

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. WSTĘP

1.1.	Przedmiot opracowania	– str. 2
1.2.	Przedmiot inwestycji	– str. 2
1.3.	Istniejący stan zagospodarowania terenu	– str. 2
1.4.	Projektowane zagospodarowanie terenu	– str. 3
1.5.	Dane charakteryzujące wpływ projektowanego obiektu na środowisko oraz higienę i zdrowie użytkowników	– str. 4
1.6.	Ochrona środowiska	– str. 5
1.7.	Obszar oddziaływania obiektu	– str. 5

2. ROZWIĄZANIA TECHNICZNO-BUDOWLANE

2.1.	Stan istniejący	– str. 5
2.2.	Warunki gruntowo – wodne	– str. 5
2.3.	Opis projektowanych rozwiązań	– str. 6
2.4.	Odwodnienie	– str. 6
2.5.	Roboty ziemne	– str. 7
2.6.	Konstrukcja nawierzchni drogi	– str. 7
2.7.	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	– str. 8
2.8.	Klauzula wykonawcza	– str. 9

3. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA /BIOZ/

II. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA DOTYCZĄCE PROJEKTU BUDOWLANEGO, UPRAWNIENIA BUDOWLANE, ZAŚWIADCZENIE ORGANÓW SAMORZĄDU ZAWODOWEGO.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.	Nr rys. 1.0	Plan orientacyjny – skala 1:25000
2.	Nr rys. 2.1 – 2.2	Plan zagospodarowania terenu – skala 1: 1000
3.	Nr rys. 3.1 – 3.2	Profil podłużny – skala 1:100/1000
4.	Nr rys. 4.1 – 4.3	Przekroje poprzeczne – skala 1:200/200
5.	Nr rys. 5.1	Przekroje konstrukcyjne – skala 1: 50/500

I. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

1. WSTĘP

1.1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią następujące dokumenty:

- Umowa nr 52/2017 z dnia 05.10.2017r. spisana pomiędzy Gminą Człopa, a ADBOR Adrian Borowski PROJEKTOWANIE WYKONAWSTWO NADZÓR
- Mapa do celów projektowych w skali 1:1000
- Uzgodnienia, opinie i decyzje
- Normy, warunki techniczne i wytyczne projektowania

1.2. Przedmiot inwestycji

Projektuje się budowę drogi gminnej o nawierzchni tłuczniowej na odcinku od 0+000 (koniec istniejącej nawierzchni bitumicznej) do 2+602,04 (granica gminy Człopa) długość 2 602,04 mb.

Projekt obejmuje działki ewidencyjne nr 45; 58; 8136/2; 137/3; 8136/1; 8137/1; 8137/2; 8125/5; 8126; 8125/4; 6/1; 1/40; 1/21; 8125/1; 5/1; 1/4; 1/31; 1/53; 1/45; 1/44; 1/32, Gmina Człopa, powiat wałecki, województwo Zachodniopomorskie Zakres projektu jest zgodny ze zleceniem Inwestora.

1.3. Istniejący stan zagospodarowania terenu

1.3.1. Ukształtowanie terenu

Pas drogowy w km 0+000 do km 2+050 przebiega przez tereny leśne oraz od 2+050 do 2+602,04 przez tereny miejscowości Brzeźniak i posiada zmienną szerokość mieszczącą się w przedziale 5,00 – 18,00 m. Teren jest zróżnicowany. Różnica wysokości między najwyższym punktem, a najniższym wynosi ok. 24 m.

1.3.2. Istniejący pas drogowy

Na odcinku od 0+000 do 2+218 oraz od 2+288 do 2+602,04 występuje jezdnia wykonana z nasypu budowlanego (pospółka) o zmiennej szerokości mieszcząca się w przedziale 3,0 – 5,50 m. Na odcinku od km 2+218 do km 2+280 do km 2+400 jezdnia posiada nawierzchnię brukową (kamień polny). Brakuje kompleksowego systemu odwodnienia i odprowadzenia wód powierzchniowych z pasa drogowego. Na wielu odcinkach tej drogi występuje zawężona skrajnia drogi przez rozrastające się drzewa.

1.4. Projektowane zagospodarowanie terenu

1.4.1. Układ komunikacyjny

Ulegnie zmianie układ komunikacyjny na przyległym terenie. Projektowana droga służyć będzie do ruchu pojazdów gaśniczych i wywozu drewna. Jest to szczególnie istotne z uwagi na przeważające drzewostany sosnowe i występujące żyzne siedliska, które stanowią bardzo duże zagrożenie pożarowe. Droga zapewni, przede wszystkim, mieszkańcom przyległych miejscowości bezpieczne i wygodne warunki dojazdu do dróg głównych

1.4.2. Sieci uzbrojenia terenu

W km 2+250 do km 2+280 występuje kolizja z kablem energetycznym. Należy zwrócić szczególną uwagę na ww. odcinek ponieważ w tym miejscu projektuje się rów odwadniający. Kabel energetyczny należy usytuować w przeciwskarpie rowu.

Nie projektuje się przebudowy uzbrojenia technicznego i naziemnego. W miejscach występowania istniejących sieci uzbrojenia terenu projektowana niweleta jezdni zaprojektowana została powyżej obecnego poziomu drogi, co spowoduje dodatkowe przykrycie istniejącego pasa jezdni warstwami konstrukcyjnymi jezdni. Ponadto w od km 2+032,00 – 2+602,04 nie wykonuje się rowów przydrożnych po stronie lewej ze względu na przebiegający wodociąg oznaczony na mapie jako W100.

Roboty budowlane na ww. odcinkach należy wykonywać pod nadzorem i zgodnie z zaleceniami osoby odpowiedzialnej za sieci uzbrojenia terenu.

1.4.3. Opis systemu odwadniającego

Wszystkie wody opadowe z projektowanej drogi będą odprowadzane systemem spadków poprzecznych jezdni i poboczy do rowów przydrożnych i dalej w istniejące obniżenie terenu. Podłoże gruntowe jest chłonne, ze względu na przepuszczalność gruntów (piaski drobne, piaski średnie) oraz niski poziom wód gruntowych.

1.4.4. Jezdnia

Konstrukcję jezdni zaprojektowano przy założeniu 10 letniego okresu eksploatacji i kategorii ruchu KR 2. Jezdnię zaprojektowano o przekroju daszkowym oraz jednostronnym.

Zasadą przyjętą w zagospodarowaniu było:

- Uzyskanie płynności niwelety
- Optymalizację robót ziemnych
- Wpisanie trasy drogi w istniejącą konfigurację terenu
- Połączenie drogi poprzez zjazdy z istniejącymi drogami i szlakami zrywkowymi

1.4.5. Skrajnia drogi

Zachowano warunki skrajni drogowej dla drogi pożarowej:

- Minimalna szerokość wylesionego pasa – 10,00 m
- Wysokość skrajni drogowej mierzona od najwyższego punktu jezdni – 4,00 m

1.4.6. Ochrona pożarowa drzewostanów

W opracowaniu projektu drogi leśnej uwzględniono wszystkie przesłanki wynikające z Rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska z dnia 22.03.2006r. w sprawie szczegółowego zabezpieczenia pożarowego lasu (Dz. U. nr 58, poz. 405 z r. 2006) oraz Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 07 czerwca 2010 roku w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. nr 109 poz. 719). W szczególności dostosowano nośność konstrukcji jezdni do ruchu pojazdów gaśniczych, która wynosi 100 kN. Zlokalizowano mijanki w odległościach do 300m. Zapewniono widoczność poziomą i pionową.

1.4.7. Główne parametry geometryczne

- Kategoria ruchu – KR 2
- Prędkość projektowa – 30 km/h
- Długość drogi – 2 602,04 mb
- Szerokość korony – 6,00 m
- Szerokość jezdni na prostej – 3,50 m – 5,00 m
- Szerokość poboczy – 0,75 m
- Szerokość jezdni na mijance – 6,50 m
- Spadek jezdni daszkowy – 3,0%
- Spadek jezdni jednostronny – 3,0%
- Spadek poboczy – 6,0%

1.5. Dane charakteryzujące wpływ projektowanego obiektu na środowisko oraz higienę i zdrowie użytkowników

1.5.1. Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków

Zapotrzebowanie na wodę występuje tylko w fazie budowy. W okresie eksploatacji nie przewiduje się zapotrzebowania na wodę oraz nie będą wytwarzane ścieki

1.5.2. Emisja pyłów i spalin z podaniem ich ilości i zasięgu rozprzestrzeniania

Utwardzenie jezdni ograniczy jej pyłność w czasie ruchu pojazdów. Spaliny z silników pojazdów mechanicznych zostaną ograniczone przez powszechnie stosowane katalizatory spalin.

1.5.3. Emisja hałasu i wibracji, promieniowania jonizującego, elektromagnetycznego

Ze względu na gładkość projektowanej nawierzchni, małą prędkość projektową $V_p=30$ km/h emisja hałasu pozostanie w normie. Nie będzie występowało promieniowanie jonizujące i elektromagnetyczne.

1.5.4. Wpływ na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi i wody powierzchniowe i podziemne

Nie przewiduje się zwiększonego negatywnego oddziaływania zamierzenia inwestycyjnego na środowisko.

Przy przebudowie drogi należy zachować warunki wynikające z uzgodnień branżowych. Roboty należy wykonywać zgodnie z warunkami wynikającymi ze specyfikacji technicznych.

1.6. Ochrona środowiska

Projektowana budowa drogi gminnej położona jest na działkach oznaczonych w ewidencji gruntów jako „Ls” (las) oraz „Dr” (droga). Zrealizowanie inwestycji nie spowoduje wyłączenia z użytkowania leśnego terenu zajętego pod drogę, a jej zadanie po zakończeniu procesu budowy będzie obsługa przyległych terenów. Zgodnie z art. 3 pkt. 2 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach „...lasem w rozumieniu ustawy jest grunt związany z gospodarką leśną zajęty pod wykorzystywane dla potrzeb gospodarki leśnej: budynki i budowle, urządzenia melioracji wodnych, linie podziału przestrzennego lasu, drogi leśne, tereny pod liniami energetycznymi, szkółki leśne, miejsce składowania drewna, a także wykorzystywany na parkingi leśne i urządzenia turystyczne...” Mając powyższe na uwadze, stwierdza się, że projektowane przedsięwzięcie nie jest zaliczone do kategorii przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010r. nr 213 poz. 1397).

1.7. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu obejmuje działki, na których zlokalizowano projektowaną przebudowę nawierzchni (działki wymienione na stronie tytułowej).

2. ROZWIĄZANIA TECHNICZNO-BUDOWLANE.

2.1. Stan istniejący

Projektowana przebudowa transpuszczańska droga Jażwiny – Golin położona jest w na terenie woj. zachodniopomorskiego, pow. Wałecki, gm. Człopa. Istniejąca droga jest w złym stanie. Przebiega ona w terenie pagórkowatym i płaskim, na podłożu piaszczystym. Przejazd pojazdów gaśniczych jest obecnie utrudniony. Brak nośności podłoża oraz właściwej skrajni drogi powodują, że istniejąca trasa drogi okresowo nie nadaje się do ruchu pojazdów. Występują koleiny i wyboje. Istniejący drzewostan także koliduje z istniejącą drogą. Zgodnie z planem sytuacyjnym budowa drogi wiąże się z wykarczowaniem pni przy planowanych zjazdach i mijankach. Inwestycja nie przebiega przez tereny szkód górniczych.

2.2. Warunki gruntowo - wodne

Określenie warunków gruntowo – wodnych zostało opracowane w osobnej dokumentacji technicznej. Obiekt zakwalifikowano do I kategorii geotechnicznej, w prostych warunkach geotechnicznych.

2.3. Opis projektowanych rozwiązań

2.3.1. Droga w planie

Trasę budowanego dojazdu pożarowego dostosowano do istniejących warunków gruntowych i konfiguracji terenu.

Przyjęto parametry geometryczne projektowanej drogi zgodnie z Warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz Wytocznymi Technicznymi Projektowania Dróg Leśnych.

Początek drogi zaczyna się za miejscowością Golin w kierunku na m. Brzeźniak w miejscu zakończenia nawierzchni bitumicznej. Na całej długości droga biegnie w dostosowaniu do istniejącej nawierzchni. Zaprojektowano w uzgodnieniu z Inwestorem jezdnię szerokości 3,50 m – 5,00 m z obustronnymi poboczami o szerokości 0,75 m, za którymi zlokalizowane są skarpy wykopów i nasypów. Trasa drogi posiada normatywne parametry techniczne. Projektowany odcinek ma długość 2 602,04 mb.

Szerokość nawierzchni jezdni na mijankach powiększono o 3,00 m. Projektowana budowa drogi stanowi dojazd do oddziałów, gdzie występuje szczególne zagrożenie pożarowe. Przebieg trasy w planie został przedstawiony na rys. nr 2.1 – 2.2 Plan zagospodarowania terenu.

2.3.2. Profil podłużny projektowanej drogi

Niweletę budowanej drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu, stosując pochylenie podłużne i łuki pionowe analogicznie jak układu się teren. Pochylenia mieszczą się w granicach od 0,4% do 5,00%. Parametry łuków pionowych podanych na profilu podłużnym drogi – rys. nr 3.1 – 3.2.

Wielkości i kierunki spadków podłużnych niwelety pokazano na profilu podłużnym. Niweletę projektowanej trasy należy wykonać w oparciu o repéry państwowe. W większości droga przebiega w niewielkim nasypie o szacunkowej wysokości 0,20 – 0,55 m, wynikającym z przyjętej konstrukcji nawierzchni.

2.3.3. Przekroje poprzeczne projektowanej drogi

Projektowana droga leśna posiada przekrój jednojezdniowy o szerokości korony 8,00 m w tym szerokość jezdni 3,50 m – 5,00m. Pobocza zaprojektowano z kruszywa naturalnego (pospółka) przepuszczalnego o szerokości 0,75 m i grubości 0,10 m.. Na prostej zaprojektowano o przekrój daszkowy i nadano spadki dla jezdni 3%, dla poboczy 6%. Nachylenie skarp wewnętrznych wynosi 1:1,5, zaś skarp zewnętrznych 1:1,15 (1:1).

2.4. Odwodnienie

Wody opadowe spływające z korony drogi będą odprowadzane systemem rowów poprzez spadki jezdni i poboczy na teren zapewniający odpływ. Przyjęto rowy trapezowe o szerokości dna 0,40 m o nachyleniu skarp wewnętrznych 1:1,5 i skarp zewnętrznych 1:1,5 (dopuszcza się zastosowanie pochyłeń 1:1) oraz minimalnej głębokości 0,60 m w odniesieniu do projektowanej niwelety.

2.4.1. Obiekty inżynierskie

Nie projektuje się budowy nowych przepustów rurowych.

2.5. Roboty ziemne

W celu zachowania stabilności korpusu drogowego niweletę drogi wyniesiono nieco ponad teren. Szczegółowe wyliczenie robót ziemnych podano tabeli robót ziemnych, które określono na podstawie przekrojów poprzecznych w skali 1:200 rozmieszczonych średnio co 40 m. Przydatność gruntów do wykonania budowli ziemnych określa się wg PN-S-02205.

Roboty ziemne przewiduje się wykonać sprzętem mechanicznym tj. spycharkami na odległość przemieszczenia mas ziemnych do 100 mb, samochodowymi wywrotkami z użyciem koparki na odległość do 20,0 km. Koszty wywozu i utylizacji nadmiaru nieprzydatnych gruntów ponosi Wykonawca.

Wykonawca powinien skontrolować wskaźnik zagęszczenia gruntów rodzimych zalegających w górnej strefie podłoża nasypu, do głębokości 0,5m od powierzchni terenu. Wskaźnik zagęszczenia nie powinien być niższy od 0,95 w skali Proctora dla dróg o ruchu lekkim. Roboty ziemne powinny być wykonywane przy zachowaniu przekroju poprzecznego i profilu podłużnego, które określono w dokumentacji projektowej. Przekroje poprzeczne powinny być wytyczone na prostej w odległości co najmniej 50,0 m, na łukach co 10,0 m. Nasypy należy wykonywać warstwami grubości 20 cm przy sypaniu gruntu na całej szerokości korony oraz starannym zagęszczeniu poszczególnych warstw. Nasypy należy wykonać z pospółki drogowej. Zwraca się szczególną uwagę na konieczność prowadzenia robót w sposób gwarantujący ciągłe odprowadzanie wód powierzchniowych i gruntowych. Zagęszczenie gruntu należy wykonywać z zastosowaniem odpowiedniego sprzętu dla danego gruntu. Rozłożone warstwy gruntu należy zagęszczać od krawędzi nasypu w kierunku jego osi. Wilgotność gruntu w czasie zagęszczania powinna być równa wilgotności optymalnej, z tolerancją $\pm 10\%$ jej wartości.

Wskaźnik zagęszczenia gruntów wg skali Proctora w nasypach powinien osiągać następujące wartości:

- Górna warstwa o gr. 20 cm – 1,00
- Warstwa nasypu na głębokości 1,20 m od powierzchni robót ziemnych – 0,95

2.6. Konstrukcja nawierzchni drogi

2.6.1. Ustalenia konstrukcji drogi

Planowane oddanie drogi do eksploatacji ustalono na rok 2017. Dla ustalenie kategorii ruchu przyjęto okres 10 letni. Założono, że prognozowany ruch w 10 roku po oddaniu drogi do eksploatacji będzie taki sam jak ruch bieżący.

Biorąc pod uwagę częstotliwość pojazdów samochodowych ciężarowych wywożących drewno, a także wozów pożarowych, dla bezpieczeństwa przyjęto kategorię ruchu KR 2.

Konstrukcję nawierzchni przyjęto na podstawie badań geotechnicznych dla ustalenia warunków gruntowo - wodnych i projektuje się w km:

od 0+000 do 2+602,04

- 12 cm – warstwa ścieralna – nawierzchnia z kruszywa łamanego (pochodzącego z przekruszenia skały litej) o uziarnieniu 0 – 31,5 mm.

- 18 cm – podbudowa – warstwa z kruszywa łamanego (pochodzącego z przekruszenia skały litej) o uziarnieniu 0 – 63,0 mm.

2.6.2. Nawierzchnia

Zaprojektowano nawierzchnię z kruszywa łamanego o gr. 12,0 cm – warstwa ścieralna na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o gr. 18,0 cm. Łączna grubość warstw konstrukcyjnych wynosi 30,0 cm.

Kruszywo powinno być rozkładane w warstwie o jednakowej grubości przy użyciu układarki. Zagęszczania kruszywa należy dokonywać walcami statycznymi gładkimi o nacisku jednostkowym nie mniejszym niż 30 kN/m. Zagęszczenie nawierzchni o daszkowym przekroju poprzecznym powinno rozpoczynać się od krawędzi i przesuwac pasami podłużnymi w kierunku osi drogi. Dobór walca do zagęszczenia należy dobierać w zależności od twardości kruszywa.

Zagęszczanie można zakończyć gdy przed walcem przestaną tworzyć się fale. Po zagęszczeniu górnej warstwy kruszywa należy zaklinować ją poprzez stopniowe rozsypywanie mieszanki drobnej granulowanej od 0,075 do 4,0 mm przy ciągłym zagęszczaniu walcem statycznym gładkim. Warstwy dolnej nie klinuje się, gdyż daje to lepsze związanie warstw ze sobą. W czasie zagęszczania walcem gładkim zaleca się skrapiać kruszywo wodą tak często aby było stale wilgotne, wówczas kruszywo mniej się kruszy i uzyskuje się większą szczelność kruszywa.

2.7. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

2.7.1. Znaki pionowe

Na czas przeprowadzenia robót drogowych należy opracować organizację ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2.7.2. Mijanki

Dla swobodnego wymijania się pojazdów, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu wzdłuż budowanej drogi zaprojektowano mijanki o nawierzchni z kruszywa łamanego. Szerokość poszerzenia na mijance wynosi 3,0 m, długość 23,0m, skosy wyjazdowe i wjazdowe długości 21,0 m lub 17,5 m. Pochylenie poprzeczne mijanki powinno być takie jak jezdni.

2.7.3. Zjazdy

W celu połączenia drogi z przyległym terenem projektuje się zjazdy na drogi główne i boczne.

Promienie wyokrąglaające na zjazdach należy wykonać zgodnie z rys. nr 2.1 -2.2 – Plan zagospodarowania terenu. Na zjazdach zaprojektowano nawierzchnię z kruszywa łamanego, którą należy wykonać na długości 15,0 – 30,0 m.

2.7.4. Pobocza

W celu zabezpieczenia krawędzi jezdni projektuje się obustronne pobocza drogi. Powinny one mieć spadek 6% oraz grubość po zagęszczeniu 10 cm. Pobocza drogi należy wykonać z pospółki drogowej.

2.8. Klauzula wykonawcza

Wszelkie ewentualne odstępstwa od niniejszego projektu spowodowane uzasadnionymi, a trudnymi do przewidzenia okolicznościami należy uzgodnić z autorem projektu tj. ADBOR Adrian Borowski PROJEKTOWANIE WYKONAWSTWO NADZÓR, ul. Marchlewskiego 39, 64-761 Krzyż Wlkp. Tel. 603 567 059.

Opracował:
Projektant drogowy

mgr inż. Przemysław Fanselau

3. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA /BIOZ/

Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych:

- praca przy robotach ziemnych ze sprzętem zmechanizowanym,
- przygniecenia, uderzenia podczas prac rozładunkowych, montażowych,
- praca z narzędziami i maszynami ręcznymi (elektronarzędzia, zagęszczarki itp.),

Każdy pracownik powinien posiadać okresowe i stanowiskowe przeszkolenie w zakresie BHP oraz otrzymać instruktaż stanowiskowy. Każdy pracownik powinien być także zapoznany z planem bezpieczeństwa i ochrony zdrowia jak również posiadać aktualne badania lekarskie o zdolności do pracy.

Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub życia w ich sąsiedztwie tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń:

- teren w obrębie prowadzenia robót budowlanych oznaczyć poprzez ustawienie tablic ostrzegawczych stosownie do rodzaju zagrożenia,
- w miejscu prowadzenia robót mogą przebywać tylko osoby wykonujące te roboty budowlane,
- każdy pracownik powinien posiadać wyposażenie i środki ochrony indywidualnej tj. odzież ochronną, obuwie robocze, kask ochronny,
- w przypadku natrafienia na urządzenia podziemne nie zinwentaryzowane, wstrzymać roboty – Kierownik Budowy zdecyduje o dalszym postępowaniu w takim przypadku,
- droga dojazdowa do miejsca prowadzenia robót winna być utrzymana w należytym porządku, zapewniającym możliwość szybkiej ewakuacji na wypadek jakiegokolwiek zagrożenia,
- wykopy oznaczyć taśmą ostrzegawczą w odległości 1,0 m od skraju wykopu na wysokości 1,1 m,
- prace przy urządzeniach elektroenergetycznych prowadzić po wcześniejszym przygotowaniu miejsca pracy zgodnie z instrukcją stanowiskową.

Kierownik Budowy zobowiązany jest w oparciu o powyższą informację sporządzić lub zlecić sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia „Plan bioz”, należy uzgodnić z Inwestorem.

Opracował:
Projektant drogowy

mgr inż. Przemysław Fanselau

**II. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA DOTYCZĄCE PROJEKTU
BUDOWLANEGO, UPRAWNIENIA BUDOWLANE,
ZAŚWIADCZENIE ORGANÓW SAMORZĄDU
ZAWODOWEGO.**

OŚWIADCZENIE.

ZGODNIE Z ARTYKUŁEM 20 UST. 4 USTAWY Z DNIA 07. LIPCA 1994r. „PRAWO BUDOWLANE” (tekst jednolity Dz.U. nr 156 poz. 1118 z 2006r. z późniejszymi zmianami) OŚWIADCZAMY, ŻE PROJEKT BUDOWLANY DROGOWY:

**„ PRZEBUDOWA TRANSPUSZCZAŃSKIEJ DROGI JAŻWINY – GOLIN
PRZEBIEGAJĄCEJ PRZECZ TEREN GMINY CZŁOPA ORAZ NADLEŚNICTWA
CZŁOPA,,**

ZOSTAŁ SPORZĄDZONY ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI I ZASADAMI WIEDZY TECHNICZNEJ.

PROJEKTANT:

mgr inż. Przemysław Fanselau

PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY

PRZEBUDOWA TRANSPUSZCZAŃSKIEJ DROGI JAŻWINY – GOLIN PRZEBIEGAJĄCEJ PRZEZ TEREN GMINY CZŁOPA ORAZ
NADLEŚNICTWA CZŁOPA

PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY

PRZEBUDOWA TRANSPUSZCZAŃSKIEJ DROGI JAŻWINY – GOLIN PRZEBIEGAJĄCEJ PRZEZ TEREN GMINY CZŁOPA ORAZ
NADLEŚNICTWA CZŁOPA

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA