

---

*Zakład Realizacji Inwestycji Budowlanych*  
**„BUDROINŻ”**  
*ul. J. Chęłmońskiego 22 27-400 Ostrowiec Św. Tel/fax 266-57-07*

---

## **PROJEKT**

PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ NR318016T  
WOLA GRÓJECKA-DRZENKOWICE  
od km 0+000 do km 0+300

**Inwestor:** BURMISTRZ MIASTA I GMINY ĆMIELÓW  
UL. OSTROWIECKA 40  
27-440 ĆMIELÓW

**Opracował:** inż. Jerzy Polit upr. KL.346/91

inż. Jerzy Polit  
Nr 01/AVS/701/2014  
KL-346/91

---

Ostrowiec Świętokrzyski STYCZEŃ 2019 r.

---

## **Spis treści:**

1. Strona tytułowa
2. Spis treści
3. Opis techniczny
4. Uzgodnienie Zarządcy drogi
5. Informacja o zamiarze udostępnienia  
kanałów technologicznych
6. Oświadczenie dot. kanałów technologicznych
7. Uprawnienia i zaświadczenie Izby
8. Plan orientacyjny
9. Plan sytuacyjny
10. Profil podłużny
11. Przekroje normalno-konstrukcyjne
12. Przekrój konstrukcyjny stanu istniejącego
13. Bior
14. Uzgodnienie SOR

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu przebudowy drogi gminnej nr 318016T Wola Grójecka - Drzenkowice od km 0+000 do km 0+300 zlokalizowanej na działkach ew. nr 628/1,709/1,710/1 obręb nr 3 oraz na działce ew. nr 76 obręb nr 22.

### **1. Podstawa opracowania**

Projekt przebudowy opracowano w oparciu o :

- podkład sytuacyjno – wysokościowy w skali 1: 5 00
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43 z dnia 14maja 1999r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno użytkowego (Dz.U. Nr 202 poz.2072)
- obowiązujące normy i przepisy branżowe
- opinię geotechniczną ( „WIERT-GEO”)

### **2. Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej nr 318016T Wola Grójecka - Drzenkowice od km 0+000 do km 0+300 na odcinku długości 300 mb na działkach ew. nr 628/1,709/1,710/1 obręb nr 3 i 76 obręb nr 22. w zakresie obejmującym jezdnię i pobocza w granicach istniejącego pasa drogowego.

### **3. Opis stanu istniejącego**

#### **3.1. Opis ogólny**

Droga przebiega przez teren gminy Ćmielów w sołectwie Brzóstowa oraz Wola Grójecka. Tereny przyległe charakteryzują się w niewielkiej części zabudową zagrodową pozostała część to teren niezabudowany. Droga posiada przekrój zamiejski, jezdnię o nawierzchni asfaltowej-powierzchniowe utwralenie ( pokrowiec bitumiczny) o dużym spadku podłużnym miejscami do 11% . Na znacznym odcinku przebiega w głębokim wąwozie.

- szerokość jezdni nawierzchni asfaltowej zmienna od 3,5 do 4,5 m
- konstrukcja nawierzchni: bitumiczna – powierzchniowe utwralenie
- szerokość poboczy zmienna od 0,0 do 0,75m
- szerokość pasa drogowego zmienna od 6,44 do 19,24 m

W chwili obecnej nawierzchnia znajduje się w bardzo złym stanie technicznym. Przez wiele lat gruntownie nie remontowana oraz poddana obciążeniu ruchem przekraczającym nośność konstrukcji doznała bardzo wielu uszkodzeń.

Jezdnia drogi ma niedostateczną szerokość, posiada liczne wady i uszkodzenia (deformacje profilu, spękania, załamania krawędzi jezdni, ubytki warstwy ścieralnej itp)

Droga ma zawężoną skrajnię, która ograniczona jest odcinkami przez obsuniętą ziemię ze skarp z gruntu lessowego przy krawędzi pobocza i jezdni. Zjawisko powyższe powstawało przez lata w okresie wiosenno-jesiennych roztopów i nawałnych deszczy. Skutkuje to tym, że pojazdy samochodowe o większych gabarytach zmuszone są do poruszania się środkiem jezdni co utrudnia ich wymijanie, a piesi poruszający się poboczem zmuszeni są do ruchu bezpośrednio na jezdni

Negatywne oddziaływanie wymienionych przyczyn potęguje się wzajemnie. Konstrukcja nawierzchni poddana obciążeniom od osi współczesnych pojazdów ciężkich doznaje bardzo dużych ugięć, co prowadzi do powstawania spękań w istniejącej nawierzchni. W powstałe spękania wnika woda zawilgacająca podłoże gruntowe, które traci nośność w kontakcie z wodą. Ponadto, w okresie zimowym w zawilgoconym podłożu gruntowym dochodzi do powstania soczewek lodowych i wysadzin. Natomiast w momencie nastania pory roztopów przy zawyżonych poboczach, woda uwieczona w nieprzepuszczalnym podłożu gruntowym drastycznie zmniejsza jego nośność, co prowadzi do powstawania kolein.

Podsumowując, obecny stan omawianego fragmentu drogi należy stwierdzić, że będzie pogarszał się w coraz szybszym tempie, stwarzając coraz większe uciążliwości dla użytkowników i zwiększając zużycie korzystających z drogi pojazdów. Pozostawienie istniejącego stanu na kolejne sezony zimowe będzie skutkowało powstawaniem kolejnych miejsc przełomowych, co w konsekwencji doprowadzi do całkowitego zniszczenia nawierzchni. W istniejącym stanie wody opadowe częściowo pozostają w wybojach, częściowo spływają na teren przyległy.

### 3.2. Przekrój konstrukcyjny istniejący

W przekroju normalnym występuje jezdnia jednopasowa o szerokości od 3,5 do 4,5 m z poboczami gruntowymi szerokości od 0,0 m do 0,75m. Jezdnia stanu istniejącego znajduje się w bardzo złym stanie technicznym.

#### Konstrukcja istniejącej nawierzchni jezdni( w miejscach odsloniętych):

- *powierzchniowe utwardzenie (pokrowiec bitumiczny) gr.3 -5cm*
- *podbudowa z brukowca gr.12-15 cm*
- *podsyпка z piasku gr. 10-12cm*

#### Konstrukcja istniejąca na poboczu( przysypanych ziemią):

- *ziemia-grunt zadarniony ~gr.10 cm*
- *warstwa z żużla wymieszanego z ziemią ~gr.20 cm*

Konstrukcje stanu istniejącego pokazano na przekrojach wg rys. Nr 5a,5b,5c.

### 3.3. Istniejące uzbrojenie

W pasie drogowym zlokalizowane jest n/w uzbrojenie techniczne:

- \* wodociąg
- \* linia energetyczna NN naziemna

### **4. Projektowany zakres przebudowy drogi**

Na przewidzianym odcinku odtworzony został przekrój drogowy w układzie przestrzennym jednojezdniowym o parametrach:

- długość odcinka	- 300,00 m
- klasa techniczna	- D (jednopasowa)
- obciążenie	- 100 kN/oś
- kategoria ruchu	- KR2
- grupa nośności podłoża	- G1(G2)
- prędkość projektowa	- $V_p=30$ km/h
- szerokość jezdni podstawowa	- 4,5 m
- szerokość jezdni w mijance	- 5,0 m
- szerokość poboczy	- 0,75 m

Przebudowa drogi obejmować będzie:

- \*roboty ziemne pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
- \*ścięcie zawyżonych poboczy
- \*wykonanie warstwy odsączającej
- \*wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego
- \*frezowanie odcinkowe istniejącej nawierzchni
- \* wyrównanie istniejącej nawierzchni jako podbudowy mieszanką mineralno-bitumiczną
- \* ułożenie geokompozytu
- \* ułożenie warstwy wiążącej
- \* ułożenie warstwy ścieralnej
- \* utwardzenie poboczy
- \* roboty wykończeniowe

Przebudowa drogi nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu. Roboty budowlane polegać będą na wykonaniu robót w wyniku których nastąpi podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi niewymagających zmiany pasa drogowego.

Szczegółowe rozwiązania przedstawiono na rys. Nr 2 „Projekt zagospodarowania terenu „

## **5. Projektowane rozwiązanie wysokościowe**

Niweletę jezdni dowiązano do istniejących rzędnych na początku i końcu uwzględniając warstwy wzmocnienia sposobem „do góry”. Załamania niwelety w płaszczyźnie pionowej wyokrąglono łukami.

Charakterystyczne wielkości pokazano na rysunku Nr 3 - profil podłużny.

## **6. Opinia geotechniczna**

### **6.1. Lokalizacja i opis terenu.**

Na tle budowy geologicznej Polski, Ćmielów leży w południowo wschodniej części antyklinorium środkowopolskiego. Obszar planowanych robót położony jest w obrębie mezoregionu Wyżyny Opatowskiej. Pod względem morfologicznym omawiany teren opada w kierunku zachodnim do doliny rzeki Ćmielówka, będącej dopływem rzeki Kamienna. Pod względem hydrograficznym należy do zlewni rzeki Kamiennej.

### **6.2. Opis badań gruntów.**

Wykonano wiercenia tj. techniczne badania podłoża gruntowego na trasie projektowanej przebudowy drogi. Wykonano łącznie 3 otwory wiertnicze do głębokości 2,0 m każdy. Wydobywane próbki gruntu poddano badaniom makroskopowym, prowadząc jednocześnie obserwacje zawilgocenia gruntów. Wiercenia wykonano ręcznym świdrem okienkowym o średnicy 80mm i wiertnicą W0-15. Punkty wierceń wyznaczono w terenie metodą domiarów prostokątnych w dowiązaniu do istniejących obiektów. Wody gruntowej w odwierconych otworach nie stwierdzono. Z wywiadu terenowego i materiałów archiwalnych wynika, że woda w tym rejonie może zalegać na głębokości około 15m w zależności od konfiguracji terenu.

### **6.3. Warunki gruntowe.**

Na podstawie wykonanych badań terenowych, przeprowadzono ocenę warunków gruntowych. Podziału dokonano biorąc pod uwagę genezę, rodzaj i stan gruntów.

Wartości parametrów geotechnicznych ustalono metodami polowymi tj. za pomocą penetrometru wciskowego oraz badań makroskopowych.

W dokumentowanym podłożu stwierdzono obecność utworów w postaci pyłów(lessów). Pod warstwą nasypów zbudowanych z asfaltu, bruku z piaskowca i piasku (jako podbudowa istniejącej drogi) o miąższości średnio 0,3-0,4m zalegają we wszystkich otworach pyły-lessy do głębokości 2,0m. Grunty te są małowilgotne, półzwarne o stopniu plastyczności  $I_L=0,00$ .

Nasypy tj. istniejąca droga (asfalt 0,03-0,05), bruk-kamienie piaskowca układane ręcznie przez brukarzy o wielkości średnio 12-15cm i podbudowa z piasku średnio 10-12cm można uznać za kontrolowane.

Uwzględniając powyższe dane ustala się:

- Strefa przemarzania dla m. Ćmielowa i okolic wynosi 1,0m.
- Woda gruntowa w odwierconych do głębokości 2,0m otworach nie wystąpiła.
- Warunki gruntowe do przebudowy - b. korzystne.

#### 6.4. Kategoria geotechniczna.

Uwzględniając wyżej wymienione dane, stwierdza się **proste warunki gruntowe**, według Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998r., w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. Nr 126 poz.839) obiekt zaliczono do **pierwszej kategorii geotechnicznej**.

#### 6.5. Ocena grupy nośności podłoża

Występujące w podłożu grunty zaliczono do jednej warstwy geotechnicznej. Podstawą wydzielenia były własności fizyko-mechaniczne.

Parametry fizyko-mechaniczne warstwy należy ustalać dla gruntów na podstawie związków korelacyjnych pomiędzy parametrem wodącym  $I_L$ , a parametrami gruntów: gęstością objętościową, spójnością, kątem tarcia wewnętrznego, modułami odkształcenia i ścisłości wg PN-81/B-03020. Pozostałe parametry związane z wysadzinowością oraz wartość CBR określać na podstawie wykształcenia gruntów wg PN-S-02205 oraz wg Z. Wiłun „Zarys geotechniki”.

Poniżej przedstawiono opis warstwy geotechnicznej:

**Warstwa I** - Obejmuje czwartorzędowe grunty spoiste: lessy powstałe w okresie stadiału głównego zlodowacenia bałtyckiego. Prawdopodobnie zalegają one bezpośrednio na skałach środkowej jury. Miąższość czwartorzędu w rejonie przekracza 15 m.

Historia geologiczna pokrywy lessowej rejonu Ćmielowa wskazuje, że nie podlegały one obciążeniom od lądolodów, mogły zostać nieznacznie odciążone wskutek erozji lub wysychania nadkładu. Badane grunty (lessy), według PN-86/B-02480 sklasyfikowano jako pyły -lessy. W składzie granulometrycznym przeważa frakcja pyłowa, która stanowi od 39 do 87%, udział frakcji ilastej wynosi od 4 do 8%, frakcja piaskowa zawiera się w przedziale 8÷54 %.

Wilgotność naturalna badanych lessów jest stosunkowo niska: nie przekraczała 11%. Wartości granic konsystencji: plastyczności  $W_p$  i płynności  $W_L$  zawierają się w przedziałach:

$W_p=17,11\div20,13\%$  i  $W_L=20,50\div25,69\%$ . Wyznaczona wartość wskaźnika plastyczności  $I_p$  mieści się w przedziale  $1,93\div7,57$ , co pozwala je zaliczyć (wg nomogramu Casagrande'a) do gruntów o niskiej plastyczności (grupa ML). Stan gruntu określono jako półzwarty –  $I_L \leq 0$ .

W wyniku rozpoznania warunków gruntowo-wodnych podłoże gruntowe zalegające pod konstrukcją nawierzchni w strefie bezpośredniego oddziaływania zakwalifikowano do grupy nośności G1-G2. Głębokość przemarzania gruntu dla tego terenu badań należy przyjąć zgodnie z normą PN-81/03020 „Grunty budowlane”. **Posadowienie bezpośrednie budowli.**

## **7. Przekroje normalno-konstrukcyjne**

W przekroju normalnym zaprojektowano jezdnię szerokości 4,5m ze spadkiem daszkowym 2%, spadek na łukach jednostronny 4%. Pobocza przyjęto o szerokości 0,75m ze spadkiem 8%. Na istniejącej jezdni zaprojektowano wzmocnienie geokompozytem (odcinkowo) oraz ułożenie nowych warstw nawierzchni. Konstrukcję nawierzchni przyjęto w oparciu o zalecane konstrukcje nawierzchni drogi o ruchu KR2 Dz.U. Nr 43 poz. 430 5.3.1 b).

### **Przyjęte rozwiązania konstrukcyjne;**

#### Konstrukcja nawierzchni jezdni :

- warstwa ścieralna z BA grubości 4 cm
- warstwa wiążąca z BA grubości 4 cm
- wyrównanie do profilu z BA śred. 3 cm

#### Konstrukcja nawierzchni jezdni na wymianie-poszerzeniu:

- warstwa ścieralna z BA grubości 4 cm
- warstwa wiążąca z BA grubości 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 10 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego gr. 15 cm

#### Konstrukcja pobocza o nawierzchni bitumicznej-pojedyncze utwardzenie

- pojedyncze powierzchniowe utwardzenie asfaltem i grysami do 8mm gr. 2cm
- nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego gr. 10 cm

#### Konstrukcja pobocza o nawierzchni z kruszywa

- nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego gr. 10 cm

Projektowane przekroje konstrukcyjne poprzeczne pokazano wg rys. Nr 4a, 4b, 4c, 4d, 4e.

## **8. Odwodnienie**

Nie zmienia się sposobu odwodnienia, pozostaje dotychczasowy. Nadanie odpowiednich spadków w przekroju podłużnym oraz poprzecznym pozwala na odprowadzenie wód opadowych powierzchniowo na pobocze i przyległy teren pasa drogowego.



## **9. Kosztorys**

Na roboty ujęte w projekcie opracowano przedmiar robót oraz kosztorys inwestorski w oparciu o ceny Sekocenbud oraz ofert przetargowych złożonych do Gminy na roboty o zbliżonym asortymencie.

Wykonawca podejmujący się realizacji przedmiotu zamówienia winien uwzględnić :

- dokonanie wizji w terenie, celem rozpoznania przedmiotu zamówienia
- koszty opracowania projektu czasowej organizacji ruchu
- koszty obsługi geodezyjnej,
- koszty inwentaryzacji powykonawczej,
- koszty badań i pomiarów w czasie wykonywania i odbioru robót
- materiały rozbiórkowe pozyskane w trakcie przebudowy nadające się do ponownego wykorzystania pozostających własnością Zamawiającego.

## **10. Ochrona środowiska.**

Ze względu na to, iż droga ma charakter wyłącznie lokalny nie tworzy nowych ciągów komunikacyjnych, inwestycja nie spowoduje wzrostu obciążenia ruchem samochodowym i nie będzie stwarzała dodatkowych zagrożeń .

Nie zostanie naruszony istniejący drzewostan. Przewidziane rozwiązania projektowe zwiększa komfort, bezpieczeństwo i płynność ruchu. Wykonanie nowej nawierzchni spowoduje zmniejszenie emisji hałasu (ze względu na równość nawierzchni) oraz zmniejszenie zanieczyszczenia pyłem i kurzem. Dzięki poprawie płynności ruchu (ograniczenie ilości hamowań i przyspieszeń pojazdów) spowoduje również ograniczenie emisji spalin do atmosfery. Uciążliwość związana z realizacją inwestycji będzie zminimalizowana poprzez właściwą organizację ruchu na czas prowadzenia robót oraz ograniczenie do minimum czasu budowy.

## **11. Organizacja ruchu**

Projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót opracuje wykonawca.  
Projekt stałej organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie.

## **12. Uwagi**

Podczas prowadzenia robót należy zapewnić bezpieczne warunki dla ruchu drogowego poprzez prawidłowe oznakowanie zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu.

Na budowie należy stosować materiały i urządzenia posiadające wymagane:

- certyfikaty na znak bezpieczeństwa

- deklaracje zgodności z PN lub aprobatami technicznymi.

Stosowanie materiałów i urządzeń nie posiadających w/w certyfikatów i deklaracji zgodności zgodnie z obowiązującymi przepisami, jest niedopuszczalne.

Wszelkie różnice stanu istniejącego od projektowanego należy bezpośrednio korygować w porozumieniu z projektantem. Wykonawca winien bezwzględnie przestrzegać warunków BHP oraz opracować plan BIOZ. W czasie robót zapewnić dojazd do posesji. Roboty powinny być wykonane zgodnie z projektem oraz Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi zawierającymi wymagania formalno - techniczne do wykonania i odbioru robót.

ind. Jerry Polit  
N. 101-5501-101/234/84  
AL-34V-95



## Burmistrz Ćmielowa

ul. Ostrowiecka 40, 27-440 Ćmielów

tel/fax: (0-15) 861 20 18, e-mail: [urząd@cmielow.pl](mailto:urząd@cmielow.pl)

GMINA ĆMIELÓW

ul. Ostrowiecka 40

27-440 Ćmielów

NIP 661-21-64-776

REGON 830409910

Ćmielów dnia 04.02.2019 r

Znak : I.7013.10.1.2.2019

### UZGODNIENIE

### ZARZĄDCY DROGI GMINNEJ

Burmistrz Ćmielowa jako zarządca drogi gminnej nr 318016T Wola Grójecka-Drzenkowiec od km 0+000 do km 0+300, pozytywnie akceptuje i uzgadnia parametry techniczne drogi jw. w zakresie jezdni i poboczy.

BURMISTRZ

mgr Katarzyna Suska

Znak: 1.7013.12.1.2018

Ćmielów, 28.02.2018r.

## INFORMACJA

### O ZAMIARZE UDOSTĘPNIENIA KANAŁÓW TECHNOLOGICZNYCH

Gmina Ćmielów działając na podstawie art. 39 ust. 6a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2017 poz. 2222) informuje, że w trakcie przygotowania są następujące zadania inwestycyjne:

1. „Przebudowa drogi gminnej nr 318016T Wola Grójecka od km 0+000 do km około 0+300”
2. „Przebudowa drogi gminnej nr 318044T Kol. Przeszryn – Kol. Rosochy od km 0+000 do km 0+680”
3. „Przebudowa drogi gminnej nr 318041T Kolonia Krzczonowice – Glinka od km 0+165 do km 0+685”
4. „Przebudowa drogi gminnej nr 318021T Marianów – Kaliszany od km 0+000 do km 0+540”

W ramach wyżej wymienionych inwestycji może powstać obowiązek wybudowania w pasie drogowym kanału technologicznego, o ile w ciągu 60 dni od daty umieszczenia niniejszej informacji na stronie internetowej zgłosi się podmiot zainteresowany udostępnieniem takiego kanału. Kanały udostępniane są na zasadach uregulowanych w art. 39 ust. 7-7f ustawy o drogach publicznych.

Zgłoszenie zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego należy kierować w formie pisemnej na adres:

**Gmina Ćmielów, ul. Ostrowiecka 40, 27-440 Ćmielów**

Informacje dotyczące planowanych inwestycji drogowych można uzyskać pod numerem telefonu (15) 861 20 18.

Zgodnie z zapisami zawartymi w art. 4 pkt. 15a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych pod pojęciem kanału technologicznego rozumie się ciąg osłonowych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczaniu lub eksploatacji:

- a). urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
- b). linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii energetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego.

Stosownie do art. 39 ust. 6b ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych podmiot, który zgłosi zainteresowanie udostępnieniem przez zarządcę drogi kanału technologicznego, a następnie po jego wybudowaniu nie złoży oferty, jest obowiązany zwrócić zarządcy drogi koszty wybudowania kanału technologicznego, o ile nie udostępniono tego kanału innym osobom.

Zgodnie z art. 39 ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, kanały technologiczne będą udostępniane za opłatą w drodze umowy dzierżawy lub najmu, na zasadach określonych w art. 39 ust. 7a-7f ustawy o drogach publicznych.

Niniejsza informacja została udostępniona w dniu: 28 luty 2018 roku na stronie internetowej Gminy Ćmielów [www.bip.ćmielow.pl](http://www.bip.ćmielow.pl) w zakładce „Ogłoszenia/Burmistrza Ćmielowa” oraz przesłana do wiadomości Prezesowi Urzędu Komunikacji Elektronicznej, ul. Kasprzaka 18/20, 01-211 Warszawa.

GMINA ĆMIELÓW  
ul. Ostrowiecka 40  
27-440 Ćmielów  
NIP 651-21-64-776  
REGON 830409910

Za zgodność  
z oryginałem

BURMISTRZ

mgr Joanna Suska

BURMISTRZ

mgr inż. Jan K...



## Burmistrz Ćmielowa

ul. Ostrowiecka 40, 27-440 Ćmielów

tel/fax: (0-15) 861 20 18, e-mail: [urząd@cmielow.pl](mailto:urząd@cmielow.pl)

GMINA ĆMIELÓW  
ul. Ostrowiecka 40  
27-440 Ćmielów  
NIP 661-21-64-776  
REGON 830409910

Ćmielów dnia 04.02.2019 r

Znak : I.7013.10.1.1.2019

### OŚWIADCZENIE

Dotyczy: Informacji o zamiarze udostępnienia kanałów technologicznych w pasie drogi gminnej nr 318016T Wola Grójecka -Drzenkowice od km 0+000 do km 0+300

-----

Niniejszy pismem oświadczam, iż nie zgłoszono w ustawowym terminie zapotrzebowania na budowę kanałów technologicznych w pasie drogi gminnej jw.

BURMISTRZ

# INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZENSTWA I OCHRONY ZDROWIA

**Projekt budowlany**

*Stadium projektu*

**Drogowa**

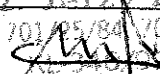
*Branża*

**„Przebudowa drogi gminnej Nr 318016T Wola Grójecka od km 0+000 do km 0+300”**

*zadanie*

**Burmistrz Miasta i Gminy Ćmielów ul. Ostrowiecka 40 27 -440 Ćmielów**

*Inwestor (adres)*

Autor	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data
Opracował :	Jerzy Polit	Kl. 346/91	 nż Jerzy Polit 701/25/84/701/25a	10.03.2018r.

Część opisowa zawiera:

1. Projektowany zakres robót dla zadania z kolejnością technologiczną realizacji poszczególnych obiektów
2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych
3. Elementy zagospodarowania terenu , które stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi
4. Potencjalne zagrożenia mogące wystąpić podczas prowadzenia robót
5. Instruktaż pracowników przed przystąpieniem do robót
6. Środki techniczne oraz organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom, wynikającym z prowadzenia robót w strefie szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie

## **INFORMACJA** **DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

### ***1. Zakres robót całego zamierzenia inwestycyjnego oraz kolejność realizacji.***

Podczas przebudowy drogi gminnej na odcinku 300,00m od km 0+000 do km 0+300 będą wykonywane roboty drogowe .

Wszystkie roboty objęte dokumentacją będą wykonywane w pełnym zakresie j.n;

#### ***1.1. Roboty drogowe***

- roboty rozbiórkowe nawierzchni jezdni i elementów ulic
- frezowanie odcinkami istniejącej nawierzchni
- roboty ziemne związane z korytowaniem pod konstrukcję nawierzchni jezdni na poszerzeniach
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni
- ułożenie geokompozytu
- utwardzenie poboczy kruszywem kamiennym
- powierzchniowe utrwalenie na poboczach
- ułożenie elementów elementów betonowych drobnowymiarowych na skarpach

### ***Wykaz istniejących obiektów budowlanych – uzbrojenia podziemnego***

Teren objęty opracowaniem jest częściowo zabudowany . Zabudowę stanowi budownictwo jednorodzinne.

W rejonie robót występuje następujące uzbrojenie:

- wodociąg
- sieć napowietrzna NN

### ***3. Wskazanie elementów zagospodarowania terenu budowy, mogących spowodować zagrożenie***

Roboty , drogowe i kanalizacyjne będą wykonywane w wydzielonym geodezyjnie pasie drogowym. Do podstawowych zagrożeń z uwagi na zbliżenia podczas robót oraz wykonywania ich pod ruchem zaliczamy:

- istniejącą sieć energetyczną
- wykopy pod konstrukcję nawierzchni
- roboty drogowe
- składowanie materiałów budowlanych w czasie budowy
- źle zabezpieczony sprzęt oraz urządzenia i maszyny budowlane.

Pojazdy i sprzęt ciężki powinny mieć wyznaczone i oznakowane miejsce postojowe . Miejsca na składowanie materiałów i wyrobów powinny być utwardzone, a składowane materiały zabezpieczone przed wywróceniem, spadnięciem lub rozsunięciem. Materiały drobnicowe powinny być ułożone w stosy o wysokości nie większej niż 2.0 m. Składowiska powinny odpowiadać zasadom BHP i wyposażone w sprzęt p.poż.

### ***4. Wykaz podstawowych zagrożeń przewidzianych podczas realizacji.***

***UWAGA: wszystkie roboty będą odbywać się pod ruchem drogowym***

#### ***4.1. Roboty ziemne***

- rodzaj: zagrożenie zdrowia lub życia ludzi, uszkodzenia sprzętu, kolizje,



- miejsce i czas: na terenie budowy podczas wykonywania robót ziemnych związanych z wykopami pod konstrukcję nawierzchni jezdni.

- Transport nadwyżki urobku

Zagrożenie występuje przy zbliżeniu do uzbrojenia podziemnego, jak:

- napowietrzna linia energetyczna,
- podczas pracy koparki i załadunku urobku na samochody,
- wtargnięcie osób postronnych w strefę pracy sprzętu,
- roboty ziemne wykonywane przy pomocy koparek, spycharek i równiarek,
- w czasie transportu urobku,

W każdej chwili może nastąpić awaria sprzętu, porażenie prądem, wtargnięcie osób postronnych, nieuwaga operatora koparki – te elementy potęgują zagrożenie na budowie. Poza budową podczas transportu urobku i materiałów z rozbiórki – kolizje drogowe.

#### **4.2. Roboty nawierzchniowe jezdni i elementów ulic oraz oznakowania**

- rodzaj: zagrożenie zdrowia lub życia ludzi, uszkodzenia sprzętu
- miejsce i czas: na terenie budowy podczas wykonywania nawierzchni jezdni
- układania elementów betonowych oraz ich transportu tj. wyładunku i załadunku

Zagrożenie następuje podczas pracy układarek mas bitumicznych, walców drogowych, pił do cięcia nawierzchni, frezarek, transportu materiałów nawierzchniowych.

Podstawowym zagrożeniem jest:

- wtargnięcie osób postronnych w strefę bezpośredniej pracy sprzętu,
- nieuwaga operatora sprzętu ciężkiego: walca, układarki itp.
- awaria sprzętu,
- upadek ciężaru z wysokości,
- kolizje drogowe podczas transportu
- wysoka temperatura mas bitumicznych ~ 160°C

#### **5. Wskazanie sposobu instruktazu przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.**

Obowiązkiem wykonawcy jest oznakowanie i zabezpieczenie terenu budowy.

Wykonawca robót – Kierownik budowy przed przystąpieniem do robót zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz.U.Nr 120, poz.1126).

Przy sporządzaniu „planu bioz” należy skorzystać z zasad BHP podanych dla poszczególnych robót w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U.Nr 47, poz.401) i w specyfikacjach technicznych, zapoznać się z dokumentacją projektową i technologią robót. Roboty prowadzić pod nadzorem osób uprawnionych. Zgłaszać właścicielowi uzbrojenia podziemnego rozpoczęcie robót.

Instruktaż i szkolenie wykonać zgodnie z zatwierdzonym przez Inwestora „planem bioz”.

Szczególną uwagę zwrócić na posiadanie kwalifikacji – uprawnień przez osoby obsługujące sprzęt drogowy oraz na fakt, że roboty odbywają się w rejonie, gdzie przebiegają kable energetyczne oraz napowietrzna linia energetyczna.

#### **6. Wykaz środków zapobiegawczych – technicznych i organizacyjnych**

- zasady BHP, szkolenie podstawowe i stanowiskowe z uwzględnieniem oceny ryzyka zawodowego, wykazu robót szczególnie niebezpiecznych, wykazu robót wykonywanych co najmniej przez dwie osoby
- środki ochrony indywidualnej pracownika (kaski ochronne, odzież ),

- wskazanie i oznakowanie robót oraz stref niebezpiecznych na budowie,
- sprawny sprzęt i narzędzia,
- nadzór i koordynacja robót,
- zapewnienie przejazdu, przejść i dróg ewakuacyjnych,
- zasady postępowania w przypadku zagrożenia
- zapewnienie podstawowej pomocy medycznej i łączności alarmowej,
- bezwzględnie, przed przystąpieniem do robót, powiadomić właścicieli uzbrojenia podziemnego w celu prowadzenia robót na warunkach przez nich podanych, a przede wszystkim przy zbliżeniu do czynnych urządzeń prace wykonywać ręcznie
- instalacja elektryczna zasilająca przenośne urządzenia winna spełniać wymogi normy PC-IEC60364-7-704:1999.

**Uwaga:**

W razie stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników, osoba nadzorująca roboty obowiązana jest do niezwłocznego wstrzymania robót i podjęcia działań w celu usunięcia zagrożenia.

inż. Jerzy Polt  
Nr 701/258/84  
KL-344/21