach kolizji z projektowaną drogą – odrębny tom opracowania.

Okres realizacji całej inwestycji szacuje się na kila miesięcy. Prace prowadzone będą etapowo zgodnie z przyjętym harmonogramem robót. Do realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystany zostanie typowy sprzęt budowlano-drogowy (piły i frezarki do asfaltu, ciężarówki dowożące materiały, rozścielacze asfaltu, walce itp.).

5. Parametry techniczne przyjęte do projektowania

Droga Powiatowa

- Klasa techniczna: **Z**
- Ulica: **jedno-jezdniowa, dwukierunkowa**
- Prędkość projektowa: **Vp = 40-50 km/h**
- Szer. Jezdni: **6.5m**
- Szer. Pasów ruchu**: 3,25m (nawierzchnia bitumiczna)**
- Ilość Pasów ruchu : **jeden w każdym kierunku**
- Ścieżka pieszo-rowerowa szer 3m.
- Kategoria obciążenia ruchem: **KR 3**
- Odwodnienie: realizowane przez: **proj. odwodnienie kanalizacja deszczowa, rów**

6. Przekroje typowe

Na drodze powiatowej zostanie wykonany przekrój daszkowy o pochyleniu 2%. Tylko na granicach opracowania oraz na łuku i krzywych przejściowych pochylenie poprzeczne należy dostosować do stanu istniejącego.

Zaprojektowano pochylenie poprzeczne jednostronne na poboczach (na łukach poziomych) zgodnie z zasadą:

- 2% więcej niż pochylenie jezdni (wewnętrzna strona łuku)
- Tyle co pochylenie na jezdni (zewnętrzna strona łuku)

Zaprojektowano następujące odsłonięcia krawężników:

- przejścia dla pieszych – 2cm
- między jezdnią bitum. a chodnikiem - 12cm

Zastosowanie znajdują krawężniki betonowe o wymiarach 20x30 ustawione na ławach betonowych z oporem, wykonywanych z betonu C12/15.

Elementy projektowane

6.1 Jezdnia

- **Droga Powiatowa**

Zaprojektowano jezdnię bitumiczną o szerokości 6.5m, składającą się z dwóch pasów ruchu po 3,25m każdy.

6.2 Ścieżka pieszo-rowerowa

Jako ograniczenie pasa pieszo postojowego od zieleńca zostały zaprojektowane obrzeża betonowe o wymiarach 8x30cm układanym na świeżym betonie, na ławie betonowej z betonu C8/10. Typowe odsłonięcie obrzeży wynosi 3cm od strony ścieżki rowerowej . Pochylenie poprzeczne to 2% w kierunku jezdni. Przekroje typowe szczegółowo przedstawione zostały w części rysunkowej.

Elementy projektowane :

a/ krawężnik betonowy

Wzdłuż obu krawędzi jezdni zaprojektowano krawężnik betonowy wiproprasowany 20*30 układany na wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu. Elementy prefabrykowane należy układać na ławie z oporem za pośrednictwem podsypki cem-piaskowej. Krawężnik powinien wystawać 12cm powyżej krawędź drogi bitumicznej.

b/ rów

zaprojektowano rów przydrożny o szer. dna 0.4m i wysokości 0.5m, nachylenie skarp rowu 1:1.5

c/ mur oporowy

w okolicach skrzyżowania z ul. Rzeczną zaprojektowano mur oporowy o wys około 2.5m – szczegóły znajdują się w opracowaniu cz. Konstrukcyjna.

d/ przepust

Zaprojektowano przepust fi30cm w celu odwodnienia proj. rowu prawostronnego.
Wloty oraz wyloty należy zabezpieczyć ściankami czołowymi a skarpy rowu na dł. 5m zabezpieczyć płytami ażurowymi, dno rowu korytkiem muldowym.

7. Ukształtowanie sytuacyjnym

Nie planuje się zasadniczych zmian w przebiegu sytuacyjnym Drogi powiatowej, jednak ze względów bezpieczeństwa i zachowania warunków technicznych ślad drogi powiatowej wychodzi poza jej zakres (od km 16+774.30 do km 16+891.68) – ostry łuk przy wjeździe na obiekt mostowy. W opracowaniu uwzględniono rozwiązania projektowe przebudowy skrzyżowania z ul. Pustki – firmy BOTSEWI. Powyższe opracowanie zostało ograniczone w kwesti skrzyżowania z ul. Pustki do zabudowy krawężnika drogowego na wyłukowaniach. Całe skrzyżowanie stanowi odrębne opracowanie wykonane przez firmę BOTSEWI..

8. Ukształtowanie wysokościowe

Nie planuje się zmian w przebiegu wysokościowym Drogi Powiatowej . Na projektowanym obszarze maksymalnie starano dowiązać się wysokościowo z istniejącymi rzędnymi terenu

W załomach niwelety zaprojektowano łuki pionowe, pozostawiając bez wyłukowania te załomy których różnica spadków jest mniejsza od 0,5%.

9. Nawierzchnie drogowe

9.1 Warunki geotechniczne oraz górnicze.

W ramach rozpoznania warunków gruntowo-wodnych pod przebudowę przedmiotowej drogi wykonano dokumentację geotechniczną, w skład której wchodzą 5 odwiertów istniejącej konstrukcji nawierzchni/pasa drogowego wraz z podłożem gruntowym.
Zasadniczo warstwy asfaltowe mieszczą się w granicach 3cm do 10cm, warstwy podbudowy z kruszywa łamanego od 0.2m do 0.3m jest to warstwa piasku z kruszywem, poniżej zalegają nasypy z piasku.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów

budowlanych analizowaną inwestycja zaliczyć można do I kategorii geotechnicznej. Warunki gruntowe – Proste.

Dla gruntów G1 niewysadzinowych nie ma potrzeby sprawdzania warunków mrozoodporności podłoża nawierzchni.

Projektowana inwestycja znajduje się poza bezpośrednimi wpływami eksploatacji górniczej

9.2 Zaprojektowane rozwiązanie nawierzchni

Ze względu na podniesienie kategorii drogi na ruch KR3, oraz brak możliwości podniesienia niwelety drogi – liczne zjazdy, skrzyżowania, obiekty mostowe zaprojektowano nową konstrukcje drogi:

DP

- 4 cm – warstwa ścieralna z AC 11 S
- 6cm – warstwa wiążąca z AC 16 W
- 8 cm – podbudowa zasadnicza z AC 16P
- 20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5,
- Zagęszczona istniejąca podbudowa.

DP (poszerzenie pasa drogowego poza nasyp) od km 16+774.30 do km 16+894.91

- 4 cm – warstwa ścieralna z AC 11 S
- 6cm – warstwa wiążąca z AC 16 W
- 8 cm – podbudowa zasadnicza z AC 16P
- 20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5,
- 30 cm – warstwa mrozoochronna kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5,

Pod podbudową pomocniczą konieczne jest osiągnięcie wtórnego modułu odkształcenia E2>=120 MPa.

Konstrukcja nawierzchni na ścieżce pieszo-rowerowej

- 8 cm – betonowa kostka brukowa koloru szarego
- 3cm – podsypka cementowo - piaskowa
- 15cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabiliz. mech.
- 10 cm wymiana podłoża na kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie
- Zagęszczone istniejące podłoże G1

Na zagęszczonej warstwie z kruszywa naturalnego konieczne jest osiągnięcie wtórnego modułu odkształcenia E2>=80 MPa. (chodnik).

Konstrukcja nawierzchni na zjazdach

- 8 cm – betonowa kostka brukowa koloru czerwonego
- 3cm – podsypka cementowo - piaskowa
- 20cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabiliz. mech.
- 10 cm wymiana podłoża na kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie
- Zagęszczone istniejące podłoże G1

Na zagęszczonej warstwie z kruszywa naturalnego konieczne jest osiągnięcie wtórnego modułu odkształcenia E2>=80 MPa. (chodnik).

10. Elementy Bezpieczeństwa ruchu

W związku z budową przedmiotowych ulic planuje się korektę oznakowania pionowego i poziomego. Projekt docelowej oraz czasowej organizacji ruchu (dla zabezpieczenia prowadzonych robót) stanowi odrębny tom opracowania. Zaprojektowano także odtworzenie bariery drogowej po zewnętrznej stronie łuku przy obiekcie mostowym.

11. Roboty ziemne

Roboty ziemne obliczono metodą przekrojów poprzecznych oraz analitycznie dla elementów, dla których przekroje nie były przewidziane.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy uporządkować teren i zdjąć warstwę humusu na pełną grubość jego zalegania. Ziemię z wykopów z uwagi na jej własność należy wykorzystać do niwelacji terenu przy innych inwestycjach.

Materiał z rozbiórki oraz grunt należy wywieźć poza teren budowy..

UWAGA:

W czasie wykonywania robót ziemnych należy chronić grunt rodzimy przed kontaktem z wodą, aby nie doprowadzić do uplastycznienia podłoża, co z kolei pogorszy parametry fizyko-mechaniczne gruntu. W związku z powyższym zaleca się wykonywanie robót ziemnych w okresie możliwie suchym.

12. Informacja o środowisku

W fazie realizacji nie będzie występowało ponadnormatywne oddziaływanie na stan sanitarny powietrza i klimat akustyczny oraz wody podziemne i powierzchniowe – należy jedynie zwrócić uwagę, aby w przypadku wykorzystania sprzętu zmechanizowanego przy pracach budowlanych odznaczał się on dobrym stanem technicznym, a gospodarka odpadami była prowadzona prawidłowo.

Przy pracach prowadzonych w okolicy zjazdów do posesji, szczególną uwagę należy zwrócić na prawidłową organizację ruchu i zapewnienie mieszkańcom posesji możliwości komunikacji ze światem.

Etap eksploatacji inwestycji (drogi) będzie miał wpływ na:

- stan powietrza atmosferycznego (emisja zanieczyszczeń gazowo-pyłowych);
- klimat akustyczny otoczenia (emisja hałasu);
- stan środowiska wodno-gruntowego (emisja ścieków opadowych);

Analiza środowiska i zagospodarowania terenu w stanie istniejącym oraz ocena planowanego zamierzenia inwestycyjnego, a przede wszystkim ocena przewidywanych do zastosowania rozwiązań technicznych i warunków eksploatacji planowanej inwestycji nie wskazują na występowanie niemożliwych do usunięcia konfliktów w zakresie ochrony środowiska. Oszacowane oddziaływanie inwestycji na poszczególne elementy środowiska na etapie eksploatacji będzie się mieściło w granicach dopuszczalnych norm.

Przeprowadzona wstępna analiza oddziaływania na środowisko wykazała:

- W zakresie hałasu:

W zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania przedmiotowej drogi nie ma terenów podlegających ochronie przed hałasem.

- W zakresie wpływu na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego:

Zasięg ponadnormatywnego oddziaływania ograniczy się do pasa drogowego i nie obejmie obiektów chronionych (zabudowy mieszkaniowej).

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie spowoduje naruszenia interesów osób trzecich pod warunkiem zachowania ogólnie obowiązujących przepisów budowlanych.

Realizacja inwestycji wpłynie na wzrost bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi i upłynnienie ruchu kołowego, co z kolei przyniesie obniżenie poziomu emisji hałasu oraz zanieczyszczeń gazowo-pyłowych. Ponadto przebudowa systemu odwadniania drogi, przyniesie poprawę stanu środowiska wodno-gruntowego na analizowanym terenie.

Wykonał : mgr inż. Jacek Gawron

ŚLĄSKA OKRĘGOWA I Z B A INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

SLK/OKK/7131,7132/3353/10

Katowice, dnia 16 grudnia 2010 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna ŚLOIIB
nadaje Panu Jackowi Gawron
ur. dnia 12 czerwca 1978 w Bielsku - Białej
mgr inż. budownictwa

UPRAWNIENIA BUDOWLANE numer ewidencyjny SLK/3353/PWOD/10
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności drogowej
bez ograniczeń

Zakres uprawnień:

1) projektowanie obiektu budowlanego i kierowanie robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:
   a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
   b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
2) sprawdzanie projektów budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego
3) kierowanie wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzór i kontrola techniczna wytwarzania tych elementów,
4) wykonywanie nadzoru inwestorskiego,
5) sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

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

UZASADNIENIE

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

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 wlw 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 stronie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚLOIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:
1. Pan Jacek Gawron
   Międzyrzecze Górne 496 m. 2
   43-392 Międzyrzecze Górne
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a.

Skład orzekający OKK

mgr inż. Piotr Bastkowski

2. mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3. mgr inż. Zbigniew Dziarczyk

POLSKA I Z B A INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-N2W-AFE-GQ4 *

Pan Jacek Gawron o numerze ewidencyjnym SLK/BD/6973/11
adres zamieszkania , 43-392 Międzyrzecze Górne 496/2
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2013-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2012-02-16 roku przez:

Franciszek Buszka, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

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

SLK/OKK/713/2382/08

Katowice, dnia 17 grudnia 2008 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust.2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2005 r. Nr 156, poz. 1118 z pozn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna ŚLOIIB

n a d a j e

Panu(i) Jarosławowi Dziech

(Mgr inż. budownictwa)

ur. dnia 24 września 1979 w Pyskowicach

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny SLK/2382/POOD/08

do projektowania bez ograniczeń

w specjalności drogowej

U Z A S A D N I E N I E

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

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ww 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 ŚLOIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:
1. Pan(i) Jarosław Dziech
Giewont 8/20
43-316 Bielsko - Biała
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
a/a
4.

Skład orzekający OKK
1. Mgr inż. Zbigniew Dziedziewicz
2. Mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3. Mgr inż. Tadeusz Lipiński

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-U83-1M-H32 *

Pan Jarosław Dziech o numerze ewidencyjnym SLK/BD/6117/09

adres zamieszkania ul. Giewont 8/20, 43-316 Bielsko Biała

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2012-05-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2011-05-24 roku przez:

Franciszek Buczka, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych oświadczeniom składanym pod rygorem odpowiedzialności karnej własnoręcznym podpisem.)

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

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

INFORMACJA BIOZ

Nazwa zadania :	**Rozbudowa odcinka drogi powiatowej nr 1807O Strzelce Opolskie – Krasiejów od km 16+543.00 do km 17+101.00 oraz budowa mostu w km 16+675.00 i rozbudowa mostu w km 16+850.00 w m. Krasiejów wraz z infrastrukturą**
Inwestor	**Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu ul. Strzelców Bytomskich 7, 45-084 Opole**

Opracował	**Mgr inż. Jacek Gawron**

Maj 2012r

- **Zakres robót budowlanych oraz kolejność ich realizacji:**

Zamierzenie budowlane objęte niniejszym projektem budowlanym polega na:

- Przebudowa drogi
- Budowa chodnika i ścieżki rowerowej
- Przebudowa zjazdów
- Przebudowa skrzyżowań
- Oznakowanie pionowe i poziome

Zakres rzeczowy robót obejmuje: roboty przygotowawcze (tyczenie obiektu, rozbiórki elementów betonowych, nawierzchni asfaltowych i podbudów), roboty ziemne (zdjęcie warstwy humusu, wykopy), budowę nawierzchni (podbudowa, warstwy nawierzchni) oraz roboty wykończeniowe (oczyszczenie terenu,).

- **Wykaz istniejących obiektów budowlanych:**

Istniejące zagospodarowanie terenu zgodne z mapą sytuacyjno-wysokościową, stanowiącą podstawę do sporządzenia projektu budowlanego.

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

W trakcie robót budowlanych zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi wynika z prowadzenia robót przy kablach energetycznych, konieczności wykonania głębokich wykopów oraz pracą ludzi w zasięgu działania maszyn i sprzętu budowlanego oraz prace przy ruchu samochodowym.

- **Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaj zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia:**

Zagrożenia mogą mieć miejsce w związku z:

- Pracą ludzi w zasięgu działania maszyn i przejazdów środków transportu (zagrożenie wypadkowe).

- **Wskazania sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do robót szczególnie niebezpiecznych:**

Każdy z pracowników przed przystąpieniem do wykonywania robót powinien być poinstruowany o sposobie ich realizacji, ze szczególnym uwzględnieniem prac wymienionych powyżej. Instruktażu powinien dokonać kierownik budowy. Należy zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie przepisów BHP, zgodnie z zasadami sztuki budowlanej pod nadzorem osoby do tego uprawnionej.

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

Techniczne środki ostrożności:

- Wyznaczenie stref niebezpiecznych przy pracy sprzętu mechanicznego;
- Dopuszczenie do użytkowania tylko sprzętu mechanicznego, spełniającego odpowiednie wymagania techniczne;
- Utrzymywanie niezbędnych dróg komunikacji na terenie budowy zapewniających szybką i skuteczną ewakuację z terenu zagrożenia;
- Nadzorowanie robót wykonywanych w strefach kolizji z sieciami uzbrojenia technicznego – przez osoby upoważnione przez administratorów tych sieci; uzyskanie przez wykonawców robót szczegółowych wskazań i uzgodnień w zakresie warunków prowadzenia tych robót, stosowanych technik i rodzaju sprzętu oraz stosowanie się do nich; wykonywanie prac w sąsiedztwie linii elektrycznych – po wyłączeniu napięcia;
- Wykonywanie robót ziemnych zgodnie z przepisami i wiedzą budowlaną.

Organizacyjne środki ostrożności:

- Przygotowanie szczegółowego planu bezpieczeństwa i zapoznanie z nim kierownictwa robót i pracowników;
- Odpowiednie przeszkolenie w zakresie zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, zaopatrzenie stanowisk w instrukcje w tym zakresie oraz wyposażenie pracowników w odzież ochronną (kaski, obuwie, rękawice);
- Organizacja pracy i zespołów – w sposób zapewniający bezpośredni lub pośredni kontakt z poszczególnymi stanowiskami – dla nadzoru robót i interwencji w sytuacji zagrożenia;
- Zaplanowanie i stałe utrzymywanie odpowiedniego dostępu do stanowisk roboczych na wypadek zagrożeń bezpieczeństwa;

Bielsko - Biała, 05 2012r.

Sporządził:

mgr inż. Jacek Gawron