

**PRO**

MICHAŁ BANCEWICZ,

10-183 Olsztyn, ul. Wczasowa 9B

e-mail: [promb@outlook.com](mailto:promb@outlook.com), tel. 606-704-715

## PROJEKT BUDOWLANY

Kategoria obiektu XXV

Nazwa opracowania:

**POPRAWA PARAMETRÓW TECHNICZNO-UŻYTKOWYCH DROGI  
POWIATOWEJ NR 1703N NA ODCINKU OD DW NR 590 DO  
MIEJSCOWOŚCI MODGARBY.**

**Adres obiektu budowlanego:**

- województwo warmińsko-mazurskie, powiat kętrzyński, gmina Barciany,
- działki o nr ewidencyjnych:
  - 3, 14 obręb 0025 Krymławki
  - 238/2 obręb 0032 Modgarby

**Zlecniodawca:**

Powiat Kętrzyński reprezentowany przez Zarząd Powiatu w Kętrzynie

Pl. Grunwaldzki 1, 11-400 Kętrzyn

AUTORZY PROJEKTU	SPECJALNOŚĆ I NR UPRAWNIEŃ	PODPIS
PROJEKTANT mgr inż. Wojciech Rudzki	WAM/0125/PWOD/10	
ASYSTENT PROJEKTANTA mgr inż. Michał Bancewicz	-	
ASYSTENT PROJEKTANTA inż. Paweł Pieńkowski	-	
Data opracowania: czerwiec 2021 r.	Olsztyn	Nr egz.

## SPIS TREŚCI

1.	Strona tytułowa	str. 1
2.	Spis treści	str. 2
3.	Oświadczenie projektanta	str. 3
4.	Uprawnienia projektanta, wpis do Izby Inżynierów	str. 4-5
5.	Uzgodnienia branżowe	str. 6-10
6.	Opis techniczny	str. 11-14
7.	Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	str. 15-21
8.	Zestawienia tabelaryczne	str. 22-29
8.	Plan zagospodarowania w skali 1:500	str. 30-35
9.	Profil podłużny	Str. 36
10.	Przekroje normalne w skali 1:25	str. 37
11.	Załączniki	str. 38

**OŚWIADCZENIE O ZGODNOŚCI PROJEKTU Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI:**

Ja niżej podpisany oświadczam na podstawie art. 20 ust. 3 pkt. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku -Prawo Budowlane (Dz. U. 243, poz. 1623 tekst jednolity z 2010 roku), że niniejszy projekt sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami wiedzy technicznej i może być skierowany do realizacji.

Projektant	Zakres opracowania	Specjalność i nr uprawnień	Podpis
mgr inż. Wojciech Rudzki	Branża drogowa	WAM/0125/POWD/10 Specjalność drogowa	



**WARMIŃSKO-MAZURSKA**  
**OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**  
**OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA**  
10-532 Olsztyn, Plac Konsulatu Polskiego 1



WAM/OKK/U/125/2010

Olsztyn, dnia 15 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, ze zm./, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm./, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 pkt 1 i 2, 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 ze zm./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /J. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm./

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna**  
**nadaje**

**Panu WOJCIECHOWI MARKOWI RUDZKIEMU**  
magistrowi inżynierowi budownictwa  
ur. dnia 18 czerwca 1976 r. w Olsztynie

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
Nr ewid. WAM/0125/PWOD/10

**DO PROJEKTOWANIA I KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANYMI**  
**BEZ OGRANICZEN**  
**W SPECJALNOŚCI DROGOWEJ**

**UZASADNIENIE**

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

**Pouczenie :**

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawie do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Olsztynie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



**Skład orzekający OKK:**

1. mgr inż. Zdzisław Binerowski
2. inż. Janusz Falmowski
3. mgr inż. Elżbieta Lasmanowicz

2

**Pan Wojciech Marek Rudzki upoważniony jest :**

I. Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 13 ust. 3 i 4 ustawy Prawo budowlane, w specjalności drogowej, bez ograniczeń do:

- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- b) kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
- c) kierowania wywierzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytworzenia tych elementów,
- d) wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- e) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na podstawie § 15, § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 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 ze zm./ uprawnienia niniejsze uprawniają **w specjalności drogowej** bez ograniczeń do :

- 1) projektowania obiektu budowlanego i kierowania 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) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie specjalności niniejszych uprawnień.

**Otrzymuje:**

1. Pan Wojciech Marek Rudzki  
11-041 Olsztyn, ul. Peranna 8c/13
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. *in.*

**PRZEWODNICZĄCY**  
**OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ**

*mgr inż. Zdzisław Binerowski*

Olsztyn, dnia 15 grudnia 2010 r.



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WAM-7UE-3PL-SXQ \*

Pan Wojciech Rudzki o numerze ewidencyjnym WAM/BO/0188/06  
adres zamieszkania ul. Poranna 8c/13, 11-041 Olsztyn  
jest członkiem Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada  
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2022-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-08-12 roku przez:

Mariusz Dobrzeńcki, Przewodniczący Rady Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

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

Podpis jest prawdziwy

Olsztyn, dnia 19 lipiec 2021

PRO MICHAŁ BANCEWICZ,  
10-183 Olsztyn, ul. Wczasowa 9b

dotyczy: uzgodnienia warunków technicznych zabezpieczenia linii światłowodowej SSPW kolidującej z projektem „Poprawa parametrów techniczno-użytkowych drogi powiatowej nr 1703N na odcinku od DW nr 590 do miejscowości Modgarby”

Sąd Okręgowy w Olsztynie sygn. akt V GC161/17 postanowił wyznaczyć zarządcę przymusowego na Regionalnej Sieci Szerokopasmowej Województwa Warmińsko-Mazurskiego w osobie podmiotu uprawnionego do prowadzenia działalności telekomunikacyjnej, tj. Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Ośrodek Eksploatacji i Zarządzania Miejską Siecią Komputerową OLMAN, z/s w Olsztynie, ul. Heweliusza 8, 10-726, który z dniem uprawomocnienia się postanowienia przejął rolę operatora infrastruktury w miejsce ORSS Sp. z o.o.

W nawiązaniu do przedstawionej dokumentacji projektowej akceptujemy zaproponowane rozwiązanie, dodatkowo uszczegóławiając je i podając warunki techniczne realizacji przebudowy oraz prowadzenia prac. Akceptacja warunków zgodnie z wiedzą na temat sieci SSPW z dnia 15.12.2017

W odniesieniu do przesłanej przez Państwa dokumentacji projektowej, Ośrodek Eksploatacji i Zarządzania Miejską Siecią Komputerową „OLMAN” w Olsztynie potwierdza, że **na obszarze objętym uzgadnianą inwestycją znajduje się czynny rurociąg 4xHDPE 40/3,7 będący własnością Województwa Warmińsko-Mazurskiego, oznaczony na mapach geodezyjnych linią z symbolem "4t"**.

1. Przed przystąpieniem do prac wymagane jest powiadomienie zarządcy linii teletechnicznej o rozpoczęciu prac związanych z jej przebudową i zabezpieczeniem według warunków i zasad określonych niniejszym pismem.  
  
Wskazane w dokumentacji projektowej linie są czynne i jest uruchomiona na nich transmisja, wszelkie prace na czynnych liniach światłowodowych należy bezwzględnie uzgodnić i przeprowadzać w terminach i czasie uzgodnionym z zarządzającym siecią Ośrodkiem Eksploatacji i Zarządzania MSK OLMAN.
2. Lokalizację istniejącej linii światłowodowej w terenie należy potwierdzić z wykorzystaniem map sytuacyjno – wysokościowych, zawierających geodezyjną inwentaryzację linii światłowodowej, poprzez wykonanie przekopów próbnych i/lub za pomocą lokalizatora z wykorzystaniem kabla lokalizacyjnego i taśmy lokalizacyjno-ostrzegawczej. Tak ustalony przebieg linii światłowodowej należy trwale i widocznie oznaczyć w terenie na cały czas prowadzenia prac budowlanych w obrębie linii światłowodowej, związanych z realizacją inwestycji.
3. Odległości projektowanych sieci uzbrojenia terenu od istniejącego rurociągu oraz jej zabezpieczenie na skrzyżowaniach i zbliżeniach wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26.10.2005 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie. (Dz. U. z 2005 r. Nr 219, poz. 1864 ze zm).
4. Wszelkie prace w miejscach kolizji z nowoprojektowanymi zmianami przedstawionymi należy wykonywać ręcznie, bez użycia sprzętu mechanicznego pod nadzorem właścicieli linii światłowodowej. Wszelkie odkryte w trakcie prowadzenia prac elementy infrastruktury linii światłowodowej muszą być odpowiednio zabezpieczone a przed zasypaniem podlegają odbiorowi przez służby techniczne zarządcy linii światłowodowej zgodnie z przedstawionymi w projekcie przebudowami infrastruktury światłowodowej.
5. W przypadku jeżeli występuje konieczność przebudowy sieci należy projektować na terenie, który jest własnością inwestora. W przypadku, gdy nie będzie takiej możliwości i sieć zostanie zaprojektowana na gruntach osób trzecich, inwestor zobowiązany jest zapewnić zgodę właściciela działki na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej oraz dostęp do infrastruktury w celu jej konserwacji i utrzymania na

rzecz Właściciela linii. Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Zobowiązany jest również do pokrycia kosztów tych zgód oraz zapewnienia dostępu do przebudowanych urządzeń. W przeciwnym razie roszczenia osób fizycznych i prawnych z tytułu posadowienia sieci na gruntach osób trzecich będą obciążały Inwestora

6. W miejscach skrzyżowań linii światłowodowej SSPW z projektowanymi elementami drogowymi, istniejący rurociąg kablowy SSPW należy zabezpieczyć ochronną rurą dwudzielną, zachowując normatywne parametry (ZN-96 TPSA-004)
7. W ramach prac należy dążyć do minimalizacji czasu przerw w działaniu dostępu do sieci.-SSPW. Prace przełączeniowe należy wykonać w oknie serwisowym w czasie uzgodnionym z zarządzającym.
8. Zamiar prowadzenia prac oraz wnioski o ustanowienie nadzoru należy zgłosić do UWM OEiZ MSK OLMAN z min **2 tygodniowym wyprzedzeniem na piśmie na adres Ośrodka Eksploatacji i Zarządzania Miejską Siecią Komputerową „OLMAN”, ul. Heweliusza 8, 10 -726 Olsztyn lub mailowo na adres: [uzgodnienia.sspw@man.olsztyn.pl](mailto:uzgodnienia.sspw@man.olsztyn.pl)** . Nadzór przedstawicieli właścicieli linii światłowodowej jest **płatny**. W wystąpieniu o nadzór należy wskazać płatnika.
9. Wszelkie koszty związane z zabezpieczeniem rurociągu (w tym materiały i prace nakładcze) nie będą obciążać zarządcy linii światłowodowej.
10. W przypadku przebudowy linii SSPW po zakończeniu prac należy **bezwzględnie** dostarczyć dokumentację powykonawczą oraz **mapę inwentaryzacji geodezyjnej** z nowym przebiegiem przebudowywanych fragmentów infrastruktury w ciągu 2 miesięcy od zakończenia prac.
11. Niniejsze uzgodnienie ważne jest przez okres 12 miesięcy.

Uzgodnienie obejmuje jedynie infrastrukturę Regionalnej Sieci Szerokopasmowej Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

  
KIEROWNIK  
mgr inż. Marcin Kwiecień

Opracował :  
ZCz, UWM w Olsztynie





Orange Polska S.A.  
Domena Hurt  
Zarządzanie Zasobami Sieci i IT  
Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury i Obsługi Klienta  
Adres do korespondencji:  
93-273 Łódź  
ul. Michała Bałuckiego 10/12

PRO  
Michał Bancewicz  
  
ul. Wczasowa 9b  
10-183 Olsztyn

Olsztyn, data 2021-07-15

Numer pisma: 33029/TTISILU/P/2021

**Temat:** Poprawa parametrów techniczno- użytkowych drogi powiatowej nr 1703N długości 90m w gm. Barciany dz. nr 14, 3 obręb Krymlawki gm. Barciany powiat Kętrzyn.

Szanowni Państwo,

informujemy, że uzgadniamy projekt poprawy parametrów techniczno- użytkowych drogi powiatowej nr 1703N długości 90m w gm. Barciany dz. nr 14, 3 obręb Krymlawki gm. Barciany powiat Kętrzyn.

Przy realizacji procesu budowy wymagane jest spełnienie następujących warunków, które są integralną częścią uzgodnienia:

1. Wykonawca jest zobowiązany zgłosić do ORANGE POLSKA S.A. prace w strefie sieci telekomunikacyjnej min. na 14 dni przed przystąpieniem do robót, powołując się na numer przedmiotowego pisma. Tryb i zasady zgłoszenia prac oraz wystąpienia o nadzór właścicielski dostępne są na stronie: [www.orange.pl/wniosek nadzor](http://www.orange.pl/wniosek nadzor). Wykonywanie prac na sieci ORANGE POLSKA S.A. bez zgłoszenia i nadzoru właścicielskiego jest naruszeniem własności ORANGE POLSKA S.A. i będzie zgłaszane organom ścigania. Zgłoszenie/Wniosek o nadzór właścicielski można przesłać ze strony [www.orange.pl/wniosek nadzor](http://www.orange.pl/wniosek nadzor) lub kierować na adres:  
ORANGE POLSKA S.A.  
Obsługa Techniczna Klienta w Olsztynie  
Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury 1-Olsztyn  
ul. Al.M.J. Piłsudskiego 63a  
10-449 Olsztyn  
tel: 89 525 35 23, e-mail: [disu.rnwuuiiol@orange.com](mailto:disu.rnwuuiiol@orange.com)

Powiadomienie powinno zawierać nazwę i adres wykonawcy prac oraz telefon kontaktowy

2. Roboty budowlane – montażowe w obrębie sieci telekomunikacyjnej wykonywać zgodnie z normami i przepisami obowiązującymi w budownictwie łączności ręcznie i pod nadzorem upoważnionego przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Olsztynie;
3. Informujemy, że w obszarze działań inwestycyjnych mogą znajdować się elementy infrastruktury telekomunikacyjnej (kable, szafy, puszki) będące pod napięciem niebezpiecznym. Elementy te oznaczone są przywieszkami koloru czerwonego, zawierającymi informacje o występowaniu napięcia niebezpiecznego. W dokumentacji projektowej należy umieścić informację o możliwości występowania na trasie/w relacji projektowanego zasobu, elementów



infrastruktury z napięciami niebezpiecznymi i konieczności zachowania szczególnych środków ostrożności podczas prac na/w zbliżeniu z nimi. Osoby przystępujące do wykonania prac na tak oznakowanych elementach infrastruktury w których występują napięcia niebezpieczne, powinny posiadać aktualne uprawnienie SEP (E) oraz zobowiązane są do przestrzegania instrukcji BHP.

4. Lokalizację podziemnych urządzeń telekomunikacyjnych w terenie należy potwierdzić za pomocą przekopów kontrolnych, a w przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych urządzeń nienaniesionych na planie należy je zabezpieczyć na koszt inwestora i powiadomić przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Olsztynie oraz inspektora nadzoru.

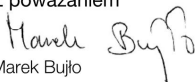
Istniejącą sieć teletechniczną eksploatowaną przez ORANGE POLSKA S.A. pokazano na załączonym podkładzie geodezyjnym kolorem pomarańczowym;

5. W strefie projektowanych wykopów na kanalizacji kablowej i kablach doziemnych Orange Polska S.A. zastosować rury osłonowe lub inne trwałe zabezpieczenie. Dodatkowe szczegóły zabezpieczenia ustalić na roboczo z naszym przedstawicielem. Koszty zabezpieczenia ponosi naruszający stan istniejący;
6. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy wyregulować poziom ram studni do projektowanej niwelety. Zachować normatywne przykrycie kanalizacji teletechnicznej i kabli doziemnych. Koszt zabezpieczenia ponosi naruszający stan istniejący;
7. Miejsca zbliżeń i skrzyżowań oraz elementy zanikowe sieci telekomunikacyjnej przed ich zasypaniem podlegają obowiązkowi zgłoszenia pracownikowi sprawującemu w imieniu Orange Polska nadzór nad realizowanymi pracami;
8. Po zakończeniu prac inwestor jest zobowiązany do pisemnego zgłoszenia z 14-dniowym wyprzedzeniem na adres podany w punkcie 1 niniejszego pisma – wykonane zadanie do odbioru technicznego w zakresie miejsc kolizyjnych z sieciami teletechnicznymi oraz otrzymania pisemnej akceptacji w formie protokołu odbioru lub notatki służbowej.
9. W przypadku uszkodzenia infrastruktury teletechnicznej, w szczególności w wyniku niedotrzymania wymagań i warunków określonych w niniejszym dokumencie, ORANGE POLSKA S.A., obciąża sprawcę pełnymi kosztami naprawy oraz odszkodowaniem za straty związane między innymi z wypłaconymi bonifikatami i karami wynikającymi z zawartych przez ORANGE POLSKA S.A. umów z klientami, a także innymi karami administracyjnymi.  
Łączna wysokość roszczeń ORANGE POLSKA S.A. w stosunku do sprawcy uszkodzenia może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych polskich;
10. Niniejsze uzgodnienie ważne jest jeden rok od daty jego wydania.

Za powyższe uzgodnienie zostanie pobrana opłata wg aktualnego cennika. Należność należy uregulować w terminie określonym na fakturze VAT, która zostanie przesłana odrębną korespondencją.

ORANGE POLSKA S.A. Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury i Obsługi Klienta w Łodzi otrzymał do celów służbowych 1 kpl. planów z przedmiotowego uzgodnienia.

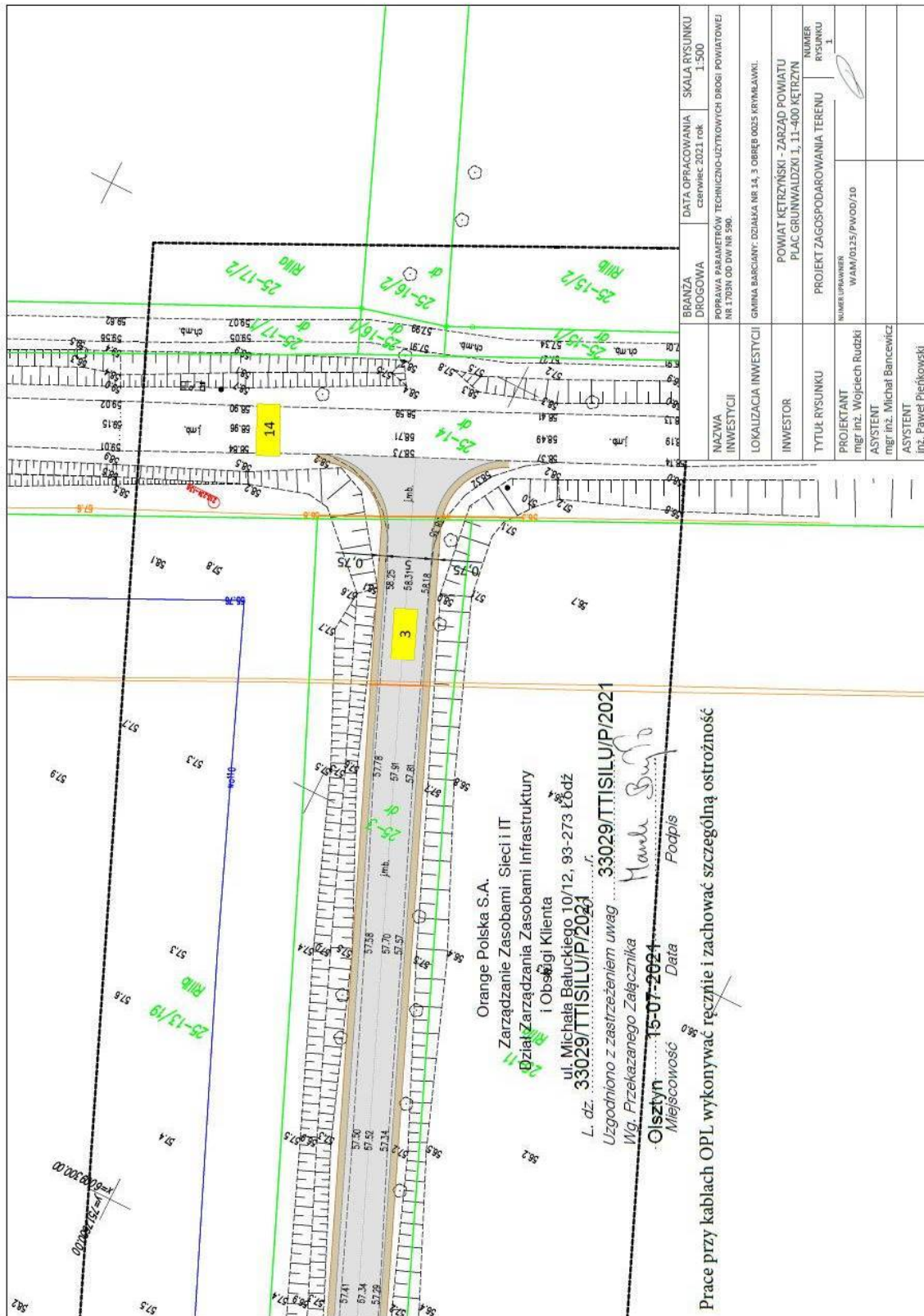
Z poważaniem



Marek Bujło

Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury i Obsługi Klienta

Załącznik: 1 kpl. planów sytuacyjnych.



BRANŻA DROGOWA	DATA OPRACOWANIA czerwiec 2021 rok	SKALA RYSUNKU 1:500
NAZWA INWESTYCJI	POPRAWA PARAMETRÓW TECHNICZNO-UŻYTKOWYCH DROGI POWIATOWEJ NR 1702N OD DW NR 396.	
LOKALIZACJA INWESTYCJI	GMINA BARCZANY; DZIAŁKA NR 14, 3 OBRĘB 0025 KRYKAWKI.	
INWESTOR	POWIAT KĘTRZYŃSKI - ZARZĄD POWIATU PLAC GRUNWALDZKI 1, 11-400 KĘTRZYN	
TYTUŁ RYSUNKU	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	NUMER RYSUNKU 1
PROJEKTANT	migr inż. Wojciech Rudecki	WAM/0125/PW00/10
ASYSTENT	migr inż. Michał Bancewicz	
ASYSTENT	inż. Paweł Pierkowski	

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Podstawa opracowania**

Projekt opracowano na podstawie:

- Umowy z Inwestorem,
- 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),
- Katalogu Powtarzalnych Elementów Drogowych,
- Mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500,
- Wizji w terenie, obserwacji i pomiarach własnych,
- Dokumentacji geotechnicznej wykonanej w 2021 roku.

### **2. Cel i zakres projektu**

#### **2.1. Cel opracowania**

Celem opracowania dokumentacji jest przebudowa drogi powiatowej nr 1703N na odcinku od DW nr 590 do miejscowości Modgarby. Projekt ma charakter dokumentacji budowlanej, której celem jest określenie sposobu i zakresu wykonania omawianej inwestycji przez ustalenie: przebiegu projektowanej drogi w planie sytuacyjnym (przebieg w istniejącym pasie drogowym drogi powiatowej), konstrukcji i geometrii drogi oraz określenie ilości robót do wykonania.

#### **2.2. Zakres opracowania**

Zakres robót objętych projektem przewiduje:

- prace przygotowawcze,
- roboty związane z wycinką krzaków i samosiewów oraz usunięcia karpin,
- prace związane z wykonaniem robót ziemnych,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych drogi i zjazdów,
- prace wykończeniowe.

### **3. Opis stanu istniejącego terenu**

Droga powiatowa nr 1703N przebiega w północno-zachodniej części powiatu kętrzyńskiego, rozpoczynając swój bieg od DW nr 590 kończąc w miejscowości Modgarby. Projektowany odcinek ma długość około 3,253 km. Droga na całej długości posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości ok. 5m. W nawierzchni jezdni występują ubytki oraz spękania i zniekształcenia zarówno w profilu podłużnym jak i poprzecznym. Istniejące rowy przydrożne zarośnięte są krzakami i samosiewami i nie spełniają swojej funkcji. Droga obsługuje zabudowę

wiejską, dojazdy do pól i ruch lokalny między miejscowościami. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane są powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych oraz na tereny biologicznie czynne. Na niektórych odcinkach drogi pobocza są zawyżone, co uniemożliwia prawidłowe odwodnienie jezdni. Na przedmiotowym obszarze występuje zieleń niska – zieleńce i krzaki oraz wysoka – drzewa.

#### **4. Rozwiązania projektowe**

Projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1703N obejmuje odcinek od DW nr 590 do miejscowości Modgarby. Przebieg trasy drogi został dostosowany do przebiegu drogi w stanie istniejącym. Przebudowywany odcinek ma długość ok. 3,253 km. Przedmiotowa inwestycja będzie polegać na wykonaniu nowej nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 12cm oraz z wykonaniem obustronnych poboczy z kruszywa niezwiązanego C50/30 szerokości 0,75m i grubości 25cm. Przed przystąpieniem do wykonania konstrukcji drogi należy przeprowadzić frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej. Dopuszcza się wykorzystanie pozyskanego frezu do wykonania poboczy. Istniejącą podbudowę przeznaczono do stabilizacji cementem na głębokości 20cm. Zjazdy indywidualne i publiczne zaprojektowano z betonu asfaltowego gr. 12cm. Istniejące rowy zostaną oczyszczone z zieleni (np. krzaki) i poddane zabiegom bieżącego utrzymania w celu zachowania ich funkcji (art. 17 ust. 1 pkt 4 Prawo wodne) - profilowanie skarp rowu, nadanie im normatywnych spadków 1:1 lub 1:1.5, profilowanie dna rowu poprzez nadanie spadku podłużnego (odmulenie i oczyszczenie). Wody opadowe i roztopowe z projektowanych nawierzchni odprowadzane będą powierzchniowo na tereny biologicznie czynne oraz do istniejących rowów przydrożnych. Na całej długości inwestycji konieczne jest przeprowadzenie pielęgnacji zieleni poprzez wycięcie drzew oraz przecinkę lub wycinkę istniejących krzaków i samosiewów. Dodatkowo niezbędne jest przeprowadzenie podkrzesania koron drzew na całej długości drogi w celu zachowania skrajni drogowej. W ramach przedsięwzięcia niezbędna jest wymiana istniejącego przepustu w km 0+201. Istniejący przepust betonowy Ø400 jest całkowicie zamulony i nie drożny. Ponadto pod projektowanymi zjazdami przecinającymi istniejące rowy, należy wykonać przepusty o średnicy 400mm. Wszystkie przepusty zakończyć ściankami czołowymi ze skrzydełkami, ścianki prefabrykowane, żelbetowe. Rury przepustowe karbowane o średnicy wewnętrznej 400mm wykonane z polipropyleny (PP), klasa sztywności min. SN 8. Lokalizacja projektowanych przepustów przedstawiona została na PZT oraz w wykazie poniżej. Przedmiotowa inwestycja zapewni poprawę warunków ruchu drogowego, nośność i stateczność konstrukcji, bezpieczeństwo i poprawę komfortu uczestników ruchu.

#### 4.1. Zagospodarowanie terenu pasa drogowego

Przebieg projektowanej inwestycji przedstawiono na planie zagospodarowania terenu, sporządzonym na aktualnej mapie sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500.

##### Parametry drogi:

- kategoria drogi	- powiatowa
- klasa techniczna	- D
- prędkość projektowana	- 30 km/h
- przekrój poprzeczny	- 1x2
- szerokość pasa ruchu	- 2,5m
- kategoria obciążenia ruchem	- KR2
- pobocza	- 0,75m
- pochylenie skarp nasypu i wykopu	- 1:1,5.

##### **Zestawienie projektowanych powierzchni:**

- powierzchnia projektowanej jezdni oraz zjazdów – **17 021m<sup>2</sup>**
- powierzchnia projektowanego pobocza – **4 700m<sup>2</sup>**

#### 4.2. Konstrukcja nawierzchni

Projektowane przekroje normalne drogi przedstawiono na rysunku nr 3.

##### **4.2.1. Konstrukcja nawierzchni drogi z betonu asfaltowego:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr. 8cm;
- podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 gr. 22cm;
- stabilizacja istniejącej podbudowy spoiwami hydraulicznymi gr. 20cm – doprowadzenie podłoża do G1

##### **4.2.2. Konstrukcja nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr. 8cm;
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego C50/30 gr. 20cm;
- istniejące podłoże.

#### **UWAGA!!!**

*Istnieje prawdopodobieństwo, że na części drogi pod istniejącą nawierzchnią bitumiczną występuje nawierzchnia brukowa. W takiej sytuacji należy na przedmiotowym odcinku pozostawić bruk i wykonać pozostałe warstwy konstrukcyjne bez stabilizacji podłoża cementem. Stabilizację podłoża wykonać na poszerzeniach drogi.*

#### **4.3. Profil podłużny drogi**

Profil podłużny dostosować do istniejącego terenu i projektowanej konstrukcji dokonując niezbędnych korekt. Projektowane spadki podłużne i poprzeczne umożliwią swobodny spływ wody opadowej i roztopowej z nawierzchni na tereny biologicznie – pobocza, zieleńce oraz do istniejących rowów. Ze względu na zachowanie skrajni drogowej, w miejscach występowania linii napowietrznych niweletę drogi zachowano na istniejącym poziomie.

#### **4.4. Kolizje**

Naziemne elementy uzbrojenia podziemnego zlokalizowane w pasie robót należy wyregulować pionowo oraz poziomo do projektowanych nawierzchni. W miejscach krzyżowania się sieci uzbrojenia terenu z prowadzącymi robotami, należy ułożyć rury osłonowe.

#### **4.5. Dane informujące czy działka lub teren na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.**

Teren na którym jest projektowany obiekt budowlany, nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

#### **4.6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego.**

Nie dotyczy.

#### **4.7. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi.**

Planowana inwestycja nie wpływa w żaden sposób na środowisko oraz higienę i zdrowie użytkowników.

#### **4.8. Obszar oddziaływania obiektu**

Obszar oddziaływania obiektu, o którym mowa w art. 28 ust. 2 ustawy – Prawo budowlane, obejmuje nieruchomości - działki na których będą prowadzone roboty:

- 3, 14 obręb 0025 Krymlawki
- 238/2 obręb 0032 Modgarby

<p>INWESTOR</p> <p>POWIAT KĘTRZYŃSKI ZARZĄD POWIATU W KĘTRZYNIE</p> <p>PLAC GRUNWALDZKI 1</p> <p>11-400 KĘTRZYN</p>
<p>PRO MICHAŁ BANCEWICZ, 10-183 Olsztyn, ul. Wczasowa 9B</p> <p>e-mail: promb@outlook.com, tel. 606-704-715</p>
<p><b>INFORMACJA DOTYCZĄCA BIOZ</b></p>
<p>Nazwa zadania</p> <p><b><i>POPRAWA PARAMETRÓW TECHNICZNO-UŻYTKOWYCH DROGI POWIATOWEJ NR 1703N NA ODCINKU OD DW NR 590 DO MIEJSCOWOŚCI MODGARBY.</i></b></p>
<p><u>INWESTYCJA ZLOKALIZOWANA NA TERENIE:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ województwo warmińsko-mazurskie, powiat kętrzyński, gmina Barciany,</li> <li>▪ działki o nr ewidencyjnych: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3, 14 obręb 0025 Krymławki</li> <li>- 238/2 obręb 0032 Modgarby</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>BRANŻA DROGOWA</b></p>



### **1.1. Zakres robót oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów**

Zakres robót dotyczących realizacji zadania inwestycyjnego:

- Roboty przygotowawcze i porządkowe,
- Zabezpieczenie terenu budowy przed osobami nieupoważnionymi,
- Wykonanie wykopów z odwiezieniem urobku na miejsce składowania,
- Formowanie i zagęszczenie nasypów,
- Profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne oraz wykonanie podbudowy,
- Ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego,
- Uporządkowanie terenu budowy po wykonaniu wszystkich robót budowlanych.

### **1.2. Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi**

Najwyższy stopień zagrożenia będą stanowiły prace związane z robotami ziemnymi, rozbiórką elementów drogowych, ułożeniem nawierzchni – wypadki i zdarzenia drogowe.

### **1.3. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót:**

- Wykonanie wykopów pod warstwy konstrukcyjne – możliwość przysypania ziemią,
- Roboty montażowe w wykopach – możliwość przysypania ziemią,
- Załadunek czy też rozładunek – możliwość przygniecenia ciężkim elementem prefabrykowanym, drewnianym,
- Poparzenie gorącą masą asfaltową w trakcie wykonywania robót nawierzchniowych,
- Najechnięcie sprzętem budowlanym (koparki, walce, samochody).

### **1.4. Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych**

Wykonawca przed przystąpieniem do wykonania robót budowlanych jest zobowiązany opracować instrukcję ich bezpiecznego wykonania i zapoznać z nią pracowników. Przed przystąpieniem do poszczególnych etapów robót pracownicy winni mieć oprócz instruktażu ogólnego szkolenia stanowiskowe w zakresie występowania zagrożeń i przepisów BHP na stanowisku pracy, oraz powinni być poinstruowani o konieczności stosowania środków ochrony osobistej i powinni być wyposażeni w odpowiednią odzież ochronną.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy sprawują odpowiednio kierownik robót oraz mistrz budowlany, stosownie do zakresu obowiązków.

Wszyscy pracownicy na budowie powinni legitymować się aktualnymi zaświadczeniami odbycia właściwych szkoleń BHP, przechowywanych w aktach osobowych pracownika.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach operatorów maszyn budowlanych i innych maszyn o napędzie silnikowym powinni posiadać wymagane kwalifikacje.

Kadra kierownicza powinna być szkolona w wyspecjalizowanych ośrodkach szkoleniowych z częstotliwością co 5 lat. Pracownicy zatrudnieni bezpośrednio w produkcji – szkoleni co 1 rok. Pracownicy

wykonujący szczególnie niebezpieczne roboty oraz roboty nietypowe, powinni być szkoleni każdorazowo na tę okoliczność.

#### **1.4.1. Określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia lub wypadku przy pracy**

Pracownik świadek wystąpienia zagrożenia lub wypadku informuje niezwłocznie o zdarzeniu bezpośredniego przełożonego, który :

- podejmuje działania eliminujące lub ograniczające zagrożenia (zabezpiecza miejsce wystąpienia zagrożenia lub wypadku),
- zapewnia udzielenie pierwszej pomocy przedlekarskiej i medycznej poszkodowanym,
- informuje niezwłocznie kierownika budowy,
- realizuje wnioski i polecenia powypadkowe.

Kierownik budowy zobowiązany jest do zawiadomienia inspektora i prokuratora o każdym śmiertelnym zbiorowym lub ciężkim wypadku przy pracy oraz o każdym wypadku, który wywołał takie skutki.

Kierownik budowy powinien niezwłocznie dokonać zgłoszenia o wypadku do siedziby swojej firmy. Zespół powypadkowy, czyli specjaliści ds. BHP i przedstawiciel złogi bada okoliczności oraz przyczynę wypadku. Dochodzenie polega na dokonaniu wizji lokalnej, przesłuchaniu świadków i poszkodowanego, zbadaniu sprawności sprzętu i narzędzi stosowanych przez pracownika, stosowania ochron osobistych, czy pracownik był szkoleny z przepisów BHP, czy posiadał wymagane badania lekarskie. W sytuacjach wątpliwych zaczerpuje się wiedzy powołanego biegłego w danej dziedzinie.

#### **1.4.2. Konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń**

Wykonawca winien zapewnić pracownikom niezbędny sprzęt ochronny (kaski, okulary, ochronniki słuchu, rękawice, odzież). Sprzęt ten powinien posiadać certyfikaty bezpieczeństwa. Odzież ochronna i robocza powinna posiadać oznakowanie nazwą firmy Wykonawcy.

#### **1.4.3. Zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone**

##### **w tym celu osoby**

Na budowie winna być stosowana trójstopniowa kontrola stanu BHP tj.:

- specjalista ds. BHP raz w miesiącu powinien dokonać przeglądu stanowisk pracy wydając stosowne zalecenia. Posiada on uprawnienia do wstrzymywania czasowego prowadzenia robót, które zagrażają życiu lub zdrowiu pracowników,
- kierownik budowy, będący koordynatorem ds. BHP na bieżąco sprawuje nadzór nad prowadzonymi robotami. Uwagi wpisuje do dziennika budowy ze wskazaniem osób odpowiedzialnych za wykonanie spostrzeżeń,
- kierownicy robót codziennie sprawdzają stan na prowadzonych odcinkach robót usuwając ewentualne zagrożenia.

### **1.5. Środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych**

Przed przystąpieniem do robót należy zapewnić środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie.

W razie konieczności mogą być stosowane na budowie przenośne źródła światła sztucznego. Ich konstrukcja i obudowa oraz sposób zasilania w energię elektryczną nie może powodować zagrożenia porażeniem prądem elektrycznym.

Nowych pracowników przyjmowanych na budowę każdorazowo należy przeszkolić przez służbę BHP. Do pracy należy dopuścić pracowników mających ważne badania lekarskie, właściwe kwalifikacje, ponadto:

- kierowcy odpowiednie prawa jazdy, a przewożący materiały niebezpieczne – świadectwa ADR,
- obsługa urządzeń dźwigowych – świadectwa UD,
- operatorzy maszyn drogowych i budowlanych – uprawnienia właściwe do obsługi odpowiednich maszyn.

#### ***Sposoby bezpiecznego wykonywania robót ziemnych***

Prowadzenie robót ziemnych winno być poprzedzone sprawdzeniem gruntu pod względem istnienia instalacji takich jak: elektryczna, wodociągowa, kanalizacyjna, gazowa, telekomunikacyjna. W przypadku ich istnienia należy określić bezpieczną odległość w pionie i poziomie w jakiej mogą być wykonywane te roboty. Miejsca przebiegu instalacji należy oznaczyć trwałymi i widocznymi znakami. Kopanie rowów poszukiwawczych w celu ustalenia położenia przewodów, jeżeli odsapajanie gruntu odbywa się na głębokości większej niż 40cm powinno odbywać się sposobem ręcznym bez użycia kilofa. Wykopy należy ogrodzić taśmą biało-czerwoną i ustawić tablice ostrzegawcze. W sytuacji gdy w pobliżu znajdują się inne stanowiska pracy należy ustawić trwałe bariery o wysokości 1,10m ponad terenem w odległości nie mniejszej niż 1m od krawędzi wykopu lub klina odłamu gruntu. Skarpy po deszczu, mrozie lub dłuższej przerwie w pracy podlegają sprawdzeniu. Przy wydobywaniu urobku sprzętem mechanicznym pracownicy winni znajdować się w bezpiecznej odległości poza zasięgiem tego sprzętu. Ruch środków transportowych przy wykopach powinien odbywać się poza klinem odłamu gruntu. W samochodach wywożących urobek poza teren budowy i poruszających się drogami publicznymi należy umyć koła lub w inny sposób skutecznie je oczyścić, przy opuszczaniu placu budowy. Przy prowadzeniu robót ziemnych koparka powinna być ustawiona w odległości co najmniej 0,60m poza klinem odłamu. Przy pracach koparką przedsięwziętą nie wolno dopuszczać do tworzenia się nawisów. Kierowca samochodu, na który ładowany jest urobek powinien przebywać poza kabiną pojazdu. Przebywanie osób pomiędzy ścianą wykopu, a koparką nawet w czasie postoju jest zabronione.

#### ***Sposoby bezpiecznego wykonywania robót z betonu asfaltowego***

Po wykonaniu wałowania nawierzchni dróg przy oczyszczaniu kół walca należy zachować szczególną ostrożność i w razie braku urządzeń mechanicznych należy te roboty wykonać ręcznie, stojąc z boku pracującego walca. Zabrania się stosowania otwartego ognia przy podgrzewaniu asfaltu w zbiornikach i cysternach. Podgrzewanie asfaltu płynnego dozwolone jest jedynie w urządzeniach specjalnie do tego przystosowanych. Skrapiacze przed rozpoczęciem pracy powinni natrzeć twarz, szyję i ręce maścią

ochronną. Pracownicy dowożący gorącą masę powinni mieć zapewnioną bezpieczną drogę transportu, wolną od sprzętu, materiałów i innych przeszkód. Podgrzewanie i skrapianie, wytwarzanie, transport, rozściełanie i zagęszczanie mas asfaltowych oraz wytwarzanie powinno odbywać się pod nadzorem wykwalifikowanych pracowników. W razie zapalenia się w kotle należy gasić go właściwym środkiem gaśniczym lub przez odcięcie dostępu powietrza. Rozlaną palącą się masę należy gasić przez zasypianie piaskiem.

### ***Sposób bezpiecznego wykonywania prac przy użyciu maszyn przy uwzględnieniu towarzyszącemu temu zadaniu transportowi***

Przy wykonywaniu robót maszynami należy ustalić strefę niebezpieczną i ustawić tablice ostrzegawcze, każde uruchomienie maszyny należy sygnalizować. Miejsce pracy maszyny w porze nocnej należy odpowiednio oświetlić, a maszynę wyposażać w światła ostrzegawcze. Części maszyn i urządzeń będące w ruchu należy zaopatrzyć w odpowiednie osłony lub inne zabezpieczenia. Zabrania się dokonywania napraw, smarowania i czyszczenia maszyn i urządzeń będących w ruchu. Zabrania się oczyszczania maszyn i urządzeń benzyną etylizowaną. Maszyny i urządzenia o napędzie elektrycznym należy zabezpieczyć przed możliwością porażenia obsługi prądem elektrycznym. Demontaż maszyn oraz przenoszenie urządzeń o napędzie elektrycznym mogą być dokonywane wyłącznie po odłączeniu źródła zasilania. Zabrania się używania uszkodzonych lub niesprawnych maszyn i urządzeń. Maszyny i urządzenia ustawione na pochyłym terenie należy zabezpieczyć przed samoczynną zmianą położenia i uruchomieniem. Wszystkie maszyny i urządzenia powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym ich sprawność, powinny być stosowane wyłącznie do prac, do jakich zostały przeznaczone i obsługiwane przez przeszkolone osoby.

### ***Sposoby bezpiecznego wykonywania robót w okresie zimowym***

Przy prowadzeniu robót w okresie zimowym należy wyposażać pracowników w ciepłą odzież i obuwie oraz kominiarki. Należy zapewnić ciepły posiłek i napoje na stanowisku pracy. Drogi transportowe jak i ciągi piesze zabezpieczyć przed poślizgiem.

## **1.6. Informacje o wydzieleniu i oznakowaniu miejsc prowadzenia robót budowlanych, stosownie do rodzaju zagrożenia**

Całość robót budowlanych wykonywana będzie na przekazanym protokolarnie przez Inwestora terenie. Przy wjeździe na teren budowy musi być zlokalizowana tablica informacyjna. Miejsca, w których mogą wystąpić zagrożenia (wykopy) muszą być zabezpieczone poręczami i odpowiednio oznakowane (taśmy ostrzegawcze, tablice informacyjne, znaki U-51). Roboty drogowe prowadzone będą zgodnie z zatwierdzonym przez Inwestora i Policję projektem organizacji ruchu.

## **1.7. Określenie sposobu przechowywania i przemieszczania materiałów, wyrobów, substancji oraz preparatów niebezpiecznych na terenie budowy**

Materiały stosowane do wbudowania jak rura ochronna, obrzeża betonowe powinny być składowane w ogrodzonych magazynach zlokalizowanych w okolicach biura budowy.

Materiały sypkie jak piasek, kruszywo również składowane powinny być w otoczeniu biura budowy na wydzielonym placu przeznaczonym na cele składowania materiałów budowlanych.

### **1.8. Zabezpieczenie maszyn, sprzętu i narzędzi**

Maszyny, narzędzia i sprzęt muszą spełniać wymogi BHP, a szczególności muszą być wyposażone we wszelkie osłony i zabezpieczenia przewidziane przez producenta. Ponadto urządzenia wymienione w certyfikacji na znak bezpieczeństwa muszą być z tym znakiem, a pozostałe muszą posiadać Deklarację Zgodności z Polskimi Normami. Maszyny i sprzęt poddawane są wymaganym przeglądom technicznym. Maszyny, urządzenia i sprzęt, które podlegają dozorowi technicznemu, a są eksploatowane na budowie, powinny posiadać dokumenty uprawniające do ich eksploatacji. Sprzęt zmechanizowany i pomocniczy powinien posiadać ustalone parametry, takie jak dopuszczalny udźwig, nośność, ciśnienie i temperaturę, uwidocznione przez trwałe i wyraźny napis. Zmechanizowany i pomocniczy sprzęt powinien przed rozpoczęciem pracy i przed zmianą być sprawdzony pod względem sprawności technicznej i bezpiecznego użytkowania. Należy zabezpieczyć go przed dostępem osób nie należących do obsługi. Urządzenia grzewcze na budowie powinny być eksploatowane zgodnie z instrukcją producenta. Pracujący sprzęt oraz pojazdy samochodowe powinny być wyposażone w obowiązujący sprzęt przeciwpożarowy – gaśnice, urządzenia sygnalizujące („koguty”) i dźwiękowe np. cofania oraz łączność telefoniczną komórkową w tym zestawy głośnomówiące w samochodach.

### **1.9. Zabezpieczenie medyczne**

Wykonawca musi posiadać aktualną umowę z lekarzem sprawującym opiekę profilaktyczną. Dopuszcza się możliwość dorywczego korzystania z usług innego, miejscowego lekarza posiadającego uprawnienia do wykonywania badań profilaktycznych i ochronnych.

Wszystkie maszyny i pojazdy samochodowe wyposażać w apteczki pierwszej pomocy z podstawowym wyposażeniem do opatrywania ran i skażeń.

### **1.10. Odzież i sprzęt ochronny**

Stałych pracowników obsługujących sprzęt, kierowców, sprawujący nadzór wyposażać w odzież i obuwie ochronne. Wszyscy pracownicy muszą mieć odzież ochronną i sprzęt ochrony osobistej, szczególnie rygorystycznie egzekwować używanie kamizelek ostrzegawczych przed pracujących pod ruchem oraz kasków ochronnych przy robotach załadunkowo-wyładunkowych, robotach ziemnych i nawierzchniowych.

### **1.11. Ochrona środowiska naturalnego**

Należy przestrzegać realizacji wymogów gwarantujących zachowanie przepisów o ochronie środowiska naturalnego, zwłaszcza poprzez:

- zagwarantowanie odprowadzenia odpadów produkcyjnych do wyznaczonych miejsc składowania bądź neutralizacji (np. przetworzonych olei, smarów itp.),
- przechowywania materiałów szkodliwych, niebezpiecznych dla zdrowia i środowiska w odpowiednio wyznaczonych i oznakowanych miejscach, odpowiednio zamkniętych zbiornikach i naczyniach, przy jednoczesnym zagwarantowaniu możliwości ich neutralizacji i działań ratowniczych,
- zagwarantowanie pracownikom odpowiednich pomieszczeń higieniczno-sanitarnych (WC, TOY-TOY).

**1.12. Należy przestrzegać następujących przepisów:**

- Rozporządzenie Ministra Budownictwa i Materiałów Budowlanych dotyczące bezpieczeństwa i higieny zawodowej przy wykonywaniu prac budowlanych, instalacyjnych i rozbiórkowych z dnia 28 marca 1997 r.,
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej dotyczące ogólnych przepisów w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy z dnia 26 września 1997 r.

**1.13. Wskazanie miejsca przechowywania dokumentacji budowy oraz dokumentów niezbędnych do prawidłowej eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych**

Wszystkie dokumenty dotyczące prawidłowej eksploatacji maszyn i urządzeń technicznych, niezbędnych odbiorów oraz pomiarów tych maszyn i urządzeń, a także dokumentacja budowlana całego zamierzenia inwestycyjnego powinny znajdować się w biurze kierownika budowy na terenie objętym inwestycją.

**1.14. Lista pozycji krytycznych dla BHP**

Nie dotyczy.

Opracował:

Wykaz przepustów drogowych przewidzianych do wykonania

L.P.	Kilometraż	Długość przepustu	Średnica przepustu	Lokalizacja
1	0+201	14,7m	Ø400mm	Przepust pod drogą.
2.	0+300	8,5m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
3.	0+417	13,5m	Ø400mm	Strona lewa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
4.	0+425	29,5m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
5.	0+550	8m	Ø400mm	Strona lewa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
6.	0+731	8m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
7.	0+741	12m	Ø400mm	Strona lewa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
8.	1+270	8,5m	Ø400mm	Strona lewa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
9.	1+276	8m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
10.	1+523	9,5m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
11.	1+524	14m	Ø400mm	Strona lewa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
12.	1+841	10m	Ø400mm	Strona lewa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
13.	1+842	9,5m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
14.	2+200	7m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
15.	2+339	10m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
16.	2+866	8m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
17.	3+019	11m	Ø400mm	Strona lewa, przepust łączący



				rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.
18.	3+030	8,5m	Ø400mm	Strona prawa, przepust łączący rowy. Kilometraż podany w połowie długości przepustu.

Wykaz rur osłonowych do wykonania

L.P.	Kilometraż	Długość rury osłonowej	Średnica rury	Lokalizacja
1.	3+228	6,5m	Ø110-160mm	Rura ochronna pod drogą.

Wykaz zjazdów do wykonania

L.P.	Kilometraż	Szerokość zjazdu	Promień zjazdu	Lokalizacja
1.	0+009	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
2.	0+104	4m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na drogę
3.	0+145	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
4.	0+300	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
5.	0+417	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
6.	0+425	8m	R=5m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd do gospodarstwa
7.	0+474	8m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na drogę
8.	0+550	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
9.	0+731	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
10.	0+741	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
11.	1+020	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
12.	1+020	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
13.	1+270	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
14.	1+276	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
15.	1+524	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
16.	1+525	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
17.	1+841	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
18.	1+842	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi

				zjazdu, zjazd na pole
19.	2+104	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
20.	2+106	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
21.	2+200	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
22.	2+340	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
23.	2+352	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
24.	2+432	4m	R=3m oraz R=5m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na drogę
25.	2+514	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na drogę
26.	2+623	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na drogę
27.	2+701	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
28.	2+710	3,5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
29.	2+770	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na drogę
30.	2+808	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
31.	2+866	3,5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
32.	3+019	5m	R=3m	Strona lewa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole
33.	3+030	5m	R=3m	Strona prawa, kilometraż w osi zjazdu, zjazd na pole

## Wykaz drzew przewidzianych do wycinki

NR DRZEWA	GATUNEK DRZEWA	OBWÓD PNIA NA WYS. 1,3M OD ZIEMI W CM	UZASADNIENIE USUNIĘCIA DRZEWA
1.	Lipa	270	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
2.	Lipa	265	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
3.	Lipa	290	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
4.	Lipa	200	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
5.	Lipa	240	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
6.	Lipa	275	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
7.	Lipa	285	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
8.	Lipa	275	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
9.	Lipa	250	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
10.	Lipa	280	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
11.	Lipa	280	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
12.	Lipa	260	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
13.	Lipa	205	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
14.	Lipa	260	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
15.	Grusza	95 120	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
16.	Lipa	340	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
17.	Lipa	300	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
18.	Lipa	320	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
19.	Lipa	345	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi

20.	Lipa	325	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
21.	Lipa	370	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
22.	Lipa	180	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
23.	Lipa	370	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
24.	Lipa	270	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
25.	Lipa	300	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
26.	Lipa	285	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
27.	Lipa	380	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
28.	Lipa	405	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
29.	Lipa	285	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
30.	Lipa	250	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
31.	Lipa	340	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
32.	Lipa	330	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
33.	Lipa	390	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
34.	Lipa	400	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
35.	Lipa	355	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
36.	Lipa	290	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
37.	Lipa	290	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
38.	Lipa	390	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
39.	Lipa	370	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi

40.	Lipa	340	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
41.	Lipa	400	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
42.	Lipa	345	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
43.	Lipa	310	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
44.	Lipa	260	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
45.	Lipa	350	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
46.	Lipa	270	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
47.	Lipa	320	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
48.	Lipa	260	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
49.	Lipa	540	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
50.	Lipa	350	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
51.	Lipa	320	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
52.	Lipa	230	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
53.	Lipa	280	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
54.	Lipa	220	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
55.	Lipa	280	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
56.	Lipa	120	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
57.	Lipa	260	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
58.	Lipa	255	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
59.	Lipa	180	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi

60.	Dąb	275	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
61.	Dąb	250	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
62.	Dąb	265	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
63.	Dąb	260	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
64.	Dąb	235	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
65.	Dąb	230	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
66.	Dąb	320	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
67.	Dąb	280	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
68.	Dąb	260	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
69.	Dąb	230	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
70.	Dąb	310	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
71.	Dąb	370	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
72.	Dąb	255	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
73.	Dąb	280	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
74.	Dąb	240	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
75.	Dąb	310	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
76.	Dąb	220	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
77.	Dąb	245	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
78.	Dąb	310	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
79.	Dąb	310	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi

80.	Dąb	275	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
81.	Dąb	280	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
82.	Dąb	285	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
83.	Dąb	300	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi
84.	Dąb	350	Bezpośrednia kolizja z projektowaną przebudową drogi