

FDI inż. Marcin Ciećwierz
ul. Włóściańska 25/1, 55-011 Siechnice
tel: 791-257-610, e-mail: mciecwierz.fdi@gmail.com

PROJEKT BUDOWLANY
TOM II - PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY

NAZWA OBIEKTU /INWESTYCJI:	"PRZEBUDOWA ULICY OBROŃCÓW POKOJU W SŁAWIE"
ADRES OBIEKTU / INWESTYCJI:	Droga gminna (ul. Obrońców Pokoju) w miejscowości Sława, gm. Sława, powiat: Wschowski
JEDNOSTKA EWID.:	081201_4.0001 Sława
OBRĘB:	0001 Sława
DZIAŁKI NR:	274/2, 215/1, 215/2, 262/19, 288, 347/3, 328,
KATEGORIA OBIEKTU:	XXV; XXVI
INWESTOR:	Gmina Sława
ADRES INWESTORA:	67-410 Sława, ul. Henryka Pobożnego 10
DATA OPRACOWANIA:	11 maja 2021

IMIĘ I NAZWISKO	ZAKRES OPRACOWANIA / FUNKCJA	NR UPRAWNIENÍ / SPECJALNOŚĆ	PODPIS
mgr inż. Marcin Ciećwierz	BRANŻA DROGOWA projektant	LBS/0067/PWOD/14 inżynieryjna drogowa	

Spis zawartości projektu budowlanego wraz z wykazem załączników znajduje się na stronach nr 2 – 3 niniejszego opracowania.

II. SPIS ZAWARTOSCI PROJEKTU BUDOWLANEGO

TOM I – PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

(szczegółowy spis zawartości znajduje się w projekcie zagospodarowania terenu)

TOM II – PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY

I.	STRONA TYTUŁOWA	1
II.	SPIS ZAWARTOSCI PROJEKTU BUDOWLANEGO	2
III.	OPIS TECHNICZNY	3
1.	PRZEZNACZENIE I SPOSÓB UŻYTKOWANIA PLANOWANEGO OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	3
2.	CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO	3
3.	PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA BUDOWLANE I TECHNICZNO-INSTALACYJNE OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	3
3.1.	ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE.....	3
3.2.	ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE	4
3.3.	UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU BUDOWLANEGO	4
3.4.	WYPOSAŻENIE TECHNICZNE DRÓG	7
4.	SPOSÓB SPEŁNIENIA WYMAGAŃ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 5 UST. 1 USTAWY PRAWO BUDOWLANE	9
5.	SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH DO KORZYSTANIA Z OBIEKTU BUDOWLANEGO PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE	10
6.	DANE CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE	10
6.1.	ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW	10
6.2.	EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ GAZOWYCH	11
6.3.	WYTWARZANIE ODPADÓW	11
6.4.	WŁAŚCIWOŚCI AKUSTYCZNE ORAZ EMISJA DRGAŃ	11
6.5.	WPŁYW NA ISTNIEJĄCY DRZEWOSTAN, POWIERZCHNIĘ ZIEMI, WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE	12
7.	WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ	12
8.	POZOSTAŁE WYMAGANIA I UWARUNKOWANIA	12
IV.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	13
1.	PRZEKROJE CHARAKTERYSTYCZNO – KONSTRUKCYJNE – RYS. NR D-03	14
V.	ZAŁĄCZNIKI	15
1.	OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH O SPORZĄDZENIU PROJEKTU BUDOWLANEGO ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI I ZASADAMI WIEDZY TECHNICZNEJ.....	16
	SIECHNICE DNIA, 11.05.2021R.....	17
2.	DECYZJE O NADANIU UPRAWNIENI PROJEKTOWYCH I ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY SAMORZĄDU ZAWODOWEGO PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH.....	18

TOM III – INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

(szczegółowy spis zawartości znajduje się w projekcie zagospodarowania terenu)

III. OPIS TECHNICZNY

1. PRZEZNACZENIE I SPOSÓB UŻYTKOWANIA PLANOWANEGO OBIEKTU BUDOWLANEGO

Ulice Obrońców Pokoju po przebudowie będą obsługiwały ruch pojazdów i pieszych służący obsłudze osiedla mieszkaniowego oraz ruch który będzie generowany sklep zlokalizowany przy tej drodze. Głównym zadaniem jest poprawa bezpieczeństwa użytkowników. Obiekt budowlany po zakończeniu robót budowlanych powinien być użytkowany w sposób przewidziany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym.

2. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO

Droga gminna ul. Obrońców Pokoju

- klasa techniczna: D,
- nośność nawierzchni: 115kN,
- kategoria ruchu: KR1,
- prędkość projektowa: $V_p=40\text{km/h}$,
- ilość pasów ruchu: 2,

3. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA BUDOWLANE I TECHNICZNO-INSTALACYJNE OBIEKTU BUDOWLANEGO

3.1. Rozwiązania sytuacyjne

- geometria osi jezdni w planie:

- proste: km 0+0,00 do km 0+65,08, od km 0+85,83 do km 0+111,84, od km 0+150,71 do km 0+169,14, od km 0+253,72 do km 0+407,84
- łuki: $R=1500$ w km 0+65,08 - 0+85,83, $R=5000$ w km 0+111,84 – 0+150,71, $R=450$ w km 0+169,14 do km 0+253,72

- długość jezdni:

- 407,84 m

- szerokość jezdni:

- 6,20 m pozostawiono istniejącą szerokość

- szerokość nowoprojektowanych chodników:

- $\geq 2,00\text{m}$ – nie wliczając do szerokości krawężnika,

- usytuowanie i parametry geometryczne zjazdów:

Parametry zostały dopasowane indywidualnie do istniejących w terenie zjazdów.

- Szerokość nawierzchni zjazdów indywidualnych od 3,80 do 5,00 m
- przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wykraglone łukiem $R=5,00m$ - z wyjątkiem zjazdu w km 0+045,00 str. prawa gdzie zastosowano skosy 1:1,

3.2. Rozwiązania wysokościowe

- spadki poprzeczne:

- jezdnia: $i=2\%$ (przekrój daszkowy),
- chodniki: 2% (w miejscach kształtowania ramp dopuszcza się zmianę spadku w przedziale: 1 do 6%),

- spadki podłużne:

- Należy tak dostosować spadek podłużny żeby nie dopuścić do powstania zastoin wody. Najniższymi punktami niwelety muszą być wpusty deszczowe.

Ponadto projektuje się:

- światło krawężników wyniesionych: od +6 do +12 cm,
- światło krawężników obniżonych na połączeniu zjazdów i jezdni: +4cm,
- światło krawężników obniżonych w miejscu przejść dla pieszych: +2cm,
- zmiana światła krawężników na długości od 1 do 2m w taki sposób aby spadek podłużny nie przekraczał 6%
- obniżenie ścieków z kostki kamiennej i ścieków prefabrykowanych betonowych: od -0,5cm do -1cm poniżej poziomu warstwy ścieralnej jezdni i zatok autobusowych,
- nawierzchnia chodników z kostki betonowej wyniesiona od +0,5cm do +1cm powyżej poziomu ograniczających ją krawężników,
- nawierzchnia zjazdów z kostki betonowej wyniesiona od +0,5cm do +1cm powyżej poziomu ograniczających ją krawężników zatopionych i krawężników obniżonych od strony jezdni,
- obrzeża betonowe od str. pasów zieleni wyniesione w stosunku do poziomu nawierzchni przyległych chodników, +2cm jeśli spadek poprzeczny tych nawierzchni jest skierowany od obrzeży betonowych,
- obrzeża betonowe od str. pasów zieleni obniżone w stosunku do poziomu nawierzchni przyległych chodników, ciągów pieszo – rowerowych i ścieżki rowerowej od -0,5cm do -1cm jeśli spadek poprzeczny tych nawierzchni jest skierowany do obrzeży betonowych,

3.3. Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego

3.3.1. Warunki gruntowo – wodne

Określono warunki gruntowe jako proste, warunki wodne jako przeciętne. Obiekt zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

3.3.2. Ustalenie kategorii ruchu

Ustalenie kategorii ruchu dokonano na podstawie wyliczonego ruchu projektowego w latach 2022 – 2041 zakładając oddanie drogi do ruchu do końca 2021 roku.

3.3.2.1. Prognoza ruchu

Do projektowania przyjęto następujące założenia związane z kategorią ruchu na poszczególnych ulicach:

Kategoria ruchu	N100 [w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy]
KR1	$0,03 < N_{100} \leq 0,09$
KR2	$0,09 < N_{100} \leq 0,50$

Nazwa drogi	Obliczone N100 [w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy]	Przyjęta kategoria ruchu
ul. Obrońców Pokoju	0,28	KR1

** Ruch projektowy poniżej przedziału dla KR1 jednak dla celów ujednolicenia rozwiązań konstrukcyjnych przyjęto kategorię ruchu KR1.

3.3.3. Rozwiązania konstrukcyjne nawierzchni

3.3.3.1. Jezdnie

W związku z projektowanym obniżeniem niwelety nowej jezdni zajdzie konieczność rozbiórek istniejących konstrukcji jezdni. Projektowane konstrukcje jezdni przewidziano w całości jako nowe w oparciu o typowe rozwiązania katalogowe konstrukcji jezdni wg [7], odpowiednie do ustalonej kategorii ruchu i stwierdzonych warunków gruntowo – wodnych. Dla każdej z przyjętych konstrukcji jezdni zapewniono wymaganą odporność nawierzchni na wysadzinę.

Jezdnie – kategoria ruchu KR1:

Nazwa warstwy konstrukcyjnej	Grubość	Dodatkowe wymagania
Warstwa ścieralna z mieszanki SMA 11S	4cm	
Warstwa wiążąca z mieszanki AC 16W	5cm	
Geosiatka wzmacniająca nawierzchnię asfaltową min. 100x100 kN w obu kierunkach		
- Dla wzmocnienia;		
podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3, frakcja 0/31,5mm, CBR \geq 60%,	20cm	E2 \geq 130MPa
warstwa mrozoochronna z gruntu stabiliz. spoiwem hydraulicznym C1,5/2 \leq 4MPa,	15cm	E2 \geq 80MPa

3.3.3.2. Zjazdy

Konstrukcje zjazdów zaprojektowano indywidualnie przyjmując jako podstawę do projektowania kategorię ruchu KR1. Dla przyjętej konstrukcji zatok zapewniono wymaganą odporność nawierzchni na wysadziny.

Zjazd z kostki betonowej

Nazwa warstwy konstrukcyjnej	Grubość	Dodatkowe wymagania
warstwa ścieralna z kostki betonowa	8cm	
podsyпка z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C100/0, frakcja 2/5	4cm	
podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3, frakcja 0/31,5mm, CBR \geq 60%	20cm	E ₂ \geq 130MPa
warstwa mrozoochronna z gruntu stabiliz. spoiwem hydraul. C _{1,5/2} \leq 4MPa	15cm	
podłoże gruntowe / grunt nasypowy*		E ₂ \geq 25MPa
Całkowita grubość warstw nawierzchni h _{całk.} :	57cm	

*stosować grunt kwalifikowany wg PN-S-02205:1998, I_s \geq 1,00

3.3.3.3. Pozostałe nawierzchnie

Chodnik

Nazwa warstwy konstrukcyjnej	Grubość	Dodatkowe wymagania
warstwa ścieralna z kostki betonowa	8cm	„Holland” szara
podsyпка z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C100/0, frakcja 2/5	3cm	
podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3, frakcja 0/31,5mm, CBR \geq 60%	15cm	E ₂ \geq 80MPa
warstwa mrozoochronna z gruntu stabiliz. spoiwem hydraul. C _{1,5/2} \leq 4MPa	15cm	
podłoże gruntowe / grunt nasypowy*		E ₂ \geq 25MPa
Całkowita grubość warstw nawierzchni h _{całk.} :	41cm	

*stosować grunt kwalifikowany wg PN-S-02205:1998, I_s \geq 1,00

3.3.3.5. Obramowania nawierzchni

Obramowanie jezdni, miejsc postojowych i zjazdów:

- krawężniki betonowe 15x30cm na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15,
- krawężniki betonowe najazdowe 15x22cm na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15,
- krawężniki betonowe skośne 15x30/22cm na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15.

Obramowanie chodników

- obrzeża betonowe 8x30cm na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15,
- krawężniki betonowe 15x30cm na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15,
- krawężniki betonowe najazdowy 15x22cm na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15,
- krawężniki betonowe skośne 15x30/22cm (w miejscach występowania połączenia krawężników obniżonych i wyniesionych na połowie długości odcinka przejściowego) na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15,

Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne zostały przedstawione na rysunku D - 03 niniejszego opracowania.

3.4. Wyposażenie techniczne dróg

3.4.1. Obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano następujące obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu:

- przejścia dla pieszych – 3 szt.,

Na całej szerokości przejścia dla pieszych w miejscu połączenia z chodnikami, należy stosować krawężnik o obniżony oświetle +2cm. Na szerokości przejść dla pieszych od strony chodników, bezpośrednio przed miejscem wkroczenia na jezdnie dróg należy wykonać pasy integracyjne z wypustkami o szerokości 50cm w celu poprawy bezpieczeństwa osób niewidomych i słabo widzących.

3.4.2. Urządzenia odwodniające i odprowadzające wodę

3.4.2.1. Kanalizacja deszczowa

Projekt zakłada wykorzystanie dotychczasowego odwodnienia drogi, nie ma konieczności budowy dodatkowego odwodnienia. Należy zwrócić uwagę żeby podczas układania nawierzchni tak kształtować spadki poprzeczne i podłużne żeby zapewniały one prawidłowy spływ wody do istniejącego odwodnienia.

3.4.3. Urządzenia oświetleniowe

Nie przewiduje się prowadzenia robót związanych z przebudową bądź budową oświetlenia drogowego.

3.4.4. Organizacja ruchu.

Droga będzie posiadała oznakowanie poziome i pionowe dostosowane do projektowanych rozwiązań geometrii jezdni i chodników. Rozwiązania w tym zakresie zostały przedstawione w odrębnym projekcie stałej organizacji ruchu.

3.4.5. Kanały technologiczne w pasie drogowym

Budowę kanalizacji kablowej wykonać o profilu KTu składającego się osłonowej RHDPE125/7, trzech rur światłowodowych RHDPE 40/3,7 i prefabrykowanej wiązki mikrorur 7x10/8.. Rury układać w uprzednio przygotowanym wykopie na 10 cm. warstwie podsypki z piasku lub ziemi miękkiej na głębokości 0,8-0,7m licząc od górnej krawędzi rur do wierzchni warstwy gruntu. Tolerancja głębokości ułożenia kanalizacji kablowego bezpośrednio w ziemi nie powinna przekraczać 10cm. Jedynie na odcinkach kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu, gdzie niemożliwe jest zachowanie normatywnej głębokości dopuszcza się ułożenie projektowanej kanalizacji na głębokości innej niż normatywnej lecz nie mniejszej niż 0,7m przykrycia.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych wykonać przekopy kontrolne o głębokości min 1,1m celem sprawdzenia usytuowania podziemnego uzbrojenia i usunięcia kolizji, zachować normatywne odległości od gazu, wody. W miejscach zbliżeń do istniejącego uzbrojenia podziemnego prace ziemne wykonać ręcznie pod nadzorem przedmiotowych branż. Odległość w pionie między kanalizacją, a obcym uzbrojeniem, nie może być mniejsza od 0,4m, kąt skrzyżowania nie mniejszy niż 60°. Kanalizację kablową należy ułożyć nad obcym uzbrojeniem.

Połączenie odcinków rur instalacyjnych wykonać za pomocą złączek dobranych do parametrów poszczególnych rur. Rury kanalizacji kablowej powinny spełniać wymagania norm ZN-96/TPSA -014.-015,-018.-017,-018; w szczególności powinny zapewnić ochronę kabli; wewnątrz rur powinno być gładkie. W trakcie układania rur w ziemi zabrania się przekładania rur względem siebie zachowując zasadę równoległości. Przy układaniu rur zachować zasadę niedostawiania się zanieczyszczeń do wnętrza rur, wszystkie końce odcinków rur w studniach kablowych zabezpieczyć korkami styropianowymi. Wszelkie luki na kanalizacji kablowej wykonać w sposób łagodny.

Ze względu na uzbrojony teren miejski zaleca się wykonanie prac metodą mieszaną. W miejscach o niewielkiej ilości uzbrojenia prace prowadzić przy użyciu sprzętu mechanicznego, natomiast w obszarach występowania liczego uzbrojenia prace wykonywać ręcznie. Na skrzyżowaniach z uzbrojeniem podziemnym zwłaszcza z kablami energetycznymi mogą wystąpić nienormatywne zbliżenia i skrzyżowania, dlatego też w przypadku takich zbliżeń należy na kablach eNN założyć rury osłonowe dwudzielne o długości umożliwiającej zabezpieczenie nienormatywnego zbliżenia.

Projektowane studnie kablone SKR-1 należy wykonać z prefabrykatów i wyposażyć w ramy ciężkie klasy B (wybrane lokalizacje) o wym. 1000x600x80. Pokrywy w studniach kablowych należy wyposażyć w wywietrzniki. Studnie kablone powinny składać się z dwóch elementów żelbetowych z betonu klasy C 25/30 spełniające wymagania norm: BN-85/8984-01, ZN-95 TP S.A.-023/T, jednakże dopuszcza się zastosowanie korpusu studni jednoelementowego. Studnie kablone należy posadzić na gruncie ustabilizowanym na podsypce z piasku. Ściany zewnętrzne studni należy zabezpieczyć masą wodoodporną uniemożliwiającą przenik wody przez ściany studni kablowych.

Niezależnie od powyższego przed zasypaniem końce rur należy zaślepić. Rury w wykopie powinny być zasypane najpierw warstwą piasku o grubości, co najmniej 10 cm nad powierzchnią kabli lub rur. Następnie powinny być zasypane warstwą żwiru o grubości do 20 cm, który podlega zagęszczeniu. Nad warstwą żwiru układana jest taśma ostrzegawcza w kolorze niebieskim z napisem „!!! UWAGA KABEL UWAGA !!!”.

3.4.6. Infrastruktura techniczna w pasie drogowym niezwiązana z drogą

3.4.6.1. Sieci elektroenergetyczne

Nie przewiduje się robót związanych z sieciami elektroenergetycznymi.

3.4.6.2. Sieci teletechniczne

Nie przewiduje się występowania kolizji z siecią teletechniczną.

3.4.6.3. Sieci wodociągowe i sanitarne

Po przeprowadzeniu analizy wysokościowo sytuacyjnej istniejących sieci wodociągowych i sanitarnych ustalono że wymagały będą one jedynie regulacji wysokościowej.

Należy wyregulować skrzynki wodociągowe oraz studnie sanitarne do poziomu projektowanych nawierzchni, w razie konieczności stosując nowe elementy zwieńczające. Regulację przeprowadzić po przez zastosowanie pierścieni polimerowych dzięki którym można ustawić zwieńczenia z odpowiednim spadkiem odpowiadającym spadkowi nawierzchni projektowanych.

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

1. Wykonawca jest zobowiązany zgłosić do Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sława Sp. z o.o. prace w strefie sieci wodociągowej, kanalizacji deszczowej i kanalizacji sanitarnej min. na 14 dni przed przystąpieniem do robót.

4. SPOSÓB SPEŁNIENIA WYMAGAŃ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 5 UST. 1 USTAWY PRAWO BUDOWLANE

Obiekt został zaprojektowany zgodnie z przepisami techniczno – budowlanych w zakresie dróg publicznych, w szczególności Rozporządzenia MTiGM z dn. 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r. nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami) [1] oraz zasadami wiedzy technicznej. Projektowany obiekt zapewnia spełnienie podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych w zakresie:

- nośności i stateczności konstrukcji – konstrukcje jezdni zaprojektowano zgodnie z §148 Rozporządzenia [1] na 20-letni okres użytkowania, w którym nie zostaną przekroczone stany graniczne nośności i użytkowania,
- bezpieczeństwa pożarowego – droga będzie spełniała wymagania w zakresie bezpieczeństwa pożarowego. Sposób zapewnienia warunków bezpieczeństwa pożarowego opisano szczegółowo w punkcie 7 niniejszego opracowania,
- higieny, zdrowia i środowiska – w stosunku do stanu z przed przebudowy w wyniku przedmiotowej inwestycji warunki sanitarne użytkowników drogi nie ulegają pogorszeniu i nie zwiększy się oddziaływanie inwestycji na środowisko w sposób powodujący jego pogorszenie,

- bezpieczeństwa użytkowania i dostępności obiektów – bezpieczeństwo użytkowania zostało w znaczący sposób poprawione po przez zaprojektowanie ciągów pieszych, nowej nawierzchni drogi, oraz zaprojektowanie miejsc postojowych.
- ochrony przed hałasem – nastąpi obniżenie hałasu ze względu na zastosowanie nowej nawierzchni która nie będzie miała nierówności i dziur.
- oszczędności energii – nastąpi zmniejszenie zużycia energii koniecznej do pokonania przebudowywanego odcinka ulic przez zniwelowanie nierówności niwelety i zastosowanie nawierzchni betowych.,
- zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych – humus pozyskany podczas prowadzenia robót ziemnych zostanie wykorzystany do wykonania terenów zielonych. Materiały z rozbiórki podbudowy spełniające wymagania mogą zostać użyte do ponownego wbudowania w warstwy dolne warstwy konstrukcyjne.

5. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH DO KORZYSTANIA Z OBIEKTU BUDOWLANEGO PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE

Przyjęte rozwiązania projektowe zapewniają osobą niepełnosprawnym możliwość korzystania z obiektu budowlanego. Zaprojektowane urządzenia wyposażenia drogi umożliwiają korzystanie przez te osoby z chodników w bezpieczny sposób, w obrębie chodników nie występują żadne przeszkody które stwarzały by niebezpieczeństwo dla osób z niego korzystających. Zarówno słupy jaki i słupki od znaków drogowych zostały przewidziane poza obrysem chodnika.

6. DANE CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE

6.1. Odprowadzanie ścieków

Przebudowana droga będzie wymagała odprowadzania wód opadowych.

W trakcie przebudowy to Wykonawca robót jest zobowiązany do zabezpieczenia wykopów przed nawodnieniem i prawidłowe odprowadzanie wód opadowych nie zanieczyszczanych. W zależności od występujących warunków pogodowych może nastąpić czasowa konieczność odwodnienia wykopów. Wykonawca zobligowany jest w ramach realizacji robót objętych niniejszym projektem zagospodarować wody z wykopów budowlanych zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym w razie takiej konieczności uzyskać wymagane zgody i dokonać stosownych zgłoszeń np. zgłoszenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód z wykopów budowlanych.

Po przebudowie na etapie eksploatacji obiektu wody opadowe będą odprowadzane do wpustów deszczowych a później istniejącym systemem odwodnienia szczegółowo opisanym w punkcie 3.4 niniejszego opracowania.

W związku z przebudową obiektu nie przewiduje się zwiększenia wpływu na środowisko i jego otoczenie.

6.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych

Podczas przebudowy do atmosfery będą emitowane zanieczyszczenia gazowe pochodzące od maszyn budowlanych. Na etapie projektowania emisja ta jest nie jest możliwa do oszacowania. Na wielkość zanieczyszczeń będzie miało wpływ wiele czynników takich jak rodzaj zastosowania sprzętu, warunki atmosferyczne, wiek sprzętu, rodzaj sprzętu budowlanego i sposób organizacji prac przyjęty przez Wykonawcę. Jednakże emisja ta będzie miała charakter krótkotrwały i zostanie częściowo skompensowana przez mniejszy ruch pojazdów silnikowych na odcinku objętym przebudową (objazdy, ograniczenia w ruchu) i związane z tym zmniejszenie ilości spalin przedostających się do środowiska.

Po przebudowie emisja zanieczyszczeń powróci do obecnego stanu i będzie ona wynikała z eksploatacji ulic przez mieszkańców i służby komunalne.

Nie prognozuje się przekroczeń wartości dopuszczalnych zanieczyszczeń gazowych w sąsiedztwie drogi w związku z jej przebudową i eksploatacją w stosunku do dotychczasowego poziomu.

6.3. Wytwarzanie odpadów

Podczas przebudowy to Wykonawca robót jako wytwórca odpadów jest zobligowany je zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami w szczególności zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach i aktami wykonawczymi to tej ustawy.

W okresie eksploatacji przewiduje się powstanie odpadów jedynie wynikających z zimowego utrzymania drogi w postaci piasków, które po każdej akcji zimowej powinny być sprzątnięte i zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami w szczególności zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach i aktami wykonawczymi to tej ustawy.

6.4. Właściwości akustyczne oraz emisja drgań

Podczas przebudowy będzie emitowany hałas i drgania pochodzące z maszyn i pojazdów budowlanych. Na etapie projektowania emisja ta jest nie jest możliwa do oszacowania. Na wielkość zanieczyszczeń będzie miało wpływ wiele czynników takich jak rodzaj zastosowania sprzętu, warunki atmosferyczne, wiek sprzętu, rodzaj sprzętu budowlanego i sposób organizacji prac przyjęty przez Wykonawcę. Jednakże emisja ta będzie miała charakter krótkotrwały i zostanie częściowo skompensowana przez mniejszy ruch pojazdów silnikowych na odcinku objętym przebudową (objazdy, ograniczenia w ruchu) i związane z tym zmniejszenie ilości spalin przedostających się do środowiska.

Po przebudowie emisja hałasu i drgań zmniejszy się ze względu na usprawnienie ruchu pojazdów po ulicach po przez wyrównanie nawierzchni asfaltowej.

Nie prognozuje się przekroczeń emisji hałasu i drgań w sąsiedztwie drogi w związku z jej przebudową i eksploatacją w stosunku do dotychczasowego poziomu.

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

Z uwagi na charakter prac inwestycyjnych, które będą polegały na przebudowie istniejących dróg w nawiązaniu do dotychczasowej geometrii i w granicach istniejących pasów drogowych oraz chodników, którego użytkownikami będą piesi, które nie emitują szkodliwych substancji do środowiska nie przewiduje się aby obiekt w fazie eksploatacji powodował istotny wpływ na drzewostan, powierzchnię ziemi, wody powierzchniowe i podziemne w stosunku do stanu istniejącego. W razie ujawnienia niepożądanego wpływu obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie należy podjąć działania zabezpieczające i powiadomić projektanta. Wykonawca jest zobowiązany do zabezpieczenia robót na każdym etapie przez zanieczyszczeniem środowiska, drzewostanu, wód powierzchniowych i podziemnych. Na etapie robót nie przewiduje się likwidacji jakichkolwiek drzew.

7. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ

Droga będzie spełniała wymagania określone w §155 Rozporządzenia [1] tj.:

- Utrudni rozprzestrzenianie się pożaru ze względu na zastosowanie materiałów niepalnych do jej przebudowy.
- Polepszy dostęp dla służb ratowniczych
- Skróci dojazd służb pożarniczych i ratowniczych,
- nie ogranicza dostępu do zaopatrzenia w wodę dla celów ratowniczych – projektowane rozwiązania nie wymagają likwidacji istniejących hydrantów i nie ograniczają dostępu do nich.

8. POZOSTAŁE WYMAGANIA I UWARUNKOWANIA

Na terenie inwestycji znajduje się osnowa geodezyjna objęta prawną ochroną. Wykonawca robót budowlanych przed przystąpieniem do ich wykonania powinien ją zinwentaryzować, przenieść, a po wykonanych robotach odtworzyć zgodnie z uregulowaniami wynikającymi z obowiązującej ustawy z dnia 17 maja 1989 roku Prawo geodezyjne i kartograficzne i aktami wykonawczymi do tej ustawy.

Roboty ziemne w obrębie istniejących sieci uzbrojenia terenu należy wykonywać ręcznie pod nadzorem ich właścicieli. Prace poprzedzić rozpoznaniem występowania sieci za pomocą przekopów kontrolnych.

Teren budowy przed rozpoczęciem robót i w trakcie ich trwania powinien zostać odpowiednio zabezpieczony i oznakowany.

Zgodnie z art. 36a pkt 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane projektant dopuszcza odstępstwa nieodbiegające w sposób istotny od zatwierdzonego projektu budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę, a także zmiany polegające na zastosowaniu innych materiałów niż określone w projekcie o ile posiadają one parametry torsami bądź lepsze od przewidzianych w projekcie. Powyższe zmiany mogą zostać wprowadzone pod warunkiem uzgodnienia ich z projektantem.

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Przekroje charakterystyczno – konstrukcyjne – rys. nr D-03

V. ZAŁĄCZNIKI

1. Oświadczenia projektantów i sprawdzających o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej

**Oświadczenie Projektantów
branża drogowa**

Ja, niżej podpisany, oświadczam, że zgodnie z art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. 2020 poz. 471), projekt budowlany pn.

„PRZEBUDOWA ULICY OBROŃCÓW POKOJU W SŁAWIE

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Zawartość projektu budowlanego spełnia wymogi Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

Projekt jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć i stanowi podstawę niezbędną do uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Świadomy odpowiedzialności karnej za podanie w niniejszym oświadczeniu nieprawdy zgodnie z art. 233 Kodeksu Karnego potwierdzam własnoręcznym podpisem prawdziwość złożonego oświadczenia.

mgr inż. Marcin Ciećwierz

uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej, nr ewid. LBS/0067/PWOD/14

2. Decyzje o nadaniu uprawnień projektowych i zaświadczenia o przynależności do izby samorządu zawodowego projektantów i sprawdzających

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz. U. z 2013 r. poz. 932z późn. zm.), art. 12 ust. 2 i 3, art. 12 ust. 4c pkt 3, art. 14, ust.1, pkt 3 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013r. poz. 1409 z późn. zm.) oraz § 13 ust.4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2014r. poz. 1278), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan MARCIN HUBERT CIEĆWIERZ
magister inżynier budownictwa
urodzony dnia 02 czerwca 1987r. w Głogowie

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny LBS/0067/PWOD/14

do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej

UZASADNIENIE

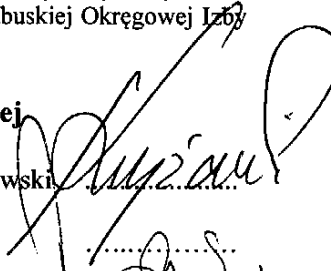
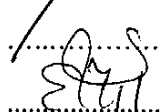
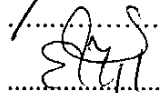
W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony na podstawie art. 107 § 4 Kpa odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres uprawnień podano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej



1. mgr inż. Józef Krzyżanowski 
2. inż. Andrzej Wesoły 
3. mgr Emilia Kucharczyk 

Otrzymują:

1. **Pan Marcin Hubert Ciećwierz**
zam. Wróblów 32; 67-410 Sława
2. ORI LOIIB
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

**Zakres nadanych uprawnień budowlanych
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej**

1. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1- 5 , art. 13 ust. 3 i 4 *ustawy – Prawo budowlane*, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:
 - 1) projektowanie, sprawdzanie projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego;
 - 2) kierowanie budową lub innymi robotami budowlanymi;
 - 3) kierowanie wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzór i kontrolę techniczną wytwarzania tych elementów;
 - 4) wykonywanie nadzoru inwestorskiego;
 - 5) sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych;
2. Na podstawie § 13 ust.4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie , uprawnienia budowlane w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń uprawniają do projektowania i kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:
 - 1) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
 - 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.
3. Na podstawie § 10 Rozporządzenia, uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-19D-AWT-6KS *

Pan Marcin Hubert Ciećwierz o numerze ewidencyjnym DOŚ/BD/0041/15

adres zamieszkania ul. Włociańska 25/1, 55-011 Siechnice

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-02-01 do 2022-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-01-07 roku przez:

Janusz Szczepański, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

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

