

**PRACOWNIA PROJEKTOWA „DROGOWIEC”** mgr inż. Bartłomiej Schmidt  
41-710 Ruda Śląska, ul. Lecha 14 pokój 110 Tel. 518-249-510

NAZWA ZAMÓWIENIA	<b>Przebudowa drogi powiatowej ul. Piłsudskiego w Dąbrowie Górniczej na odcinku od skrzyżowania z ul. Morcinka do skrzyżowania z ul. Piecucha (prawa strona - kierunek S1, Huta Katowice)</b>			
WSPÓLNY SŁOWNIK ZAMÓWIEŃ CPV:	45233 Roboty w zakresie budowy autostrad, dróg			
NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO:	GMINA DĄBROWA GÓRNICZA Ul. Graniczna 21, 41-300 Dąbrowa Górnicza			
RODZAJ OPRACOWANIA:	<b>PROJEKT WYKONAWCZY</b>			
	imię i nazwisko:	nr uprawnień:	data:	podpis:
PROJEKTANT:	inż. Sebastian Pietras	568/02	14.07.2015	
TERMIN: 14.07.2015				

I. CZĘŚĆ OPISOWA (FORMALNO-PRAWNA)

1. OPIS TECHNICZNY
2. INFORMACJA BIOZ
3. UPRAWNIENIA PROJEKTOWE I ZAŚWIADCZENIE O PRZYNALEŻNOŚCI DO IIB

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1	PLAN ORIENTACYJNY	w skali	1:20 000
Rys. 2.1	PLAN SYTUACYJNY CZ. 1	w skali	1:500
Rys. 2.2	PLAN SYTUACYJNY CZ. 2	w skali	1:500
Rys. 3.1	PROFIL PODŁUŻNY DROGI	w skali	1:100/1000
Rys. 3.2	PROFIL PODŁUŻNY CHODNIKA I ŚCIEŻKI	w skali	1:100/1000
Rys. 4	PRZEKROJE NORMALNE	w skali	1:50
Rys. 5.1	PRZEKROJE POPRZECZNE PEŁNE DROGI	w skali	1:100
Rys. 5.2	PRZEKROJE POPRZECZNE PEŁNE CHODNIKA I ŚCIEŻKI	w skali	1:100

## **OPIS TECHNICZNY**

### **DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO DLA INWESTYCJI:**

*Opracowanie dokumentacji wykonawczej oraz Studium wykonalności dla zadania pn. "Przebudowa drogi powiatowej ul. Piłsudskiego w Dąbrowie Górniczej na odcinku od skrzyżowania z ul. Morcinka do skrzyżowania z ul. Piecucha (prawa strona – kierunek S1, Huta Katowice)"*

### **SPIS TREŚCI:**

1. Podstawa opracowania
2. Zakres opracowania
3. Opis stanu istniejącego
  - 3.1 Plan Sytuacyjny
  - 3.2 Odwodnienie
  - 3.3 Uzbrojenie naziemne i podziemne terenu
  - 3.4 Warunki gruntowo-wodne
4. Stan projektowany
  - 4.1 Zakres robót drogowych
  - 4.2 Podstawowe parametry techniczne
  - 4.3 Rozwiązania sytuacyjne
  - 4.4 Rozwiązanie wysokościowe
  - 4.5 Przekroje normalne
  - 4.6 Przekroje konstrukcyjne
  - 4.7 Odwodnienie korpusu drogowego
  - 4.8 Obliczenia dla kanalizacji deszczowej
5. Ochrona środowiska
6. Uwagi ogólne

## 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą formalno - prawną opracowania niniejszej dokumentacji jest umowa zawarta pomiędzy: **Gminą Dąbrowa Górnicza**; 41-300 Dąbrowa Górnicza, ul. Graniczna 21 a firmą:

**Pracownia Projektowa "Drogowiec"** mgr inż. Bartłomiej Schmidt z siedzibą w Rudzie Śląskiej ul. Lecha 14. Tel. 518-249-510 e-mail: projekty.drogowe@wp.pl.

Podstawą technicznego wykonania dokumentacji są :

- Ustawa z dn. 07. lipca 1994r Prawo budowlane.
- Ustawa o Planowaniu i Zagospodarowaniu Przestrzennym.
- Rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003r. Dz. U Nr 220 poz. 2181 z 23XII 2003 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunki ich umieszczania na drogach.
- Ogólne specyfikacje techniczne dla dróg, publikacja IBiM w Warszawie.
- Normy i normatywy dla projektowania dróg i odwodnienia.

Materiały wyjściowe do projektowania:

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa.
- Wytyczne inwestora.
- Wizja w terenie.

## 2. ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania inwestycji objętej niniejszą dokumentacją projektową jest przebudowa Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Dąbrowie Górniczej, od skrzyżowania z ul. Morcinka km 0+000.00 do skrzyżowania z ul. Piecucha km 1+986.36 wraz z chodnikiem i ścieżką rowerową oraz wymianą istniejących wpustów ulicznych.

Parametry techniczno ekonomiczne dobrano w procesie projektowym na podstawie obowiązujących przepisów (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r) mając na uwadze możliwie pełny wachlarz uwarunkowań.

Projektowana droga będzie użytkowana przez pojazdy kołowe. Nie przewiduje się poruszania po drodze pojazdów ciężkich. Prędkość projektowa  $V_p=60\text{km/h}$ , ruch KR4.

### 3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

#### 3.1 Plan Sytuacyjny

Istniejące zagospodarowanie stanowi Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego. Nawierzchnia istniejącej drogi o szerokości od około 7,0m do 10,0m. Nawierzchnia drogi i parkingów z betonu asfaltowego. Nawierzchnia istniejących chodników i ścieżek rowerowych w zależności od lokalizacji z betonu asfaltowego lub brukowej kostki betonowej. Ogólny stan nawierzchni można określić jako niezadowalający. Istniejąca nawierzchnia drogi z betonu asfaltowego jest spękana oraz pełna wybojów co w konsekwencji powoduje zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Nawierzchnia istniejących parkingów przyjezdniowych z betonu asfaltowego w złym stanie. Występują w niej liczne spękania oraz ubytki warstwy ścieralnej. Konstrukcja drogi nie jest dostosowana do obciążeń wynikających z istniejącego ruchu o kategorii KR4.

#### 3.2 Odwodnienie

Z uwagi na nieregularne pochylenia poprzeczne drogi odwodnienie Al. J. Piłsudskiego odbywa się w sposób nieprawidłowy. Po opadach woda częściowo ścieka do istniejących wpustów ulicznych a częściowo zalega w nierównościach nawierzchni powodując dalsze jej niszczenie. Żle wyprofilowane zieleńce uniemożliwiają spływ wód opadowych z chodników w kierunku jezdni. Istniejące wpusty uliczne z uwagi na zły stan techniczny należy wymienić na nowe i podłączyć do kanalizacji deszczowej za pomocą istniejących przykanalików.

#### 3.3 Uzbrojenie nadziemne i podziemne terenu

Sieć uzbrojenia stanowią:

- podziemna sieć teletechniczna
- podziemna sieć elektroenergetyczna
- podziemna sieć kanalizacyjna deszczowa i sanitarna
- napowietrzna sieć elektroenergetyczna
- napowietrzna sieć teletechniczna
- sieć wodociągowa
- sieć gazowa
- sieć ciepłownicza

Nie wyklucza się istnienia w terenie istniejących sieci i urządzeń nie zinwentaryzowanych i nie naniesionych na mapy. Wykonawca przed przystąpieniem do robót wykona przekopy kontrolne celem dokładnego zlokalizowania uzbrojenia. Lokalizację istniejącego uzbrojenia przedstawiono na planie sytuacyjnym.

### 3.4 Warunki gruntowo-wodne

Dla przedmiotowej inwestycji nie były wykonywane badania geotechniczne. Inwestor podał projektantowi rodzaj istniejącej podbudowy drogowej t.j. podbudowa z kruszywa, którą należy wzmocnić spoiwem hydraulicznym.

## 4. STAN PROJEKTOWANY

### 4.1. Zakres robót drogowych

Zakres robót drogowych warunkujących realizację niniejszej Inwestycji obejmuje niżej wymienione prace:

- roboty przygotowawcze, wytyczenie geodezyjne trasy obiektu w terenie.
- zdjęcie warstwy humusu,
- frezowanie warstw asfaltowych,
- roboty rozbiórkowe (Rozbiórka istniejących krawężników, nawierzchni wjazdów do posesji, chodników, ścieżki rowerowej, elementów wjazdów do posesji, wpustów ulicznych),
- zabezpieczenie istniejących sieci,
- zmiana organizacji ruchu, wprowadzenie organizacji tymczasowej,
- roboty ziemne,
- roboty realizacyjne drogowe,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni drogi,
- roboty wykończeniowe (plantowanie i obsianie trawą, malowanie organizacji ruchu ustawienie znaków pionowych itp.)
- wprowadzenie docelowej organizacji ruchu,

Szczegółowy zakres prac przedstawiono w części kosztowej dokumentacji projektowej, wymagania co do jakości i standardów prac oraz materiałów określono w Szczegółowych Specyfikacjach technicznych.

### 4.2. Podstawowe parametry techniczne

Dla projektowanej konstrukcji nawierzchni ustalono kategorię ruchu KR4. Przyjęto prędkość projektową  $V_p=60\text{km/h}$ .

### 4.3. Rozwiązania sytuacyjne

Łącznia długość odcinka podlegającego opracowaniu 1986,36m. Szerokość projektowanej drogi dostosowana do stanu istniejącego t.j. od 7,0m do 10,0m. zaprojektowano 10 miejsc parkingowych. Wymiary miejsca parkingowego przyjezdniowego 2,50m x 5,00m. Szerokość chodników 1.50m, szerokość ścieżek rowerowych od 1.50m do 2.00m. Odwodnienie w obszarze niniejszej drogi, parkingów, chodników i ścieżek rowerowych realizowane będzie poprzez istn. wpusty uliczne przewidziane do wymiany, które zostaną podłączone do istniejącej kanalizacji deszczowej biegnącej wzdłuż Al. J. Piłsudskiego.

#### 4.4. Rozwiązania wysokościowe

Punktami stałymi niwelety są rzędne początku i końca zakresu opracowania t.j. km 0+000.00 oraz 1+986.36. Początek i koniec trasy dowiązany jest do przekroju istniejącej jezdni. Pochylenia podłużne zaprojektowanej niwelety kształtują się w przedziale od 0.33% do 3.56% oraz od -1.37% do -6.45%. Niweletę dostosowano wysokościowo do istniejącej nawierzchni biorąc pod uwagę rodzaj projektowanej konstrukcji drogi. Aleja zostanie ograniczona krawężnikami betonowymi o wymiarach 15x30x100cm. Lokalnie zastosowano krawężniki najazdowe 15x22x100cm w celu umożliwienia łatwiejszego przejazdu/ parkowania.

#### 4.6 Przekroje konstrukcyjne

Konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 02.03.1999r." Dz. U. Nr 43 poz. 430 z uwzględnieniem wytycznych inwestora oraz miejscowych warunków gruntowo-wodnych. Zaprojektowano nawierzchnię dostosowaną do potrzeb ruchu kategorii KR4. Przyjęte rozwiązania znacząco poprawią płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego (brak konieczności omijania uszkodzeń w nawierzchni). Nowa nawierzchnia spowoduje sprawne odprowadzenie wód opadowych do kanalizacji deszczowej oraz przyczyni się do obniżenia kosztów jej utrzymania, szczególnie w okresie zimowym. Zastosowanie nowego oznakowania poziomego oraz wymiana części oznakowania pionowego poprawi "czytelność" skrzyżowań dla użytkowników drogi oraz zwiększy bezpieczeństwo pieszych w szczególności na przejściach dla pieszych.

##### Projektowana nawierzchnia drogi:

5cm Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S  
8cm Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W  
10cm Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P  
30cm Warstwa istniejącej podbudowy wzmocnionej cementem  
12cm Frezowanie istniejących warstw asfaltowych  
Razem: 53cm

##### Projektowana nawierzchnia parkingów:

8cm Kostka betonowa grafitowa  
3cm Podsypka cementowo-piaskowa 1:4  
25cm Podbudowa niesort 0-31.5mm  
Razem: 36cm

Projektowana nawierzchnia chodników:

8cm Kostka betonowa czerwona  
3cm Podsypka cementowo – piaskowa 1:4  
15cm Podbudowa niesort 0 – 31,5mm  
Razem: 26cm

Projektowana nawierzchnia ścieżek rowerowych:

3cm Warstwa ścieralna z asfaltu piaskowego  
10cm Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. o uziarnieniu 0-31,5 mm  
Razem: 13cm

#### **4.7. Odwodnienie korpusu drogowego**

Odwodnienie realizowane będzie poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Dalej wody opadowe kierowane będą do istniejących (wymienianych na nowe) wpustów ulicznych z osadnikami podłączonych do istniejącej kanalizacji deszczowej. Wpusty uliczne należy dowiązać wysokościowo do poziomu projektowanej nawierzchni.

### **5.Ochrona środowiska**

Oddziaływania związane z fazą budowy obiektu będą miały charakter odwracalny oraz będą występowały w relatywnie krótkim czasie w stosunku do czasu eksploatacji obiektu.

Materiały użyte do realizacji obiektu stanowią materiały nietoksyczne dla środowiska wszystkie materiały będą posiadać niezbędne świadectwa i atesty. Wody opadowe z powierzchni jezdni zostaną ujęte przez wpusty deszczowe i po oczyszczeniu z zawiesin (wpusty z osadnikami) odprowadzone kanalizacji. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 24 lipca 2006r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego ( Dz. U. z dnia 31 lipca 2006 r.) nie przewiduje się zagrożenia skażenia wód opadowych substancjami ropopochodnymi i dużą ilością łatwoopadальной zawiesiny mineralnej. W projekcie przyjęto wpusty z osadnikami, które zapewnią usunięcie zawiesin łatwoopadalnych, czyli piasku, gruntu itp. z powierzchni dróg.



## 6. Uwagi ogólne

Prace należy realizować zgodnie z dokumentacją, obowiązującymi normami i normatywami zgodnie z przepisami BHP i ppoż. Wszelkie prace w rejonie przebiegu urządzeń podziemnych należy prowadzić pod nadzorem jednostek administrujących przedmiotowe urządzenia. Przed przystąpieniem do prac należy wykonać przekopy kontrolne celem dokładnej lokalizacji urządzeń podziemnych. Szczegółowe wymagania techniczno-jakościowe odnośnie prac i materiałów podano w SST.

Opracował:

.....  
*mgr inż. Paweł Schmidt*

## **Informacja do sporządzenia planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia**

### **1.1 Podstawa opracowania**

Informacja opracowana jest zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi. Plan należy opracować uwzględniając również wymagania określone w rozporządzeniach : Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. Nr 47, poz. 401) oraz Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. Nr 169, poz. 1650).

Kierownik budowy, zgodnie z art. 21a ustawy Prawo Budowlane, jest zobowiązany sporządzić lub zapewnić sporządzenie (przed rozpoczęciem budowy), planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, zwanego „planem BIOZ”, na podstawie niniejszego opracowania, dla realizowanej inwestycji

Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zostanie opracowany przez kierownika budowy przed zgłoszeniem robót w organie nadzoru budowlanego

### **1.2 Wykaz istniejących obiektów budowlanych podlegających adaptacji.**

Odcinek objęty opracowaniem zlokalizowany jest w Dąbrowie Górniczej w ciągu Al. Józefa Piłsudskiego od skrzyżowania z ul. Morcinka do skrzyżowania z ul. Piecucha.

Na przedmiotowym odcinku poruszają się pojazdy osobowe, ciężarowe, autobusy, tramwaje oraz piesi co należy wziąć pod uwagę przy zabezpieczaniu terenu robót. Na terenie prowadzonego zadania znajduje się uzbrojenie podziemne, które krzyżuje się z miejscem prowadzonych robót. W pasie realizacyjnym występuje następujące uzbrojenie:

- podziemna sieć teletechniczna
- podziemna sieć elektroenergetyczna
- podziemna sieć kanalizacyjna deszczowa i sanitarna
- sieć oświetleniowa
- napowietrzna sieć teletechniczna
- sieć wodociągowa
- sieć gazowa
- kanały ciepłownicze

Skrzyżowania z istniejącym w terenie uzbrojeniem zostaną w razie potrzeby zabezpieczone w trakcie trwania robót. Wzdłuż prowadzonych robót występują obiekty kubaturowe, zabudowy mieszkalnej.

### 1.3 Istniejące elementy zagospodarowania mogące stwarzać zagrożenia.

W przedmiotowym zakresie planowanych robót znajdują się następujące, istniejące elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenia:

- użytkowana droga,
- torowisko tramwajowe
- istniejąca sieć wodociągowa,
- istniejące kable energetyczne i teletechniczne,
- istniejąca sieć kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- istniejąca sieć gazowa i ciepłownicza

### 1.4 Zagrożenia mogące wystąpić w toku realizacji robót.

Wykonywane roboty będą mogły stwarzać następujące zagrożenia:

- niebezpieczeństwo porażenia prądem elektrycznym w przypadku zerwania kabli,
- niebezpieczeństwo od ruchomych elementów sprzętu mechanicznego, wykonującego roboty ziemne - w całym zakresie prowadzonych prac
- zagrożenie, które stwarzają pojazdy poruszające się po użytkowanej jezdni,
- zagrożenie od maszyn i urządzeń do robót drogowych,
- zagrożenie wybuchem gazu w przypadku uszkodzenia gazociągu,
- niebezpieczeństwo związane z wykopami.
- niebezpiecz. od poruszających się pojazdów użytkujących krzyżujące się drogi.

### 1.5 Wydzielenie i oznakowanie miejsca prowadzenia robót.

Realizacja robót powinna się odbywać zgodnie z projektem technologicznym i organizacji ruchu.

Teren robót należy w sposób wyraźny wygrodzić przy pomocy odpowiednich tablic informacyjnych i zakazu, taśm ostrzegawczych, barierek, siatek itp. od miejsc ogólnodostępnych dla osób trzecich.

Miejsca kolizyjne z istniejącym uzbrojeniem terenu zlokalizować należy przy współudziale właścicieli urządzeń podziemnych oraz służb geodezyjnych.

### 1.6 Instruktaże i szkolenia pracowników

Realizację zadania należy poprzedzić szkoleniem pracowników w zakresie prowadzenia zmechanizowanych i ręcznych robót ziemnych ze szczególnym uwzględnieniem wykopów głębokich, prowadzenia robót w pobliżu uzbrojenia terenu oraz w obrębie dróg komunikacyjnych, przeprowadzonym przez specjalistę ds. bhp. Następnie z chwilą wejścia na teren budowy każdy z pracowników powinien zostać przeszkolony na stanowisku w pracy w zakresie realizowanych prac, co podlega odnotowaniu w „zeszycie szkoleń”.

Podstawową tematykę szkoleń opracować należy w oparciu o następujące akty normatywne:

- Wykopy otwarte dla przewodów wodociągowych i kanalizacyjnych. Warunki techniczne wykonania - PN-B 10731: 1999;
- Przewody podziemne, roboty ziemne. Wymagania i badania przy odbiorze BN -7883102;

---

*Opracowanie dokumentacji wykonawczej oraz Studium wykonalności dla zadania pn. "Przebudowa drogi powiatowej ul. Piłsudskiego w Dąbrowie Górniczej na odcinku od skrzyżowania z ul. Morcinka do skrzyżowania z ul. Piecucha (prawa strona – kierunek S1, Huta Katowice)"*

- Wytyczne bhp dla pracowników zatrudnionych w kanałach i przy robotach kanalizacyjnych - Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa Dz. U nr 91/93;
- Rozporządzenie ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 21.09.1997 w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy;
- Warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych cz. I - Budownictwo ogólne. pkt. 3 Roboty ziemne
- Rozporządzenie MBiPMB z dnia 28.03.1972 r. w sprawie bhp przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych i rozbiórkowych;
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 20. 09. 2001 r. w sprawie bhp podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych.

Stosownie do wyżej wymienionych przepisów, każdy zatrudniony powinien znać zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożeń, tzn. :

- wykonywania robót w wykopach;
- przebywania w pobliżu pracującego sprzętu mechanicznego (koparek, ładowarek itp.);
- robót w pobliżu uzbrojenia energetycznego i gazowego;
- robót w rejonie czynnych kanałów ściekowych;

W przypadku pojawienia się jakiegokolwiek zagrożenia, pracownicy przebywający w niebezpiecznej strefie, powinni się z niej wycofać, powiadamiając jednocześnie dozór bezpośredni o powstałej sytuacji, np.:

- obsunięcie się ziemi w wykopie;
- uszkodzenie deskowania ścian wykopu;
- uszkodzenie kabla energetycznego;
- uszkodzenia sieci gazowej;
- uszkodzenie ciepłociągu.

Na terenie prowadzenia prac każdy pracownik wyposażony będzie w niezbędny sprzęt ochrony osobistej, tj. kask ochronny, rękawice ochronne, ubranie i obuwie robocze oraz w przypadku konieczności wejścia do czynnych studzienek kanalizacyjnych w szelki i liny bezpieczeństwa.

Prowadzenie robót powinno odbywać się pod bezpośrednim nadzorem brygadzysty lub mistrza budowy zaś dopuszczenie do prac niebezpiecznych winno być przeprowadzane na podstawie szczegółowych przepisów.

### 1.7 Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające zagrożeniom

Wykonawca dostarczy na budowę i będzie utrzymywał wyposażenie konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa, oraz odzież wymaganą dla personelu zatrudnionego na placu budowy.

Wykonywane wykopy będą zabezpieczone w postaci ścianek ażurowych, wykonać je należy w miejscu, gdzie grunt jest mało stabilny. Montaż jak i demontaż deskowań powinien przebiegać pod nadzorem odpowiedzialnych osób wg rozwiązania projektowego.

Ruch pojazdów w pobliżu prowadzonych robót ziemnych powinien odbywać się poza klinem odłamu gruntu tzn. w odległości większej od krawędzi wykopu niż głębokość wykopu, co wymaga właściwego ustawiania wygradzeń.

Teren prowadzenia prac należy w sposób wyraźny oznakować przy pomocy:  
znaków ostrzegawczych:

- barierek i siatek;
- taśm ostrzegawczych.

Dla celów komunikacyjnych na czas prowadzenia robót należy wykorzystywać istniejące ulice. Szczegółową organizację ruchu na czas prowadzenia robót obejmuje oddzielny projekt.

Prace wykonywane w obrębie występowania oznaczonych elementów uzbrojenia podziemnego terenu należy wykonywać pod nadzorem i wg wskazań ich właścicieli.

Urobek wydobywany z wykopów winien być składowany, co najmniej w odległości 1m poza klinem odłamu gruntu.

### **1.8 Przechowywanie dokumentacji i dokumentów budowy**

Dokumentację budowy (dziennik budowy) jak i dokumentację wykonawczą oraz niezbędne uzgodnienia należy przechowywać w biurze budowy. W sposób chroniący przed zniszczeniem. Za prowadzenie dziennika budowy oraz jego właściwy stan techniczny odpowiedzialny jest kierownik budowy.

### **1.9 Pomieszczenia higieniczno – sanitarne**

Pracownikom na budowie należy zapewnić dostęp do pomieszczeń higieniczno-sanitarnych. O odpowiedniej powierzchni i standardzie określonym odrębnymi przepisami.



WOJEWODA ŚLĄSKI

Katowice, 9 grudnia 2002 r.  
RR-AG.VII/AZ/7132/568/02

**DECYZJA 568/02**

Na podstawie art.13 i 14 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U.Nr 106 z 2000 r. poz.1126), i § 9 ust.1 rozporządzenia M.G.P.iB. z dnia 30.12.1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U.Nr 8, poz.38 z 1995 r.), w związku z art. 104 § 1 i 2 Kpa (tekst jednolity Dz.U.Nr 98 z 2000 r. poz.1071), po rozpatrzeniu wniosku Pana Sebastiana Pietrasa na podstawie dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie oraz praktykę zawodową oraz na podstawie pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane złożonego przed Komisją egzaminacyjną powołaną Zarządzeniem Nr 160/99 z 19 sierpnia 1999 r. stwierdza się, że:

**Pan inżynier Sebastian PIETRAS**  
**ur. dnia 14 grudnia 1974 r. w Tomaszowie Mazowieckim**  
**o t r z y m u j e**  
**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
**bez ograniczeń**  
**do projektowania**  
**w specjalności: konstrukcyjno-budowlanej**

**Uzasadnienie**

W związku z potwierdzeniem przez Komisję egzaminacyjną powołaną przez Wojewodę Śląskiego Zarządzeniem nr 160/99 z 19 sierpnia 1999 r., posiadania przez Pana inż. Sebastiana Pietrasa wymaganego prawem wykształcenia na Wydziale Budownictwa oraz praktyki zawodowej koniecznej do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności i po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu na uprawnienia budowlane, orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego 00-926 Warszawa, ul. Krucza 38/42, za pośrednictwem Wojewody Śląskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

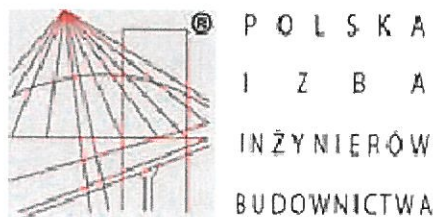
**Otrzymują:**

1. Pan Sebastian Pietras  
ul. Słowiańska 5/10, 41-700 Ruda Śląska
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego  
ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa
3. a/a



Z up. WOJEWODY ŚLĄSKIEGO

*[Signature]*  
DYREKTOR  
Wydziału Rozwoju Regionalnego



## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-1BJ-KX6-LZR \*

Pan Sebastian Pietras o numerze ewidencyjnym SLK/BO/2824/01 adres

zamieszkania ul. Kubiny 5a/16, 41-710 Ruda Śląska

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2015-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-12-22 roku przez:

Franciszek Buszka, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

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

Podpis jest prawidłowy

 Dział: Zarząd Izby Inżynierów Budownictwa  
Data: 2014-12-22 15:01:11  
Polska Izba Inżynierów Budownictwa  
Franciszek Buszka