

Faza projektu:	Projekt na zgłoszenie robót budowlanych
Nazwa obiektu budowlanego:	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI PŁOCICZ – DROGA NR 1
Lokalizacja:	Województwo kujawsko – pomorskie, powiat sępoleński, gmina Kamień Krajeński dz. nr ew. 38/5 obręb 0010
Inwestor:	GMINA KAMIEŃ KRAJEŃSKI ul. Plac Odrodzenia 3, 89-430 Kamień Krajeński
Jednostka projektowa:	 P-M Camino Paulina Krzemień Gąski 6A 88-140 Gniewkowo pmcamino@wp.pl

Branża:	Drogi
Miejsce i data opracowania:	Gąski, 06.2015r
Kategoria obiektu budowlanego:	XXV -drogi i kolejowe drogi szynowe

Projekt zagospodarowania terenu Projekt architektoniczno-budowlany Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	projektował	Jacek Bromber
	opracował	mgr inż. Paulina Krzemień inż. Bartosz Majsner

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U.z 2013r., poz. 1409 z póź. zm.)

Oświadczam, że niniejsza dokumentacja projektowa została wykonana zgodnie z umową, zasadami współczesnej wiedzy technicznej, obowiązującymi w tym zakresie przepisami i normami i że została wykonana w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

mgr inż. Jacek Bromber

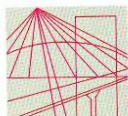
uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
nr upr. WKP/0290/POOD/12

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

Część I. Załączniki	4
1 Stwierdzenie przygotowania zawodowego projektantów	4
Część II Projekt architektoniczno- budowlany	8
1 Opis techniczny.....	8
1.1. Podstawa opracowania	8
1.2. Materiały wyjściowe.....	8
1.3. Cel i zakres opracowania	8
1.4. Opis stanu istniejącego.....	9
1.5. Opis projektowanych rozwiązań	10
1.6. Rozwiązanie w planie	12
1.7. Technologia wykonanie robót	12
1.8. Przebieg i rozwiązania w przekroju podłużnym – niweleta	22
1.9. Sieci uzbrojenia podziemnego i nadziemnego.....	23
1.10. Konstrukcja nawierzchni.....	23
1.11. Zjazdy indywidualne.....	25
1.12. Tabela mas ziemnych	25
1.13. Projekt organizacji ruchu.....	25
1.14. Część rysunkowa	27
Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	29

Część I. Załączniki

1 Stwierdzenie przygotowania zawodowego projektantów



WIELKOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIB-OKK-DP-0054-390/11/2012

Poznań, dnia 20 grudnia 2012 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.) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1, oraz ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.) oraz § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.)

decyzją Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB
otrzymuje

Pan
Jacek Bromber

magister inżynier
kierunek: Budownictwo
urodzony dnia 03 lutego 1981 r. w Sierakowie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr ewidencyjny WKP/0290/POOD/12

do projektowania bez ograniczeń
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. Podstawą 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 Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB

dr inż. Daniel Pawlicki

Na podstawie art.12 ust.1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane Pan Jacek Bromber jest upoważniony w specjalności drogowej do:

- projektowania, sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych **bez ograniczeń.**

Zgodnie z § 18 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
- droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Na podstawie § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, uprawnienia do projektowania stanowią podstawę do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący – dr inż. Daniel Pawlicki:

Członek Komisji – dr inż. Andrzej Barczyński:.....

Członek Komisji – mgr inż. Szczepan Mikurenda:.....

Otrzymują:

1. Pan Jacek Bromber
62-080 Tarnowo Podgórne, ul. Wenecka 2 c/1
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
- 4.a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-P4J-SPG-G6L *

**Pan Jacek Bromber o numerze ewidencyjnym WKP/BD/0253/14
adres zamieszkania ul. Wenecka 2C/1, 62-080 Tarnowo Podgórne
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2016-08-31.**

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-02-19 roku przez:

Włodzimierz Draber, Przewodniczący Okręgowej Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

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



Część II Projekt architektoniczno- budowlany

1 Opis techniczny

1.1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowi umowa zawarta z gminą Kamień Krajeński z siedzibą w Kamieniu Krajeńskim przy ul. Plac Odrodzenia 3.

1.2. Materiały wyjściowe

- ✓ Mapa do celów projektowych;
- ✓ Inwentaryzacja i pomiary uzupełniające;
- ✓ Uzgodnienia z Zamawiającym;
- ✓ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43/99, poz. 430);
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – Dz. U. nr 120 z dnia 10 lipca 2003r., poz. 1126;
- ✓ Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych – Gdańsk 2014.

1.3. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Płocicz.

W zakres opracowania wchodzi branża drogowa.

Dokumentacja swoim zakresem będzie obejmować, w szczególności:

- ✓ Wykonanie nakładki asfaltowej na istniejącą nawierzchnię drogi
- ✓ Wykonanie poszerzenia jezdni o nawierzchni bitumicznej
- ✓ Wykonanie poboczy z kruszywa łamanego
- ✓ Odtworzenie istniejących rowów odparowujących
- ✓ Wykonanie zjazdów indywidualnych o nawierzchni bitumicznej

Opis stanu istniejącego

Przedmiotowa droga gminna w miejscowości Płocicz jest drogą o zdegradowanej nawierzchni z płyt betonowych, o szerokości od ok. 4,50 do 5,50 m. Na drodze tej nie występują pobocza ani chodnik.

Drogę cechuje niedostateczna skuteczność odprowadzenia wód opadowych, co skutkuje w miejscach z zalegającym gruntem nienośnym tworzeniem się zastoisk wody opadowej, nieckami błota oraz deformacjami drogi uniemożliwiającymi sprawny przejazd pojazdów.

W wyniku działania wód opadowych nawierzchnia została miejscami uszkodzona i należy ją odtworzyć i wzmocnić.



Fot. 1 Widok drogi gminnej w Płociczu



Fot. 2 Widok drogi gminnej w Płociczu

1.4. Opis projektowanych rozwiązań

Projektując przebudowę drogi wzięto pod uwagę sugestie i potrzeby Inwestora oraz lokalne uwarunkowania terenowe.

Projektowana droga jest odcinkiem w pobliżu skrzyżowania położonego na działkach nr ew. 107/1 do końca opracowania w kierunku północno – zachodnim. Kończy się włączeniem do istniejącego odcinka drogi. Długość odcinka wynosi 1000,00m. Projektowany odcinek drogi położony jest na działce nr ewid. 38/5 obręb 0010.

Na istniejącej nawierzchni z płyt betonowych zostanie wyłożona warstwa wyrównawcza oraz nakładka asfaltowa. Dodatkowo zostanie zaprojektowane poszerzenie jezdni o nawierzchni bitumicznej. Łączna szerokość jezdni wynosi 5,00m. Na połączeniu poszerzeń i istniejącej drogi należy wbudować geokompozyt o szerokości min. 1,0m i wytrzymałości min 50kN w celu lepszego i trwalszego połączenia obu konstrukcji. Spadek poprzeczny na drodze jest o wartości 2% o zmiennym kierunku pochylenia. Kierunku pochylenia spadku dostosowano do istniejących rowów przydrożnych, do których będzie odprowadzana woda opadowa. Poniżej przedstawiono wykaz spadków poprzecznych na przebudowywanej drodze.

km 0+000,00 do 0+400,00 Przekrój daszkowy odwrócony 2%

km 0+430,00 do 0+530,00 Przekrój jednostronny skierowany w prawą stronę 2%

km 0+530,00 do 0+690,00 Przekrój daszkowy odwrócony 2%

km 0+690,00 do 0+910,00 Przekrój jednostronny skierowany w prawą stronę 2%

km 0+910,00 do 1+000,00 Przekrój daszkowy odwrócony 2%

Po obu stronach drogi zostaną wykonane pobocza z kruszywa łamanego. Projektuje się odtworzenie istniejących rowów odparowujących. Szerokość poboczy wynosi 0,75m o spadku poprzecznych 8% skierowany na zewnątrz drogi.

Geokompozyt musi spełniać następujące wymagania:

Własności mechaniczne			
Klasa wg międzynarodowej klasyfikacji CBR		min.	4
Siła przy przebiciu (metoda CBR) (X-s)	N	min.	2820
Wytrzymałość na rozciąganie: wzdłuż/wszerz pasma wyrobu	kN/m	min.	16/16
Wydłużenie: wzdłuż/wszerz pasma wyrobu	%	min.	50/50
Własności hydrauliczne			
Wodoprzepuszczalność w kierunku prostopadłym do płaszczyzny geowłókniny kV przy obciążeniu 20kPa (przy $h_{wody}=100mm$)	$m/s \cdot 10^{-4}$	min.	13
Wodoprzepuszczalność w kierunku prostopadłym do płaszczyzny geowłókniny kH przy obciążeniu 20kPa (przy $h_{wody}=100mm$)	$m/s \cdot 10^{-4}$	min.	47
Umowny wymiar porów O90% (ISO 12956)	μm	max.	75

Masa powierzchniowa geowłókniny musi mieć wartość minimum 275g/m². Geowłóknina powinna być materiałem odpornym na działanie wilgoci, temperatury

oraz wpływ środowiska agresywnego chemicznie i biologicznie. Materiał nie może mieć rozdarć, dziur ani innych przerw ciągłości.

1.5. Rozwiązanie w planie

Przebieg drogi dostosowano do przebiegu istniejącego. Długość projektowanej drogi wynosi 1000,00m o szerokości 5,00m. Załomy w osi drogi wyokrąglono łukami poziomymi o wartościach normatywnych. Projektuje się pobocza po obu stronach drogi o szerokości do 0,75m.

Projektuje się następujące łuki poziome:

Łuk 1 R=230,00m

Początek łuku kołowego km 0+047,23

Koniec łuku kołowego km 0+117,62

Łuk 2 R=120,00m

Początek łuku kołowego km 0+145,51

Koniec łuku kołowego km 0+177,13

Łuk 3 R=350,00m

Początek łuku kołowego km 0+355,00

Koniec łuku kołowego km 0+364,18

Łuk 4 R=350,00m

Początek łuku kołowego km 0+415,86

Koniec łuku kołowego km 0+422,04

Łuk 5 R=500,00m

Początek łuku kołowego km 0+592,41

Koniec łuku kołowego km 0+601,28

Łuk 6 R=500,00m

Początek łuku kołowego km 0+671,89

Koniec łuku kołowego km 0+679,01

1.6. Technologia wykonanie robót

- **Korytowanie**

Paliki lub szpilki do prawidłowego ukształtowania koryta w planie i profilu powinny być wcześniej przygotowane.

Paliki lub szpilki należy ustawiać w osi drogi i w rzędach równoległych do osi drogi lub w inny sposób zaakceptowany przez Inżyniera. Rozmieszczenie palików lub szpilek powinno umożliwić naciągnięcie sznurków lub linek do wytyczenia robót w odstępach nie większych niż co 10 metrów.

Rodzaj sprzętu, a w szczególności jego moc należy dostosować do rodzaju gruntu, w którym prowadzone są roboty i do trudności jego odspojenia.

Koryto można wykonywać ręcznie, gdy jego szerokość nie pozwala na zastosowanie maszyn, na przykład na poszerzeniach lub w przypadku robót o małym zakresie. Sposób wykonania musi być zaakceptowany przez Inżyniera.

Profilowanie i zagęszczanie podłoża

Przed przystąpieniem do profilowania podłoże powinno być oczyszczone ze wszelkich zanieczyszczeń.

Po oczyszczeniu powierzchni podłoża należy sprawdzić, czy istniejące rzędne terenu umożliwiają uzyskanie po profilowaniu zaprojektowanych rzędnych podłoża. Zaleca się, aby rzędne terenu przed profilowaniem były o co najmniej 5 cm wyższe niż projektowane rzędne podłoża.

Jeżeli powyższy warunek nie jest spełniony i występują zaniżenia poziomu w podłożu przewidzianym do profilowania, Wykonawca powinien spulchnić podłoże na głębokość zaakceptowaną przez Inżyniera, dowieźć dodatkowy grunt spełniający wymagania obowiązujące dla górnej strefy korpusu, w ilości koniecznej do uzyskania wymaganych rzędnych wysokościowych i zagęścić warstwę do uzyskania wartości wskaźnika zagęszczenia, określonych w tabelicy 1.

Jeżeli rzędne podłoża przed profilowaniem nie wymagają dowiezienia i wbudowania dodatkowego gruntu, to przed przystąpieniem do profilowania oczyszczonego podłoża jego powierzchnię należy dogęścić 3-4 przejściami średniego walca stalowego, gładkiego lub winny sposób zaakceptowany przez Inżyniera. Do profilowania podłoża należy stosować równiarki. Ścięty grunt powinien być wykorzystany w robotach ziemnych lub w inny sposób zaakceptowany przez Inżyniera.

Bezpośrednio po profilowaniu podłoża należy przystąpić do jego zagęszczania. Zagęszczanie podłoża należy kontynuować do osiągnięcia wskaźnika zagęszczenia nie mniejszego od podanego w tabelicy 1.

Tablica 1. Minimalne wartości wskaźnika zagęszczenia podłoża (I_s)

Strefa korpusu	Minimalna wartość I_s
	KR1÷KR2
Górna warstwa o grubości 20cm	1,00
Na głębokości od 20 do 50cm od powierzchni robót ziemnych lub terenu	0,97

Wilgotność gruntu podłoża przy zagęszczeniu nie powinna różnić się od wilgotności optymalnej o więcej niż :

- w gruntach niespoistych $\pm 2\%$,
- w gruntach mało i średniospoistych $+0\%$ do -2% .

Jako zastępcze kryterium oceny wymaganego zagęszczenia gruntów, dla których trudne jest pomierzenie wskaźnika zagęszczenia, przyjmuje się wartość wskaźnika odkształcenia I_0 , wyznaczonego wg PN-S-02205, równego stosunkowi modułów zagęszczenia wtórnego E2 do pierwotnego E1 o wartości tego stosunku $\leq 2,2$.

Minimalne wartości wtórnego modułu odkształcenia na poziomie spodu konstrukcji nawierzchni (koryta) powinny wynosić:

- dla ruchu KR1÷KR2 – $E2 \geq 100$ MPa

Utrzymanie koryta oraz wyprofilowanego i zagęszczonego podłoża

Podłoże (koryto) po wyprofilowaniu i zagęszczeniu powinno być utrzymywane w dobrym stanie.

Jeżeli po wykonaniu robót związanych z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża nastąpi przerwa w robotach i Wykonawca nie przystąpi natychmiast do układania warstw nawierzchni, to powinien on zabezpieczyć podłoże przed nadmiernym zawilgoceniem, na przykład przez rozłożenie folii lub w inny sposób zaakceptowany przez Inżyniera.

Jeżeli wyprofilowane i zagęszczone podłoże uległo nadmiernemu zawilgoceniu, to do układania kolejnej warstwy można przystąpić dopiero po jego naturalnym osuszeniu.

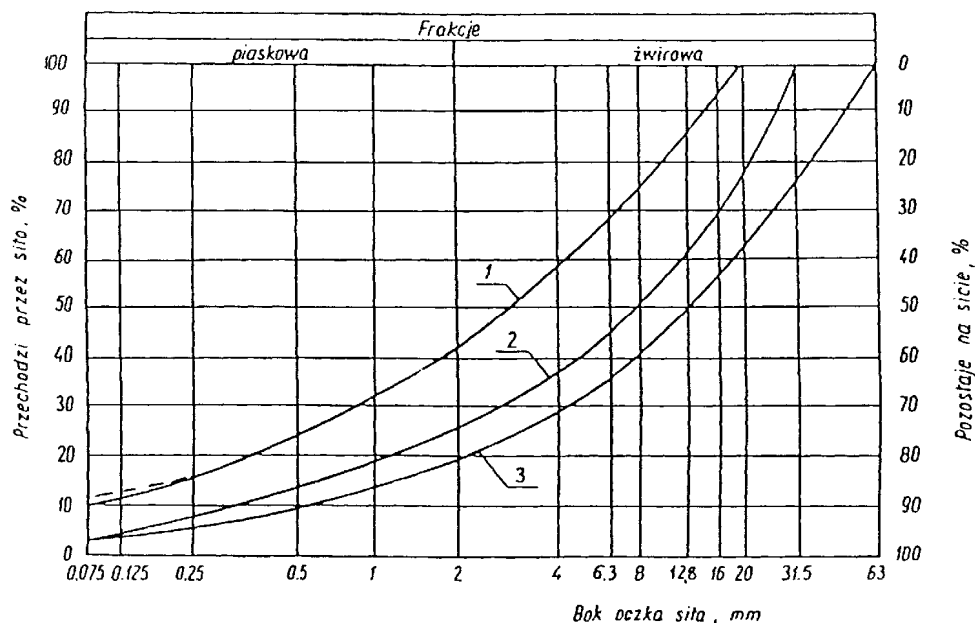
Po osuszeniu podłoża Inżynier oceni jego stan i ewentualnie zaleci wykonanie niezbędnych napraw. Jeżeli zawilgocenie nastąpiło wskutek zaniedbania Wykonawcy, to naprawę wykona on na własny koszt.

- **Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie**

Przed wbudowaniem w warstwy podbudowy, kruszywo łamane należy posegregować na frakcje, zależnie od przeznaczenia.. Na przygotowanym podłożu lub na warstwie odsączającej układa się podbudowę. W tym celu używa się kawałków kruszywa o wymiarach 0/63 mm, warstwą grubości 15 cm, układanych możliwie szczelnie. Warstwę dolną profiluje się łatą profilową i ubija ręcznie lub zagęszcza walcem o masie 6 T. W czasie ubijania lub zagęszczania kruszywo polewa się wodą w ilości około 0,8 l/m² na każdy centymetr grubości warstwy.

Krzywa uziarnienia mieszanki powinna być ciągła i nie może przebiegać od dolnej krzywej granicznej uziarnienia do górnej krzywej uziarnienia na sąsiednich sitach. Wymiar największego ziarna nie może przekraczać 2/3 grubości warstwy układanej jednorazowo.

Krzywa uziarnienia kruszywa, powinna mieścić się pomiędzy krzywymi granicznymi pół dobrego uziarnienia podanymi na rysunku 1



Rysunek 1. Pole dobrego uziarnienia kruszyw przeznaczonych na podbudowy wykonywane metodą stabilizacji mechanicznej.

1-2 kruszywo na podbudowę zasadniczą (górną warstwę) lub podbudowę jednowarstwową,

1-3 kruszywo na podbudowę pomocniczą (dolną warstwę).

Rysunek 1. Pole dobrego uziarnienia kruszyw przeznaczonych na podbudowy wykonywane metodą stabilizacji mechanicznej.

1-2 kruszywo na podbudowę zasadniczą (górną warstwę) lub podbudowę jednowarstwową,

1-3 kruszywo na podbudowę pomocniczą (dolną warstwę).

Kruszywa powinny spełniać wymagania określone w tablicy 1.

Tablica 1.

Lp.	Wyszczególnienie właściwości	Wymagania	Badania według
1	Zawartość ziarn mniejszych niż 0,075 mm, % (m/m)	od 2 do 10	PN-EN 933-1
2	Zawartość nadziarna, % (m/m), nie więcej niż	5	PN-EN 933-1
3	Zawartość ziarn nieforemnych % (m/m), nie więcej niż	35	PN-EN 933-4
4	Zawartość zanieczyszczeń organicznych, % (m/m), nie więcej niż	1	PN-88/B-04481
5	Wskaźnik piaskowy po pięciokrotnym zagęszczeniu metodą I lub II wg PN-88/B-04481, %	od 30 do 70	BN-EN 933-8
6	Ścieralność w bębnie Los Angeles a) ścieralność całkowita po pełnej liczbie obrotów, nie więcej niż b) ścieralność częściowa po 1/5 pełnej liczby obrotów w stosunku do straty masy po pełnej liczbie obrotów, nie więcej niż	35 30	PN-EN 1097-2
7	Nasiąkliwość, % (m/m), nie więcej niż	3	PN-EN 1097-6
8	Mrozoodporność, ubytek masy po 25 cyklach zamrażania, % (m/m), nie więcej niż	5	PN-EN 1367-1
9	Zawartość związków siarki w przeliczeniu na SO ₃ , % (m/m), nie więcej niż	1	PN-EN 1744-1
10	Wskaźnik nośności $w_{noś}$ mieszanki kruszywa, %, nie mniejszy niż: a) przy zagęszczeniu $I_s \geq 1,00$	80 120	PN-S-06102

	b) przy zagęszczeniu $I_s \geq 1,03$		
11	Odporność na ścieranie, M_{DE}	7-13	PN-EN 1097-1

- **Warstwa wiążąca AC 11 W**

Tablica 1. Stosowane mieszanki

Kategoria ruchu	Mieszanki o wymiarze D^1 , mm
KR 2	AC11W

Lepiszczka asfaltowe

Należy stosować asfalty drogowe wg PN-EN 12591 [27]]. Rodzaje stosowanych lepiszczy asfaltowych podano w tablicy 2. Oprócz lepiszczy wymienionych w tablicy 2 można stosować inne lepiszcza nienormowe według aprobat technicznych.

Tablica 2. Zalecane lepiszcza asfaltowe do warstwy wiążącej i wyrównawczej z betonu asfaltowego

Kategoria ruchu	Mieszanka ACS	Gatunek lepiszcza
		asfalt drogowy
KR2	AC11W	50/70

Asfalty drogowe powinny spełniać wymagania podane w tablicy 3.

Tablica 3. Wymagania wobec asfaltów drogowych wg PN-EN 12591 [27]

Lp.	Właściwości	Metoda badania	Rodzaj asfaltu
			50/70
WŁAŚCIWOŚCI OBLIGATORYJNE			
1	Penetracja w 25°C	0,1 mm	PN-EN 1426 [21] 50÷70
2	Temperatura mięknięcia	°C	PN-EN 1427 [22] 46÷54
3	Temperatura zapłonu, nie mniej niż	°C	PN-EN 22592 [62] 230

4	Zawartość składników rozpuszczalnych, nie mniej niż	% m/m	PN-EN 12592 [28]	99
5	Zmiana masy po starzeniu (ubytek lub przyrost), nie więcej niż	% m/m	PN-EN 12607-1 [31]	0,5
6	Pozostała penetracja po starzeniu, nie mniej niż	%	PN-EN 1426 [21]	50
7	Temperatura mięknięcia po starzeniu, nie mniej niż	°C	PN-EN 1427 [22]	48
WŁAŚCIWOŚCI SPECJALNE KRAJOWE				
8	Zawartość parafiny, nie więcej niż	%	PN-EN 12606-1 [30]	2,2
9	Wzrost temp. mięknięcia po starzeniu, nie więcej niż	°C	PN-EN 1427 [22]	9
10	Temperatura łamliwości Fraassa, nie więcej niż	°C	PN-EN 12593 [29]	-8

Kruszywo

Do warstwy wiążącej z betonu asfaltowego należy stosować kruszywo według PN-EN 13043 [44] i WT-1 Kruszywa 2008 [64], obejmujące kruszywo grube , kruszywo drobne i wypełniacz. Kruszywa powinny spełniać wymagania podane w WT-1 Kruszywa 2008 – część 2 – punkt 2, tablica 2.1, tablica 2.2 , tablica 2.3.

Składowanie kruszywa powinno się odbywać w warunkach zabezpieczających je przed zanieczyszczeniem i zmieszaniem z kruszywem o innym wymiarze lub pochodzeniu. Podłoże składowiska musi być równe, utwardzone i odwodnione. Składowanie wypełniacza powinno się odbywać w silosach wyposażonych w urządzenia do aeracji.

- **Warstwa ścierna AC 5 S**

Tablica 4 Stosowane mieszanki

Kategoria ruchu	Mieszanki o wymiarze D ¹⁾ , mm
KR 2	AC5S

Tablica 5. Zalecane lepiszcza asfaltowe do warstwy ściernej z betonu asfaltowego

Kategoria ruchu	Mieszanka ACS	Gatunek lepiszcza
		asfalt drogowy
KR2	AC5S	100/70

Tablica 6. Wymagania wobec asfaltów drogowych wg PN-EN 12591 [27]

Lp.	Właściwości		Metoda badania	Rodzaj asfaltu
				70/100
1	2		3	5
WŁAŚCIWOŚCI OBLIGATORYJNE				
1	Penetracja w 25°C	0,1 mm	PN-EN 1426 [21]	70-100
2	Temperatura mięknięcia	°C	PN-EN 1427 [22]	43-51
3	Temperatura zapłonu, nie mniej niż	°C	PN-EN 22592 [62]	230
4	Zawartość składników rozpuszczalnych, nie mniej niż	% m/m	PN-EN 12592 [28]	99
1	2		3	5
5	Zmiana masy po starzeniu (ubytek lub przyrost),	%	PN-EN 12607-1	

	nie więcej niż	m/m	[31]	0,8
6	Pozostała penetracja po starzeniu, nie mniej niż	%	PN-EN 1426 [21]	46
7	Temperatura mięknięcia po starzeniu, nie mniej niż	°C	PN-EN 1427 [22]	45
WŁAŚCIWOŚCI SPECJALNE KRAJOWE				
8	Zawartość parafiny, nie więcej niż	%	PN-EN 12606-1 [30]	2,2
9	Wzrost temp. mięknięcia po starzeniu, nie więcej niż	°C	PN-EN 1427 [22]	9
10	Temperatura łamliwości Fraassa, nie więcej niż	°C	PN-EN 12593 [29]	-10

Kruszywo

Do warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego należy stosować kruszywo według PN-EN 13043 [44] i WT-1 Kruszywa 2010 [64], obejmujące kruszywo grube , kruszywo drobne i wypełniacz. Kruszywa powinny spełniać wymagania podane w WT-1 Kruszywa 2010 – tablica 12, 13, 14, 15. Dopuszcza się kruszywo o frakcji grubości do 5 mm.

Składowanie kruszywa powinno się odbywać w warunkach zabezpieczających je przed zanieczyszczeniem i zmieszaniem z kruszywem o innym wymiarze lub pochodzeniu. Podłoże składowiska musi być równe, utwardzone i odwodnione. Składowanie wypełniacza powinno się odbywać w silosach wyposażonych w urządzenia do aeracji.

Środek adhezyjny

W celu poprawy powinowactwa fizykochemicznego lepiszcza asfaltowego i kruszywa, gwarantującego odpowiednią przyczepność (adhezję) lepiszcza do kruszywa i odporność mieszanki mineralno-asfaltowej na działanie wody, należy dobrać i zastosować środek adhezyjny, tak aby dla konkretnej pary kruszywo-lepiszcze wartość przyczepności określona według PN-EN 12697-11, metoda C [34] wynosiła co najmniej 80%.

Środek adhezyjny powinien odpowiadać wymaganiom określonym przez producenta.

Składowanie środka adhezyjnego jest dozwolone tylko w oryginalnych opakowaniach, w warunkach określonych przez producenta.

- **Rodzaje materiałów do wykonania skropienia**

Do złączania warstw konstrukcyjnych należy stosować kationowe emulsje asfaltowe wg PN-EN 13808 „Asfalty i lepiszcza asfaltowe. Zasady klasyfikacji kationowych emulsji asfaltowych”. Emulsje powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Załączniku krajowym NA PN-EN 13808:2010. Rodzaj użytej emulsji powinien być dostosowany do rodzaju złączanych warstw.

Stosowane emulsje powinny odpowiadać wymaganiom poddanym w poniższej Tabelicy 7

Tablica 7 Wymagania dla emulsji asfaltowych

Właściwości techniczne	Metoda badań wg normy	Wymaganie (klasa)		
		C60 B3 ZM1) Do złączania warstw asfaltowych z asfaltów niemodyfikowanych	C60 BP3 ZM1) Do złączania wszystkich warstw asfaltowych	C60 B5 ZM1) Do złączania wszystkich rodzajów warstw
Indeks rozpadu ²⁾	PN-EN 13075-1	50÷100 (3)	50÷100 (3)	120÷180 (5)
Zawartość lepiszcza, %(m/m)	PN-EN 1428	58÷62 (5)	58÷62 (5)	58÷62 (5)
Czas wypływu dla $\Phi 2\text{mm}$ w 40°C, s	PN-EN 12846	15÷45 (3)	15÷45 (3)	15÷45 (3)
Pozostałość na sicie 0,5mm, %(m/m)	PN-EN 1429	< 0,2 (3)	< 0,2 (3)	< 0,2 (3)
Pozostałość na sicie po 7 dniach magazynowania, %(m/m)	PN-EN 1429	TBR (1)	TBR (1)	TBR (1)

Sedymentacja po 7 dniach, %(m/m)	PN-EN 12847	TBR (1)	TBR (1)	TBR (1)
Adhezja 3), % pokrycia powierzchni	Zał. NA.2 2	≥ 75	≥ 75	≥ 75
pH emulsji	PN-EN 12850	NPD (0)	NPD (0)	≥ 3,5
Wymagania dotyczące asfaltu odzyskanego z kationowych emulsji asfaltowych przez odparowanie, zgodnie z PN-EN 13074				
Penetracja w 25°C, 0,1mm	PN-EN 1426	< 100 (3)	< 100 (3)	< 100 (3)
Temperatura mięknięcia, °C	PN-EN 1427	> 39 (5)	> 43 (4)) > 39 (5)
Nawrót sprężysty w 25°C, %	PN-EN 13398	NPD (0)	≥ 50 (4)	NPD (0)
<p>1) Wymagania dotyczące emulsji asfaltowych do ZM nie dotyczą emulsji poddanych na budowie rocieńczeniu przed wbudowaniem</p> <p>2) Badanie na wypełniaczu mineralnym Sikaisol</p> <p>3) Badanie na kruszywie bazaltowym</p> <p>- klasa TBR „do zadeklarowania” oznacza, że producent może w trybie dowolnym dostarczyć informację o tej właściwości wraz z wyrobem.</p> <p>- klasa NPD „właściwość użytkowa nie określana” oznacza, że producent nie jest zobowiązany do określenia ani deklarowania tej właściwości</p>				

1.7. Przebieg i rozwiązania w przekroju podłużnym – niweleta

Niweletę drogi dostosowano do stanu istniejącego.

Odwodnienie drogi zaprojektowano dostosowując je do istniejących warunków terenowych. Odpowiednie odwodnienie przewidziano poprzez zaprojektowanie adekwatnych pochyleń poprzecznych i podłużnych drogi. Wody opadowe zbierane będą do rowów przydrożnych.

Zaprojektowano następujące łuki pionowe w ciągu projektowanej drogi:

1. Łuk pionowy wklęsły $R=1000,00\text{m}$

Początek łuku w km 0+035,90

Koniec łuku w km 0+047,91

2. Łuk pionowy wklęsły $R=1000,00\text{m}$

Początek łuku w km 0+359,13

Koniec łuku w km 0+369,10

3. Łuk pionowy wypukły $R=1000,00\text{m}$

Początek łuku w km 0+439,19

Koniec łuku w km 0+449,14

4. Łuk pionowy wypukły $R=1500,00\text{m}$

Początek łuku w km 0+721,49

Koniec łuku w km 0+740,20

5. Łuk pionowy wypukły $R=700,00\text{m}$

Początek łuku w km 0+862,75

Koniec łuku w km 0+868,38

6. Łuk pionowy wklęsły $R=1000,00\text{m}$

Początek łuku w km 0+918,16

Koniec łuku w km 0+927,65

1.8. Sieci uzbrojenia podziemnego i nadziemnego

Projektowane roboty budowlane związane z realizacją zadania drogowego nie kolidują z urządzeniami infrastruktury technicznej naziemnej i podziemnej.

W przypadku wystąpienia sieci niezinventaryzowane na mapie należy zabezpieczyć rurami osłonowymi dwudzielnymi i zgłosić gestorowi sieci.

1.9. Konstrukcja nawierzchni

Przekroje konstrukcyjne nawierzchni drogi gminnej zaprojektowano w oparciu o dane pozyskane z wykonanych otworów geotechnicznych, aktualne katalogi i normy, Dziennik Ustaw Nr – 43 z 14.05.1999 oraz Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych Gdańsk 2014 rok.

Przyjęto:

Kategorię gruntu: G3

Głębokość przemarzania: 0,8m

Kategoria ruchu: KR2

Mrozoodporność podłoża:

Dla KR-2 i G3 : $0,8 \times 0,55 = \underline{0,44 \text{ m}}$

Zaprojektowano następującą konstrukcję nakładki asfaltowej:

- warstwa ścieralna z MMA (AC 5 S) gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (AC 11 W) gr. 4 cm
- warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm, gr. 10 cm

Zaprojektowano następującą konstrukcję poszerzenia drogi

- w-wa ścieralna z mieszanki mineralno - asfaltowej (AC 5S) gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (AC 11 W) gr. 4 cm
- geokompozyt o wytrzymałości min. 50 kN , szer. min. 1,0m
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63mm stabilizowanego mechanicznie gr. 22cm

Zaprojektowano następującą konstrukcję skrzyżowań z drogami gminnymi

- w-wa ścieralna z mieszanki mineralno - asfaltowej (AC 5S) gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (AC 11 W) gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63mm stabilizowanego mechanicznie gr. 22 cm

Zaprojektowano następującą konstrukcję zjazdów indywidualnych

- w-wa ściernalna z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 7cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/63mm stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm

1.10. Zjazdy indywidualne

Zjazdy na działki indywidualne projektowane są od granicy działki drogowej do krawędzi przebudowywanej drogi. Zjazdy projektuje się z kruszywa łamanego, szerokości 4,00. W szczególnych przypadkach dopuszcza się zmianę lokalizacji zjazdów na wniosek właściciela posesji, w porozumieniu z Inwestorem.

1.11. Tabela mas ziemnych

km	odległość	wykop	nasyp	W- Srednia (m2)	N- Srednia (m2)	W m3	N m3
0+000,00	-	0,76	0,04	-	-	-	-
0+050	50	0,65	0,19	0,71	0,12	35,25	5,75
0+100	50	0,95	0,11	0,80	0,15	40,00	7,50
0+150	50	0,81	0,97	0,88	0,54	44,00	27,00
0+200	50	1,60	0,09	1,21	0,53	60,25	26,50
0+249	49	1,97	0,25	1,79	0,17	87,47	8,33
0+300,00	51	4,15	0,03	3,06	0,14	156,06	7,14
0+350	50	1,33	0,03	2,74	0,03	137,00	1,50
0+400	50	1,69	0,04	1,51	0,04	75,50	1,75
0+450	50	1,41	0,04	1,55	0,04	77,50	2,00
0+500	50	1,38	0,13	1,40	0,09	69,75	4,25
0+550	50	0,89	0,19	1,14	0,16	56,75	8,00
0+600	50	1,43	0,35	1,16	0,27	58,00	13,50
0+650	50	2,11	0,03	1,77	0,19	88,50	9,50
0+700	50	2,17	0,00	2,14	0,02	107,00	0,75
0+750	50	1,78	0,10	1,98	0,05	98,75	2,50
						1191,78	125,97
						Suma:	1065,81

1.12. Projekt organizacji ruchu

Nie projektuje się zmiany istniejącej organizacji ruchu.

Opracował:

mgr inż. Jacek Bromber

upr. bud. do projektowania bez
ograniczeń w specjalności drogowej
nr upr. WKP/0290/POOD/12

1.13. Część rysunkowa

<i>RYS. Nr 1) Plan sytuacyjny, D-01 PS</i>	<i>skala 1: 500</i>
<i>RYS. Nr 2) Plan sytuacyjny, D-02 PS</i>	<i>skala 1: 500</i>
<i>RYS. Nr 3) Profil podłużny, D-03_PD</i>	<i>skala 1: 100/1000</i>
<i>RYS. Nr 4) Przekroje normalne, D-04_DRK</i>	<i>skala 1: 50</i>
<i>RYS. Nr 5) Szczegóły konstrukcyjne, D-05_SK</i>	<i>skala 1: 10</i>
<i>RYS. Nr 6) Przekroje poprzeczne, D-06_PP</i>	<i>skala 1: 100</i>
<i>RYS. Nr 6) Przekroje poprzeczne, D-07_PP</i>	<i>skala 1: 100</i>

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

ZADANIE	<p>PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI PŁOCICZ – DROGA NR 1</p> <p>Województwo kujawsko – pomorskie, powiat sępoleński, gmina Kamień Krajeński, dz. nr ew. 38/5 obręb 0010</p>
INWESTOR	<p>GINA KAMIEN KRAJEŃSKI UL. PLAC ODRODZENIA 3, 89-430 KAMIEN KRAJEŃSKI</p>
AUTOR	<p>mgr inż. Jacek Bromber</p> <p>upr. bud. do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej nr upr. WKP/0290/POOD/12</p> <p><u>Adres zamieszkania:</u> ul. Wenecka 2C/1, 62-080 Tarnowo Podgórne</p>

SPIS TREŚCI :

1. Podstawa opracowania
2. Opis techniczny

Poznań, 06.2016r.

1) Podstawa opracowania

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia została opracowana zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r w sprawie szczegółowego zakresu i formy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz szczegółowego zakresu rodzaju robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi (Dz.U. Nr 120 poz. 1126z 2003r).

2) Opis techniczny

Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.

- Skaleczenie / upadek (podczas wszystkich prac) - możliwe,
- Potrącenie przez poruszające się po budowie pojazdy i maszyny - możliwe,
- Zapłon, zapalenie lub wybuch gazu podczas przebudowy podziemnych linii gazowych - niemożliwe,
- Porażenie prądem podczas przebudowy podziemnych i naziemnych linii energetycznych -możliwe,
- Upadki z wysokości przy wykonywaniu robót mostowych i energetycznych - niemożliwe,
- Osunięcie się ziemi w wykopach podczas robót ziemnych - niemożliwe,
- Wypadki i kolizje drogowe podczas wykonywania prac pod ruchem - niemożliwe,
- Natknięcie się na przedmioty niebezpieczne niewiadomego pochodzenia podczas wykonywania prac ziemnych (niewypały) - mało prawdopodobne.

Informację o wydzieleniu i oznakowaniu miejsca prowadzenia robót budowlanych, stosownie do rodzaju zagrożenia.

- Wjazdy / wyjazdy oznakowane i zamknięte dla ruchu według projektu tymczasowej organizacji ruchu,
- Zabezpieczenie studni oraz wykopów poprzez oznakowanie taśmą ostrzegawczą BHP,
- Projekt oznakowania t na czas budowy przygotowuje firma wykonawcza realizująca inwestycje

Informację o sposobie prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, w tym:

- a. określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia,
 - b. konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń,
 - c. zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby,
- Instruktaż ogólny przed przystąpieniem pracownika do pracy prowadzi służba bhp,

- Instruktaż stanowiskowy prowadzi bezpośredni przełożony pracownika (kierownik budowy, majster). Instruktaż stanowiskowy należy przeprowadzić przy każdorazowej zmianie stanowiska pracy przez pracownika.
- Przy pracach szczególnie niebezpiecznych, wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej (operatorzy maszyn drogowych, pilarze) i prace które powinny być wykonywane co najmniej przez 2 osoby (oznakowanie i remont dróg na odcinkach nie zamkniętych dla ruchu) bezpośredni przełożony pracownika obowiązany jest każdorazowo przed przystąpieniem do pracy omówić warunki pracy, a w szczególności, gdy uległy one zmianie,
- Bezpośredni przełożony obowiązany jest każdorazowo powiadomić wszystkich pracowników o zmianie warunków na budowie przed przystąpieniem do pracy,
- W razie wystąpienia zagrożenia dla zdrowia lub życia pracownika lub osób znajdujących się w strefie zagrożenia, prace należy natychmiast przerwać, ostrzec zagrożone osoby i zawiadomić o tym fakcie przełożonego,
- Wykonywanie prac bez środków ochrony osobistej tam, gdzie są one wymagane – jest zabronione - odpowiedzialny kierownik budowy,
- Nadzór nad wykonywaniem prac szczególnie niebezpiecznych należy powierzyć osobom przeszkolonym z zakresu bhp (kierownikowi budowy, majstrowi). Nadzorujący odpowiedzialny jest za bezpieczne wykonywanie tych prac.

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

- Na terenie budowy brak materiałów i preparatów niebezpiecznych.

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

Maszyny i urządzenia

- Każda maszyna i urządzenie musi posiadać DTR.
- Maszyny i urządzenia, które podlegają dozorowi technicznemu eksploatowane na budowie powinny posiadać dokumenty uprawniające do ich eksploatacji,
- Maszyny poruszające się po budowie winny posiadać sygnalizator cofania,
- Wszelkie instrukcje i oznaczenia muszą być w języku polskim,
- Każdorazowo przed przystąpieniem do pracy sprawdzić stan techniczny sprzętu oraz czy uruchomienie go nie zagraża innym pracownikom,
- Do pracy na budowie może być dopuszczony jedynie sprzęt sprawny technicznie,

Roboty ziemne

- W razie prowadzenia robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie instalacji wodociągowej, kanalizacyjnej, elektrycznej, gazowej, itp. należy określić bezpieczną odległość (w pionie i w poziomie), w jakiej mogą być wykonywane te roboty i

zapewnić nad nimi fachowy nadzór techniczny. Odległości te określa kierownictwo robót w porozumieniu z właściwymi jednostkami, w których zarządzie lub użytkowaniu znajdują się te instalacje.

- W razie przypadkowego odkrycia w trakcie wykonywania robót ziemnych instalacji j.w, należy niezwłocznie przerwać prace do czasu ustalenia pochodzenia tych instalacji i określenia, czy i w jaki sposób możliwe jest w tym miejscu dalsze bezpieczne prowadzenie robót.
- W razie ujawnienia podczas prac niewypałów lub przedmiotów trudnych do identyfikacji, prace należy przerwać, a miejsca niebezpieczne ogrodzić i oznakować napisami ostrzegawczymi,
- Przy wykonywaniu robót ziemnych sprzętem zmechanizowanym należy wyznaczyć w terenie strefę niebezpieczną,
- Przy zagęszczaniu nasypu za pomocą walców drogowych odległość walca od górnej krawędzi nie może przekroczyć 0,5 m,
- W czasie wałowania nasypu zabrania się wykonywania jakichkolwiek innych prac,
- Przy wykonywaniu robót ziemnych sprzętem zmechanizowanym należy wyznaczyć w terenie strefę niebezpieczną,
- Użytkowanie i posługiwanie się narzędziami powinno być zgodne z zaleceniami producenta,
- W razie stwierdzenia w czasie pracy uszkodzenia maszyny lub urządzenia należy je natychmiast zatrzymać, wyłączyć oraz zabezpieczyć przed osobami postronnymi i zgłosić ten fakt przełożonemu,
- Maszyny i urządzenia niesprawne, uszkodzone lub będące w naprawie powinny być wycofane z użytku oraz wyraźnie oznakowane tablicami informacyjnymi i zabezpieczone w sposób uniemożliwiający ich uruchomienie,
- Maszyn będących w ruchu nie wolno naprawiać, czyścić i smarować,
- Wznowienie pracy maszyny lub urządzenia bez usunięcia awarii jest kategorię zabronione.

Prace szczególnie niebezpieczne

- Przed przystąpieniem do prac o zwiększonym ryzyku wypadkowym należy udzielić pracownikom instruktażu, szczególnie tym, których ryzyko to dotyczy (bezpośredni przełożony),
- Do prac j/w należy kierować pracowników doświadczonych, o wysokich kwalifikacjach zawodowych,
- Nadzór nad tymi pracami powierzyć kierownikowi budowy lub majstrowi.
- Budowę należy oznakować zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu,
- Należy utrzymywać w czystości wszystkie znaki i tablice, którymi oznakowana jest budowa,
- W uzasadnionych przypadkach należy wyznaczyć pracownika z uprawnieniami do kierowania i wstrzymania ruchu pojazdów,
- Należy zapewnić drogę dojazdową dla służb ratowniczych (straż pożarna, pogotowie ratunkowe, inne służby ratownicze).

NA TERENIE BUDOWY NALEŻY BEZWZGLĘDNIE NOSIĆ UBRANIE Z LISTWAMI ODBLASKOWYMI LUB KAMIZELKI OCHRONNE.

Pierwsza pomoc

- W razie poważnego wypadku należy zadzwonić pod numer służb ratowniczych,
- Powiadamiając służby ratownicze należy podać następujące informacje:
 - swoje imię i nazwisko,
 - nazwę firmy i numer telefonu z jakiego się dzwoni,
 - miejsce wypadku (kilometraż, drogi dojazdowe, punkty odniesienia),
 - liczbę poszkodowanych,
 - co się wydarzyło,
 - w jakim stanie jest poszkodowany (oddycha, porusza się, ma widoczne obrażenia, itd.),
- Należy poczekać, aż służba ratownicza potwierdzi wyjazd do wypadku,
- Należy zadbać o odpowiednią liczbę załogi, która pomoże dotrzeć służbom ratowniczym na miejsce wypadku,
- Powiadomić o wypadku kierownika budowy odpowiedzialnego za roboty na danym odcinku, na którym zdarzył się wypadek,
- W razie wypadku ciężkiego, zbiorowego lub śmiertelnego, kierownictwo budowy obowiązane jest powiadomić PIP i Prokuraturę.

Numery telefonów na które należy dzwonić w razie zaistnienia wypadku lub innego zdarzenia na budowie

POGOTOWIE RATUNKOWE 999

STRAŻ POŻARNA 998

POLICJA 997

KIEROWNIK BUDOWY (podać po wyborze Wykonawcy robót)

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

Miejsce przechowywania dokumentacji określi Inwestor po porozumieniu z Wykonawcą robót. Dokumenty niezbędnych do prawidłowej eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych przechowywane powinny być w siedzibie Wykonawcy lub w Biurze budowy.

Opracował:

mgr inż. Jacek Bromber

upr. bud. do projektowania bez
ograniczeń w specjalności drogowej
nr upr. **WKP/0290/POOD/12**

