

Z P U H Czesław Buczak „P R O F I L ”
98-200 Sieradz ul. Daszyńskiego 3/11
tel. 609075183

-----Egz. Nr 4.-----

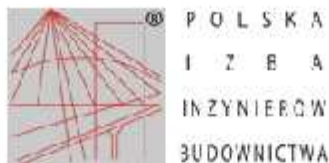
Stadium	PROJEKT BUDOWLANY
Nazwa obiektu	Przebudowa drogi wewnętrznej Zabłocie – Naramice.
Inwestor	GMINA BIAŁA 98-350 BIAŁA; BIAŁA DRUGA 4b
Lokalizacja inwestycji	Zabłocie, dz. nr ewidencyjny 106/2 gm. Biała
Data opracowania	Lipiec 2015

AUTORZY OPRACOWANIA

Funkcja	Tytuł zawodowy	Imię i nazwisko	Pieczętka i podpis
Projektant	inż.	Czesław Buczak upr. do proj. bez ogr. w spec. konstr.- inż. w zakresie dróg upr.proj.2735/94 izba ŁOD/BD/4145/03	
Opracował zespół w składzie:	inż.	Robert Krawczyk	
	inż.	Milena Buczak	

Spis treści

Spis treści	03
Zaświadczenie ŁOIIB w Łodzi, Kopia uprawnień, Oświadczenie projektanta.	
1. OPIS TECHNICZNY	04
2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	14
Plan sytuacyjno-wysokościowy - Rys. 1.	
Rysunek konstrukcyjny - Rys.2.	
Mapa do celów opiniodawczych Rys.3.	



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
ŁOD-C1W-PY9-NAM *

Pan Czesław BUCZAK o numerze ewidencyjnym ŁOD/BD/4145/03
adres zamieszkania ul. Daszyńskiego 3 m. 11, 98-200 Sieradz
jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-03-01 do 2016-02-29.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-02-17 roku przez:

Barbara Malec, Przewodniczący Rady Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 3 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

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

URZĄD WOJEWÓDZKI
W JELENI GÓRZE
WYDZIAŁ GOSPODARKI PRZESIEDZIEŃ
58-500 JELENIA GÓRA

Jelenia Góra, 1994- listopad - 25

Nr : 2735/94

DECYZJA
O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie §4 ust.2, §7 i § 13 ust.1 pkt.3 lit.b - rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U.Nr 8, poz. 46 z p.zm) stwierdza się, że Pan

Czesław Buczak

inżynier budownictwa

urodzony dnia 5 września 1966r. w Kamiennej Górze

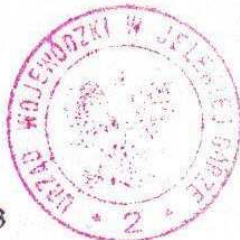
posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji projektanta
w specjalności konstrukcyjno - inżynierskiej w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych

Pan Czesław Buczak jest upoważniony do :

- 1) sporządzania projektów budowli dróg, nawierzchni lotniskowych oraz typowych mostów i przepustów,
- 2) w zakresie budowli nie będących budynkami w budownictwie jednorodzinnym, zagrodowym oraz innych budynków o kubaturze do 1000m³ do kierowania, nadzorowania i kontrolowania technicznego budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego budowli.

Otrzymuje :

Pan Czesław Buczak
Kamienna Góra, ul. Wiejska 2/3



z UPWAŻNIENIA WOJEWODY

mgr inż. arch. Ryszard Jępkowski
DYREKTOR WYDZIAŁU
Architekt Wojewódzki

Za zgodność z oryginałem

.....
(data)

Oświadczenie projektanta

Zgodnie z wymogami art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane” (tj. Dz. U. Nr 243 z 2010r. poz. 1623 z póź. zm.) niniejszym oświadczam, że projekt budowlany:

..... Przebudowa drogi wewnętrznej Zabłocie – Naramice,
Zabłocie, dz. nr ewidencyjny 106/2 gm. Biała

.....
(podać nazwę projektu budowlanego i adres inwestycji)

Sporządzony w dniu..... 07.2015..... dla Gminy Biała,
98-350 Biała Druga 4b.....

(podać Inwestora)

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant

.....
(podpis)

PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ
ZABŁOCIE – NARAMICE

Rysunek poglądowy w skali 1:25000



1. OPIS TECHNICZNY

OPIS DO PROJEKTU BUDOWLANEGO
PRZEBUDOWY DROGI WEWNĘTRZNEJ ZABŁOCIE – NARAMICE
ODCINEK OD KM 0+592 DO KM 1+224,63

Zgodny z § 11 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. nr 120, póź. 1133)

1) Przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego oraz, w zależności od rodzaju obiektu, jego charakterystyczne parametry techniczne, w szczególności: kubaturę, zestawienie powierzchni, wysokość długość

Opracowanie niniejsze dotyczy wykonania projektu dla obiektu budowlanego p.n. „Przebudowa drogi wewnętrznej Zabłocie – Naramice”. Inwestycja będzie prowadzona na odcinku dł. 632,63 m tj. od końca nawierzchni asfaltowej przy posesji nr 22 do działki nr 547. W ramach projektu przewidziano wykonanie nowej nawierzchni asfaltowej wraz poboczami.

Przebudowa będzie prowadzona na działce nr 106/2 obręb Zabłocie. Właścicielem tej działki jest Gmina Biała. Roboty objęte projektem nie wykracza poza granicę pasa drogowego.

Charakterystyczne parametry techniczne dla przebudowywanej drogi:

- całkowita długość drogi – 632,63 m,
- powierzchnia drogi – 2600 m²,
- droga wewnętrzna klasy „D”,
- kategoria ruchu – nie określa się,
- nawierzchnia bitumiczna,
- szerokość jezdni:
 - na odcinku od km 0+592 do km 0+651,69 – szerokość 4,0 m.
 - na łukach od km 0+ 671,69 do km 0+746,56 – (poszerzenie) szerokość 4,5 m,
 - na odcinku od km 0+766,56 do km 1+224,63 – szerokość 4,0 m.
- szybkość projektowana – 30 km/godz.,
- spadek poprzeczny jezdni:
 - od km 0+592 do km 0+746,56 – jednostronny 2%,
 - od km 0+766,56 do km 1+094,34 – dwustronny 2%,
 - od km 1+119,34 do km 1+150,91 – jednostronny 2%,
 - od km 1+175,91 do km 1+224,63 – dwustronny 2%.

Pozostałe parametry techniczne:

- szerokość poboczy – 0,75 m,

- powierzchnia poboczy około – 1300 m²,
- pobocza z destruktu zamknięte emulsją asfaltową i grysami na całej długości,
- spadek pobocza $i=5\%$ w kierunku granicy pasa drogowego.

Przez destruktu należy rozumieć materiał pochodzący z rozbiórki nawierzchni asfaltowej i rozdrobniony dla potrzeb wbudowania do frakcji przyjętej w projekcie.

2) Formę architektoniczną i funkcję obiektu, sposób jego dostosowania do krajobrazu i otaczającej zabudowy oraz sposób spełnienia wymagań, o których mowa w art. 5 ust. 1, (zgodność z przepisami budowlanymi, obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej)

Droga Zabłocie – Naramice biegnie terenami płaskimi w kierunku południowo – zachodnim od przyjętego początku.

W stanie istniejącym posiada ona nawierzchnię:

- asfaltową szerokości 4,0 m na odcinku od km 0+000 do km 0+600 która nie podlega przebudowie (jedynie na dł. 8 m następuje włączenie do nowej drogi),
- żuźlową szerokości $4,0 \div 3,8$ m na odcinku od km 0+600 do km 1+224,63.

Żuźlowy odcinek podlega przebudowie. Szerokość pasa drogowego wynosi $6,5 \div 8,5$ m.

W wyniku wykonania planowanych robót droga będzie posiadać całym odcinkiem nawierzchnię bitumiczną w przekroju szlaku. Prawie całym odcinkiem jezdni będzie szerokości 4,0 m za wyjątkiem poszerzenia na łuku.

Istniejąca nawierzchnia żuźlowa zostanie rozebrana a w jej miejsce zostanie wykonana pełna konstrukcja drogi.

Przebieg drogi został usytuowany w środku pasa drogowego a korona drogi poszerzona z każdej strony w taki sposób by nie naruszać własności osób trzecich.

Przebieg drogi wysokościowo należy dostosować do stanu istniejącego podnosząc niweletę drogi o max 10 cm.

Oprócz jezdni w projekcie przewidziano wykonanie obustronnych poboczy utwardzonych destruktem gr. 10 cm. Tak wykonane pobocza zostaną zamknięte powierzchniowo przy pomocy emulsji asfaltowej i grysów frakcji 3÷5 mm. Założono szerokości poboczy 0,75 m. Do ich wykonania należy stosować destruktu poddany recyklingowi.

Ze względu na fakt iż projektowana droga nie zaliczana jest do żadnej kategorii dróg publicznych a jedynie jest drogą wewnętrzną wszystkie parametry do projektu uzgodniono z Inwestorem.

W projekcie dla potrzeb przebudowy brano pod uwagę elementy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, póź. 430).

Projekt wykonano zgodnie z obowiązującymi normami oraz zasadami wiedzy technicznej.

3) Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego, zastosowane schematy konstrukcyjne (statyczne), założenia przyjęte do obliczeń konstrukcji, w tym dotyczące obciążeń, oraz podstawowe wyniki tych obliczeń, a dla konstrukcji nowych, nie sprawdzonych - wyniki ewentualnych badań doświadczalnych, rozwiązania konstrukcyjno - materiałowe podstawowych elementów konstrukcji obiektu, kategorię geotechniczną obiektu, warunki i sposób jego posadowienia oraz zabezpieczenia przed wpływami eksploatacji górniczej, rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe wewnętrznych i zewnętrznych przegród budowlanych; w wypadku projektowania przebudowy, rozbudowy lub nadbudowy do opisu technicznego należy dołączyć ocenę techniczną obejmującą w uzasadnionych wypadkach, także ocenę aktualnych warunków geologiczno-inżynierskich i stan posadowienia obiektu

Projektowana droga jest zaliczana do **pierwszej klasy geotechnicznej**, która obejmuje obiekty budowlane o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym.

Wykopy będą prowadzone do głębokości około 0,3 m.

Warunki gruntowe należy traktować jako proste.

Ze względu na fakt że droga nie należy do żadnej kategorii, w porozumieniu z Inwestorem, przyjęto następującą konstrukcję drogi:

- warstwa odcinająca z piasku gr. 15 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie w warstwie dolnej gr. 12 cm fr. 0-64 mm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie w warstwie górnej gr. 8 cm fr. 0-31,5 mm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S mm gr. 5 cm.

Razem grubość warstwy 40 cm.

Do wykonywania podbudowy należy stosować kruszywa pochodzenia magmowego o założonej w projekcie frakcji.

Projekt zakłada wykonanie poboczy z destruktu gr. 10 cm na całej długości powierzchniowo zamkniętych emulsją asfaltową i grysami frakcji 3÷5 mm. Na pobocza należy stosować destruktu frakcji 0÷35 mm. Do wykonywania powierzchniowego utrwalenia zastosować asfaltową emulsję kationową oraz grysy pochodzenia magmowego.

Uzgodniono z Inwestorem, że wjazd na działkę z drogi będzie możliwy całą szerokością pobocza. Jest to podyktowane faktem braku pasa drogowego na wykonanie typowego wjazdu.

4) W stosunku do obiektu użyteczności publicznej i budynku mieszkalnego wielorodzinnego - sposób zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z tego obiektu przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

Połączenie istniejącej nawierzchni (w km 0+592) z nową wykonać poprzez niezbędne wyrównanie (ucięcie) krawędzi jezdni, oczyszczenie jej i posmarowanie. Połączenie obydwu nawierzchni ścieralnych zabezpieczyć taśmą laterbitową bezpośrednio przed ułożeniem nowej warstwy ścieralnej na połączeniu obu warstw.

5) W stosunku do obiektu usługowego, produkcyjnego (lub technicznego - podstawowe dane technologiczne oraz współzależności urządzeń i wyposażenia związanego z przeznaczeniem obiektu i jego rozwiązaniami budowlanymi

Nie dotyczy projektowanej drogi.

6) W stosunku do obiektu budowlanego liniowego - rozwiązania budowlane i techniczno -instalacyjne, nawiązujące do warunków terenu występujących wzdłuż jego trasy, oraz rozwiązania techniczno-budowlane w miejscach charakterystycznych lub o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania obiektu albo istotne ze względów bezpieczeństwa, z uwzględnieniem wymaganych stref ochronnych

Rozwiązania techniczno - budowlane w zakresie opracowania:

- przebudowy drogi;
- wykonania obustronnych poboczy;
- wykonania oznakowania pionowego.

przedstawiono na planie sytuacyjnym Rys. 1. oraz na rysunkach konstrukcyjnych.

Niweletę wykonać tak, aby prowadzone roboty drogowe znacząco jej nie podniosły i dostosować do stanu istniejącego. Na początku zakresu opracowania rozwiązanie wysokościowe było determinowane istniejącymi rzędnymi nawierzchni asfaltowej. Koniec dostosować do rzędnych istniejącego terenu. Całość po wykonaniu profilu i koryta podniesiona będzie maksimum 10 cm w stosunku do układu istniejącego.

7) Rozwiązania zasadniczych elementów wyposażenia budowlano instalacyjnego, zapewniające użytkowanie obiektu zgodnie z przeznaczeniem, w szczególności instalacji i urządzeń: sanitarnych, grzewczych, wentylacyjnych, klimatyzacyjnych, gazowych, elektrycznych, telekomunikacyjnych, piorunochronnych, a także sposób powiązania instalacji obiektu z sieciami zewnętrznymi i punkty pomiarowe, założenia przyjęte do obliczeń instalacji oraz podstawowe wyniki tych obliczeń, z uzasadnieniem doboru, rodzaju i wielkości urządzeń,

Odprowadzenie wody z jezdni nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego. Woda opadowa z jezdni przejmowana będzie przez pobocza.

8) Rozwiązania i sposób funkcjonowania zasadniczych urządzeń instalacji technicznych, w tym przemysłowych i ich zespołów tworzących całość techniczno-użytkową decydującą o podstawowym przeznaczeniu obiektu, w tym charakterystyką i odnośne parametry instalacji i urządzeń technologicznych, mających wpływ na architekturę, konstrukcję, instalacje i urządzenia techniczne związane z obiektem,

Zastosowane w projekcie rozwiązania techniczne zakładają wykonanie całości zadania w jednym etapie. Każde dzielenie zadania wymaga bezwzględnie pisemnej zgody projektantów i wydania przez nich pozytywnej opinii w zakresie etapowania. Dzielenie zadania na etapy bez zgody projektantów traktuje się jako naruszenie praw autorskich. Roboty należy prowadzić pod nadzorem osób uprawnionych.

9) Charakterystyką energetyczną obiektu budowlanego, z wyjątkiem obiektów wymienionych w art. 20 ust. 3 pkt. 2, określającą w zależności od potrzeb:

- a) bilans mocy urządzeń elektrycznych oraz zużywających inne rodzaje energii, stanowiących jego stałe wyposażenie budowlano-instalacyjne, z wydzieleniem mocy urządzeń służących do celów technologicznych związanych z przeznaczeniem obiektu,
- b) w stosunku do budynku wyposażonego w instalacje grzewcze lub chłodnicze - właściwości cieplne przegród zewnętrznych, w tym ścian pełnych oraz drzwi, wrót, a także przegród przezroczystych i innych,
- c) parametry sprawności energetycznej instalacji grzewczej i innych urządzeń mających wpływ na gospodarkę cieplną obiektu, w tym wentylacyjnych i klimatyzacyjnych,
- d) dane wykazujące, że przyjęte w projekcie rozwiązania budowlane i instalacyjne spełniają wymagania dotyczące oszczędności energii zawarte w przepisach techniczno-budowlanych,

Nie dotyczy projektowanej drogi.

10) Dane techniczne obiektu charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:

- a) zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków,
- b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się,
- c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów,
- d) emisji hałasu oraz wibracji, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się,
- e) wpływu obiektu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne, oraz wykazać, że przyjęte w projekcie rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczają lub eliminują wpływ obiektu na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, zgodnie z odrębnymi przepisami

Na terenie inwestycji nie znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, na które może oddziaływać, ani też obszary „Natura 2000”.

Przebudowa drogi polegająca na wykonaniu nawierzchni asfaltowej długości 632,63 m zgodnie z obowiązującymi przepisami nie wymaga uzyskania Decyzji Środowiskowej.

Przebudowywana droga wewnętrzna stanowi dojazd do działek przy niej zlokalizowanych.

Z tytułu utwardzenia drogi wynikają same pozytywne aspekty z których główne to:

- łatwiejszy dojazd do działek spowoduje mniejsze zużycie paliwa niż obecnie i mniejszą emisję spalin do środowiska,
- zwiększone bezpieczeństwo i komfort jazdy użytkowników ruchu,
- likwidacja zastoisk i kałuży w pasie jezdnym,
- pozytywny odbiór społeczności lokalnej która od lat oczekuje na utwardzenie drogi.

<i>11) Warunki ochrony przeciwpożarowej określone w odrębnych przepisach.</i>

Nie dotyczy projektowanej drogi.

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA