

PROJEKT WYKONAWCZY BRANŻY DROGOWEJ

Przebudowa ul. Orzechowej i Krynickiej we Wrocławiu
w celu wyznaczenia miejsc postojowych

1. INWESTOR:

Gmina Wrocław pl. Nowy Targ 1÷8, 50-141 Wrocław

2. JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

Przedsiębiorstwo Usługowe „Pro-Cad” Bartłomiej Szczygieski
ul. Prądyńskiego 22/9 , 50-434 Wrocław

3. OBIEKT:

Drogi

4. ADRES INWESTYCJI:

Parking przy ul. Krynickiej, Orzechowej: dz. nr 1/25, 1/29, 2/5, 3/7, 3/22, 7/6, 8/1, 8/9, 9/12, 9/15, AM 10, obręb Gaj.

5. KATEGORIE OBIEKTÓW BUDOWLANYCH: XXV, XXVI

6. PROJEKTANCI:

<u>BRANŻA:</u>	<u>OSOBY:</u>	<u>NR UPR:</u>	<u>PODPIS:</u>
KOMUNIKACYJNA	PROJEKTOWAŁ: mgr inż. Bartłomiej Szczygieski	20/02/DUW	
	SPRAWDZIŁ: mgr inż. Grzegorz Muchalski	206/DOŚ/05	

Wrocław, lipiec 2018r.

PRO - CAD

Bartłomiej Szczygieski
50-434 Wrocław, ul. Prądyńskiego 22/9
Tel./fax. (071) 341-32-65, 0604-066-672
e-mail: Pro_cad1@wp.pl

SPIS TREŚCI:

I. OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
2. ADRES INWESTYCJI, LOKALIZACJA	3
3. UWARUNKOWANIA TERENOWO - PRAWNE.....	3
4. INFORMACJA O MIEJSCOWYM PLANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	3
5. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI.....	3
6. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI OBIEKTÓW.....	4
7. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	4
8. WARUNKI GRUNTOWO-WODNE.....	5
9. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU W ZAKRESIE BRANŻY DROGOWEJ....	5
10. KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM UZBROJENIEM.....	8
11. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO.....	9
12. ZESTAWIENIE WIELKOŚCI ROBÓT I PROJ. POWIERZCHNI.....	10

II. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Zał. nr 1÷2 Decyzje o nadaniu uprawnień.....	15÷21
Zał. nr 3÷4 Zaświadczenia z Izby Inżynierów Budownictwa.....	22÷26
Zał. nr 5÷6 Uzgodnienia, opinie, decyzje.....	33÷50

III. SPIS RYSUNKÓW

Rys. nr 1. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	skala: 1: 500,
Rys. nr 2. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE	skala: 1: 50,
Rys. nr 4. NIWELETY ODCINKÓW DRÓG MANEWRÓWYCH	skala: 1: 100/1000,

I. OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa z Inwestorem z dnia 14.02.2018r.,
- mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- ocena geotechniczna terenu,
- uzgodnienia z inwestorem,
- uzgodnienia międzybranżowe,
- warunki techniczne z MPWiK i Tauron,
- wizja w terenie,
- obowiązujące normy i przepisy,

Projekt wykonano w oparciu o najnowsze normy i przepisy:

- Ustawa „Prawo budowlane” z dnia 7 lipca 1994 (jednolity tekst – Dz.U. z 2016r. poz. 290 z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dn. 21 marca 1985r „O drogach publicznych” /Dz.U. z 2016r., poz. 1440 z późniejszymi zmianami./,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r „W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” /Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 i tekst jednolity: Dz.U. 2016 poz. 124;
- Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r „W sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego” /Dz.U.2015 poz. 1554/.

2. ADRES INWESTYCJI, LOKALIZACJA

Planowany do przebudowy parking dla samochodów osobowych znajduje się w Gminie Wrocław, obręb Gaj. Lokalizację określa jednoznacznie plan PZT (vide Rys. nr 1). Projektuje się nawierzchnię, kanalizację deszczową i oświetlenie na działkach nr: 1/25, 1/29, 2/5, 3/7, 3/22, 7/6, 8/1, 8/9, 9/12, 9/15 – (AM 10)

3. UWARUNKOWANIA TERENOWO - PRAWNE

Działki przewidziane pod inwestycję zostały wyselekcjonowane w wyrysach i wypisach uproszczonych z rejestru gruntów.

4. INFORMACJA O MIEJSCOWYM PLANIE ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Obszar, na którym zlokalizowana jest inwestycja nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania terenu.

5. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

Zakres projektu wynika z uzgodnień z Inwestorem, a obejmuje **branżę komunikacyjną**:

- przebudowa parkingu w zakresie modernizacji istniejącej konstrukcji, rozmieszczenia miejsc postojowych i dróg manewrowych oraz geometrii zjazdów.

branżę instalacyjną (wodno – kanalizacyjną):

- przebudowa istniejących wpustów kanalizacji deszczowej i podłączenie przykanalikami do istniejącego kolektora deszczowego.

branżę elektryczną:

- modernizacja istniejącego oświetlenia.

6. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI OBIEKTÓW

Inwestycję podzielono na 2 etapy realizacji w celu zapewnienia w każdym momencie przebudowy zapewnienie możliwości parkowania pojazdów. W związku z powyższym przebudowę parkingu przewidziano wykonać połówkowo.

W każdym z tych etapów w pierwszej kolejności należy wykonać roboty związane z kanalizacją deszczową (po zabezpieczeniu frontu robót i pracach rozbiórkowych), następnie odtworzyć konstrukcje jezdni po robotach instalacyjnych oraz ułożyć dodatkowe warstwy konstrukcji jezdni, miejsc postojowych i chodników. Równolegle z pracami drogowymi można wykonywać prace przy oświetleniu. Ostatnim etapem będzie montaż znaków drogowych oraz posadzenie trawników.

7. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Obszar inwestycji w części drogowej zajmuje powierzchnię $\sim 2850,0 \text{ m}^2$. Obecnie na terenie planowanej przebudowy znajduje się istniejący parking o nawierzchni betonowej, a częściowo bitumicznej składający się z dwóch jezdni manewrowych szerokości $\sim 6.25\text{m}$ oraz czterech rzędów miejsc postojowych nachylonych pod kątem ~ 63 stopnie do jezdni. Na teren parkingu można wjechać dwoma zjazdami, od ul. Krynickiej szerokości 8.75 oraz od ul. Orzechowej szerokości 6.15m . Od strony południowej do parkingu dochodzi pięć chodniczków szerokości 1.0m oraz chodnik szerokości 3.18m biegnący wzdłuż wschodniej krawędzi parkingu do przejścia dla pieszych w ul. Krynickiej. Parking jest oświetlony, gdyż od strony północnej na trzech słupach są oprawy skierowane na teren parkingu, a od strony południowej dwie oprawy. Oprawy oświetleniowe wraz ze słupami są w stanie wymagającym modernizacji. Słupy oświetleniowe są połączone kablem elektrycznym eN. Przez teren parkingu biegnie kanalizacja deszczowa kd200 i kd300, a odwodnienie realizowane jest poprzez 4 wpusty kanalizacji deszczowej podłączone przykanalikami kd150 oraz piąty wpust, który też częściowo zbiera wody, usytuowany przy krawędzi ul. Krynickiej. Na terenie parkingu zlokalizowano zabudowany betonowy śmietnik oraz szereg wolnostojących pojemników na śmieci w obrębie klombu zieleni. Parking z każdej strony jest otoczony pasami zieleni niskiej – trawnikami, a od strony południowej oraz wschodniej szpalerami drzew.

Istniejące oznakowanie ogranicza się do dwóch znaków D-18 zlokalizowane na terenie parkingu. Inne znaki zlokalizowano w obrębie skrzyżowania ulicy Krynickiej z Orzechową w postaci linii warunkowego zatrzymania złożonych z prostokątów P-14, przejście dla pieszych – znak P-10 wraz ze znakiem pionowym D-6 przed przejściem. Przy skrzyżowaniu zlokalizowano na jednym słupku tabliczki z nazwami ulic.

8. WARUNKI GRUNTOWO – WODNE

Na podstawie opinii geotechnicznej z badań gruntowych przeprowadzonych przez Usługi Geologiczno-Górnictwo i Geodezyjne Andrzej Szczygalski z Opola wysunięto następujące wnioski:

1. Rozpoznane w podłożu warunki gruntowe należy zaliczyć do prostych, przy braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych oraz braku zwierciadła wód gruntowych w strefie projektowanej konstrukcji parkingu;
2. Występujące w podłożu mineralne grunty rodzime reprezentowane są zarówno przez grunty niespoiste (piaski pylaste, średnie) oraz mało i średnio spoiste (piaski gliniaste, gliny pylaste);
3. Grunty te stanowią podłoże nośne (warstwa IIa i IIb) oraz słabe (warstwa IIIa i IIIb);
4. Głębokość przemarzania gruntów w badanym terenie wynosi $h_z=0,8\text{m}$;
5. Piaski pylaste występujące w strefie przemarzania należą do gruntów wątpliwych;
6. Dla prac ziemnych proponuje się przyjąć II-III kategorię urabialności gruntu, według KNR nr 2-01;

Przedmiotową budowlę proponuje się zaliczyć do obiektu I kategorii geotechnicznej, realizowanego w prostych warunkach gruntowych.

9. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU W ZAKRESIE BRANŻY DROGOWEJ

Przebudowa parkingu przy ulicach Orzechowej i Krynickiej w części drogowej polegać będzie na sfrezowaniu istniejących warstw ścieralnych, a następnie ułożenie dodatkowych warstw w celu odnowienia, ulepszenia istniejących nawierzchni, a także podniesienia komfortu jazdy. Ponadto modernizacja parkingu będzie również polegać na zmianie szerokości istniejących jezdni manewrowych oraz umożliwienie ruchu okrężnego na parkingu w celu poprawienia komfortu przy wykonywaniu manewrów, zaprojektowanie nowych miejsc postojowych dla samochodów osobowych (łącznie ilość to 100 miejsc) oraz miejsc dla osób niepełnosprawnych w ilości 5 sztuk. 97 miejsc postojowych będzie usytuowanych pod kątem prostym do dróg manewrowych, oprócz trzech usytuowanych równolegle. Na parkingu wygospodarowano miejsce na ułożenie wąskich chodników w celu umożliwienia bezpiecznego poruszania się pieszych. Zmieniona została również geometria zjazdu z ul. Krynickiej od strony północnej. W następnym rozdziale wyszczególniono parametry projektowanych jezdni, chodników, miejsc postojowych i zjazdów.

• PARAMETRY TECHNICZNE PROJEKTOWANYCH DRÓG

Zaprojektowano parking przy ul. Orzechowej i Krynickiej we Wrocławiu, obręb Gaj o następujących parametrach: technicznych:

- prędkość ograniczona znakiem drogowym: 20 km/h,
- kategoria ruchu: KR2,
- szerokość pasów ruchu dróg manewrowych: 3.5, 4.5, 5.0m,
- wymiary miejsc postojowych dla samochodów osobowych: 2.5x5.0m – 97miejsc, pod kątem 90 stopni do jezdni, 2.5 x 6.0m – 3 miejsca pod kątem 0 stopni do jezdni,
- wymiary miejsc postojowych dla niepełnosprawnych (5 miejsc): 3.6 x 5.0m,
- skosy przy miejscach równoległych do jezdni: 1:2,

- szerokość zjazdów: 5.5 ÷ 6.3m,
- szerokość chodników: 0.7 ÷ 5.0m,
- promienie wyokrągłające krawędzie jezdni na zjazdach: R=4.0, 5.0, 8.0 i 9.0m,
- promienie wyokrągłające krawędzie jezdni na drogach manewr.: R= 1.0, 3.0, 5.0, 6.0m,
- spadki poprzeczne jezdni i chodników: 2.0 %,
- spadki poprzeczne miejsc postojowych: 1.0 ÷ 3.0 %,
- spadki podłużne jezdni: 0.5 ÷ 2.0%,

• PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

Przekroje konstrukcyjne przyjęto w oparciu o uzgodnienia ze ZdiUM-em. Podłoże pod projektowanymi konstrukcjami, układanymi bezpośrednio na nim powinno być doprowadzone do kat. G1 (wtórny moduł odkształcenia równy 120 Mpa).

Powinny być spełnione podstawowe właściwości warstw bitumicznych świadczące o ich nośności:

Typ i wymiar mieszanki	Projektowana grubość warstwy technologicznej [cm]	Wskaźnik zagęszczenia [%]	Zawartość wolnych przestrzeni w warstwie [% (v/v)]
AC 11 S dla KR2	4,0	≥ 98,0	1,5 ÷ 4,0
AC 11 W dla KR2	5,0	≥ 98,0	3,5 ÷ 7,0
AC 16 W dla KR2	2,0÷3,0	≥ 98,0	4,5 ÷ 8,0

Poszczególne warstwy projektowanych konstrukcji drogowych powinny być zagęszczone do uzyskania odpowiednich wartości wtórnych modułów odkształcenia:

- warstwa podłoża rodzimego doprowadzonego do kat. G1: ($E_2 \geq 120\text{Mpa}$),
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego: ($E_2 \geq 160\text{Mpa}$),

Przyjęto następujące przekroje konstrukcyjne:

• Konstrukcja jezdni manewrowych parkingu i miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych na istn. nawierzchniach:

- warstwa ścieralna – AC 11S dla KR2 (malowanka koloru niebieskiego według projektu organizacji ruchu docelowego na miejscach postojowych), gr. 4cm,
- warstwa wiążąca – AC 11W dla KR2, gr. 5cm,
- zbrojenie geosiatką z włókna szklanego np. typu GLASSTAR,
- warstwa wyrównawcza – AC 16W dla KR2, gr. 2÷3cm,
- frezowanie istn. nawierzchni betonowej, bitumicznej gr. 2÷3cm,
- podbudowa z istniejącej nawierzchni betonowej lub bitumicznej.

• Konstrukcja jezdni manewrowych parkingu na istn. podłożu:

- warstwa ścieralna – AC 11S dla KR2, gr. 4cm,
- warstwa wiążąca – AC 11W dla KR2, gr. 5cm,
- zbrojenie geosiatką z włókna szklanego np. typu GLASSTAR 50/50,
- podbudowa z chudego betonu C12/15, gr. 18cm,
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego gr. 15cm,
- podłoże gruntowe doprowadzone do kategorii G1.

• **Konstrukcja miejsc postojowych dla samochodów osobowych, ścieków na istn. nawierzchniach:**

- wwa ścieralna z kostki bet. dwuteowej szarej (czerwonej na rzędy wydzielające m-sca postojowe i przejścia dla pieszych, grafitowej na ścieki), gr. 8cm,
- podsypka cem.-piaskowa (1:3), gr. 4÷9cm,
- podbudowa z istniejącej nawierzchni betonowej lub bitumicznej.

• **Konstrukcja miejsc postojowych dla samochodów osobowych, ścieków na istn. podłożu:**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej dwuteowej szarej (czerwonej na rzędy wydzielające miejsca postojowe, na przejścia dla pieszych), gr. 8cm,
- podsypka cem.-piaskowa (1:3), gr. 4cm,
- podbudowa z chudego betonu C12/15, gr. 18cm,
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego gr. 15cm,
- podłoże gruntowe doprowadzone do kategorii G1.

• **Konstrukcja chodników na istn. nawierzchniach:**

- wwa ścieralna z kostki bet. dwuteowej szarej, gr. 8cm,
- podsypka cem.-piaskowa (1:3), gr. 3cm,
- podbudowa z chudego betonu C12/15, gr. 10÷12cm,
- podbudowa z istniejącej nawierzchni betonowej lub bitumicznej.

• **Konstrukcja chodników na istn. podłożu:**

- wwa ścieralna z kostki bet. dwuteowej szarej, gr. 8cm,
- podsypka cem.-piaskowa (1:3), gr. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5 stab. Mechanicznie gr. 10cm,
- podłoże gruntowe doprowadzone do kategorii G1.

Projektowane jezdnie zamknięto krawężnikami betonowymi 15x30x100cm na ławie z betonu C12/15 (15x30+15x15cm) i podsypce z piasku średnioziarnistego gr. 10cm. Na istn. nawierzchniach betonowych przyjęto jako oporniki: krawężniki najazdowe 15x20x100cm i na podsypce cem.-piaskowej (1:3), gr. 3cm. Projektowane chodniki zamknięto obrzeżami betonowymi 8x30x100cm na ławie z betonu C12/15 (10x20+10x20cm) i podsypce z piasku średnioziarnistego, gr. 10cm.

Projektowane nawierzchnie zostały tak ukształtowane wysokościowo, aby zapewnić swobodny odpływ wód opadowych w kierunku projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej (5 sztuk).

• **ODWODNIENIE PROJ. NAWIERZCHNI**

Projektowane nawierzchnie będą odwodnione poprzez istniejące wpusty kanalizacji deszczowej. W tym celu nadano odpowiednie spadki projektowanym nawierzchniom. W istniejących wpustach WP1, WP2, WP3 i WP5 należy wymienić na nowe zwieńczenia oraz oczyścić je z zanieczyszczeń, natomiast wpust WP4 należy wymienić na nowy i umieścić go we wskazanej, nowej lokalizacji (zgodnie z projektem branży sanitarnej).

• FREZOWANIE ISTNIEJĄCYCH NAWIERZCHNI

Przed przystąpieniem do budowy warstw wiążącej i ścieralnej należy odpowiednio przygotować istniejące, nierówne i zróżnicowane pod względem materiałowym podłoże. Głównie jest nawierzchnia bitumiczna i betonowa.

W celu wyrównania istniejącej nawierzchni przyjęto w projekcie frezowanie istniejącej nawierzchni asfaltowej i betonowej na zimno, czyli t.zw. skrawanie na odpowiednią grubość. W projekcie przyjęto minimalną grubość: 2÷3cm. Frezowanie przed ułożeniem nowej warstwy bitumicznej należy wykonać wg ustalonego odniesienia zachowując spadki poprzeczne i niweletę drogi oraz równość powierzchni. Nierówności powierzchni po frezowaniu mierzone łata 4-metrową nie powinny przekraczać 8mm. Głębokość frezowania powinna pozwolić na ułożenie projektowanych warstw konstrukcyjnych z zachowaniem projektowanych rzędnych wysokościowych.

• UŁOŻENIE GEOSIATKI

W projekcie jako zbrojenie warstw bitumicznych pozwalających na równomierne rozłożenie naprężeń i ograniczenie wystąpienia spękań odbitych zastosowano geosiatkę uformowaną z włókien szklanych tworzących płaskie nici o wymiarach ~25,4 x 25,4mm (np. typu GLASSTAR 50/50).

Zaklinowanie ziaren kruszywa w oczkach siatki ogranicza poziome przemieszczenia mieszanek mineralno – asfaltowej a tym samym daje lepszy rozkład obciążeń oraz mniejsze deformacje podłoża, zmniejsza głębokości koleiny w podłożu, dzięki czemu możliwe jest zwiększenie dopuszczalnych obciążeń konstrukcji nawierzchni. Podkład musi być wykonany zgodnie z ogólnie obowiązującą technologią, tworzącą warunki do doskonałego związania warstw. W tym celu podkład musi być prawidłowo i dokładnie naprawiony, osuszony, wyczyszczony i pozbawiony wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń takich jak kamienie, kurz i pył, roślinność, tłuste osady.

Na tak przygotowaną powierzchnię nanieść równomiernie jednolitą warstwę modyfikowanej emulsji kationowej szybko rozpadowej lub gorącego asfaltu w ilości potrzebnej do całkowitego nasycenia siatki. Ilość czystego asfaltu użyta do skropienia w zależności od stanu podłoża, powinna wynosić od 0,1 kg/m² do 0,3 kg/m².

Dla połączenia zakładów pasm siatki, należy skropić siatkę emulsją lub asfaltem w odpowiedniej ilości.

Rozkładanie GLASSTAR jako warstwy pośredniej uzależnione jest od dobrej pogody, braku opadów i temperatury powietrza (min. +5°C). Niedopuszczalne jest rozkładanie siatki na mokrej powierzchni.

Celem lepszego połączenia siatki z warstwą dolną nawierzchni, oprócz przyklejenia jej do niej, można krawędzie i środek siatki przymocować do spodniej warstwy poprzez nastrzelenie kołków HILTI / z talerzykami/.

Mocować podłużne zebra siatki, celem uniknięcia sfalowań przy naciąganiu siatki. Maksymalna odległość pomiędzy kołkami nie powinna być większa niż 2,5m. W ten sposób stopniowo rozłożyć siatkę z całej rolki. Koniec siatki przymocować do podłoża, podobnie jak początek.

Zastosować zakładki wzdłużne i poprzeczne pasm geosiatki w wielkości 10 ÷ 15cm. Zakładkę poprzeczną utworzyć tak, by koniec pasma / położonego w kierunku układania asfaltu/ zachodził na początek następnego.

Zakładka dwóch pasm siatki biegnąca wzdłuż osi drogi, powinna znajdować się w odległości co najmniej 0,5m od krawędzi śladów pojazdów.

W siatce w razie potrzeby, po naciągnięciu i zamocowaniu, należy wyciąć otwory na wpusty uliczne, studzienki, pokrywy kanałów lub inne otwory sieci inżynierskich.

Celem zapobiegnięcia kapilarnego wchłaniania wilgoci / z poza obrębu jezdni/ przez włókna siatki, należy zastosować 10cm odstępy od krawędzi jezdni. Celem lepszego połączenia siatki z warstwą dolną nawierzchni, można ją po rozciągnięciu docisnąć kilkoma przejazdami walca gumowego.

Warstwę mieszanki bitumicznej można układać natychmiast po ułożeniu GLASSTAR. Dodatkowe skrapianie siatki jest zbędne.

10. KOLIZJE Z ISTNIEJACYM UZBROJENIEM

W rejonie projektowanych nawierzchni nie stwierdzono występowanie sieci uzbrojenia terenu mogących kolidować z projektowanymi nawierzchniami. Przyjęta technologia robót nie będzie miała wpływu na istniejące uzbrojenie, gdyż nie przewidziano głębokich robót ziemnych ani prac rozbiórkowych, które mogłyby spowodować zagrożenie uszkodzenia sieci. Jedynie przy dobudowie chodnika po stronie południowo-zachodniej należy wykonywać ostrożnie gdyż na odcinku ~ 4.0m pod projektowanym chodnikiem biegnie kabel oświetleniowy. Roboty związane z demontażem istniejącego wpustu należy również przeprowadzać w sposób nie powodujący zniszczenia przykanalika. W przypadku odkrycia sieci nie zinwentaryzowanych na mapie do celów projektowych prace należy prowadzić ręcznie, z dużą ostrożnością.

11. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

W okresie budowy przedsięwzięcie może powodować krótkotrwałe, lokalne zmiany klimatu akustycznego powodowane pracą środków transportu i maszyn do prac ziemnych, lokalny, krótkotrwały wzrost zanieczyszczenia powietrza pyłami emitowanymi z powierzchni terenu oraz spalin z silników pojazdów i maszyn. Emisja tych zanieczyszczeń będzie miała charakter lokalny i przejściowy, a jej intensywność nie przekroczy poziomów charakterystycznych dla placów budów. Po zakończeniu robót w/w oddziaływania zanikną. Przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska zarówno w okresie budowy jak i eksploatacji. Chwilowe zmiany klimatu akustycznego powodowane pracą środków transportu i maszyn do prac ziemnych nie może naruszać standardów akustycznych na terenach sąsiadujących, podlegających prawnej ochronie akustycznej.

Ograniczenie oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie powietrza atmosferycznego można osiągnąć przez zachowanie właściwej kultury prac budowlanych czyli:

- transport materiałów sypkich pojazdami do tego przystosowanymi (w miarę możliwości w opakowaniach),
- ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym, oraz koncentracji prac w pobliżu zabudowy mieszkaniowej,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy,

Ponadto stosowane maszyny i urządzenia powinny spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2005r. W sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. Z 2005r. Nr 202. Poz. 1681).

Wykonawca robót drogowych powinien zadbać o zastosowanie odpowiedniego, atestowanego sprzętu i maszyn do robót drogowych, nie przestarzałych.

Eliminacja zagrożeń w przypadku hałasu powinna polegać na m.in.:

- stosowaniu jak najcichszych urządzeń, maszyn (polega na wyborze, z grupy maszyn tego samego typu maszyny o najmniejszej emisji hałasu).

W robotach drogowych stosowane są urządzenia podlegające ograniczeniu emisji hałasu i urządzenia podlegające tylko oznaczeniu gwarantowanego poziomu mocy akustycznej. Obydwie grupy urządzeń powinny spełniać wymogi stosownych rozporządzeń t.j.: posiadać oznakowanie CE i oznakowanie gwarantowanego poziomu mocy akustycznej oraz deklarację zgodności WE.

- ograniczeniu emisji hałasu ze źródeł (polega na stosowaniu odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych pozwalających ograniczyć hałas na drodze jego transmisji, hałas docierający do człowieka – ograniczenie immisji lub pozwalające ograniczyć ekspozycję hałasu). Zastosowanie środków ochrony zbiorowej przed hałasem pozwoli ograniczyć hałas poprzez zastosowanie m.in.: obudów dźwiękochłonnaizolacyjnych na urządzeniach i maszynach.

Dopuszczalny poziom hałasu na terenach mieszkaniowo-usługowych w porze dnia nie może przekroczyć 65 dB, natomiast w porze nocy: 56 dB.

12 ZESTAWIENIE WIELKOŚCI ROBÓT I PROJ. POWIERZCHNI

• ROBOTY ROZBIÓRKOWE

- cięcie piłą nawierzchni bitumicznych, betonowych: 85,0 mb,
- rozbiórka nawierzchni betonowych: 29,3 m2,
- rozbiórka nawierzchni bitumicznych: 72,5 m2,
- rozbiórka chodnika z płytek 0,5/0,5m: 115,4 m2,
- rozbiórka oporników betonowych: 653,6 mb,
- frezowanie nawierzchni bitumicznych, betonowych: 1136,0 m2,

• ROBOTY ZIEMNE

- wykopy: 381,2 m3,

• ROBOTY DROGOWE

- budowa krawężników bet. 15x30cm: 230,5 mb,
- budowa krawężników bet. najazdowych 15x22cm, na istniejącej nawierzchni betonowej: 213,5 mb,
- budowa obrzeży betonowych: 100,0 mb,
- budowa ścieku z kostki bet. szarej na istn. betonie: 62,0 m2,
- budowa w-wy wiążącej lub wyrówn. z betonu asf.: 1127,4 m2,
- budowa w-wy ścieralnej z betonu asfaltowego: 1133,0 m2,
- budowa parkingów z kostki dwuteowej bet. szarej: 1270,6 m2,
- budowa parkingów z kostki dwuteowej czerwonej: 121,6 m2,
- budowa chodników z kostki dwuteowej bet. szarej: 284,6 m2,

opracował:

mgr inż. Bartłomiej Szczygielski

ZAŁĄCZNIK NR 1 ÷ 2

DECYZJE O NADANIU UPRAWNIENÍ

ZAŁĄCZNIK NR 1/1



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI

RR.IX.U-1.7131-1310/02

Wrocław, dnia 9 grudnia 2002 r.

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 104 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późniejszymi zmianami) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8, poz. 38, z późniejszymi zmianami), w związku z art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23, poz. 221)

n a d a j ę

Panu **Bartłomiejowi Szczygielskiemu**
magistrowi inżynierowi budownictwa
urodzonemu dnia 9 lutego 1973 w Lewinie Brzeskim

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 20/02/DUW

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej

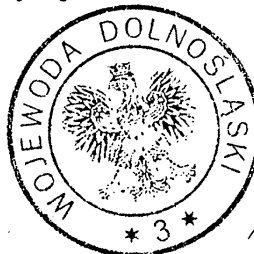
U Z A S A D N I E N I E

Komisja egzaminacyjna powołana przez Wojewodę Dolnośląskiego Zarządzeniem nr 46 z dnia 17 marca 1999 r. (Dz. Urz. Nr 6, poz. 209, z późniejszymi zmianami) stwierdziła, że Pan Bartłomiej Szczygielski posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. W związku z powyższym orzekam jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego za pośrednictwem Wojewody Dolnośląskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Otrzymują:

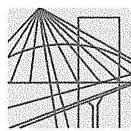
1. Pan Bartłomiej Szczygielski
ul. Wieczysta 73/28
50-550 Wrocław
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Z up. WOJEWODY DOLNOŚLĄSKIEGO

Janusz Bursielaniec
p.o. DYREKTOR WYDZIAŁU
Rozwoju Regionalnego

ZAŁĄCZNIK NR 1/2



DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

50-114 Wrocław, ul. Odrzańska 22, tel. +48 71 337-62-30
fax +48 71 337-62-40, www.dos.piiib.org.pl, e-mail: dos@piiib.org.pl
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna tel. +48 71 337-62-50

Wrocław, dnia 31 stycznia 2013r.

OKK.7130-72/13

Pan
Bartłomiej Szczypiński
ul. Pocztowa 1/2
49-340 Lewin Brzeski

DECYZJA

Na podstawie art. 155 § 1 w związku z art. 154 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jednolity: Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami*) po rozpatrzeniu wniosku Pana Bartłomieja Szczypińskiego z dnia 20.12.2012r. w sprawie zmiany decyzji numer ewidencyjny 20/02/DUW z dnia 09.12.2002r. wydanej przez Wojewodę Dolnośląskiego, upoważniającej do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, w części dotyczącej możliwości sporządzania projektów zagospodarowania działki i terenu

zmienia się przedmiotową decyzję w ten sposób, że:

1. **dotychczasowe rozstrzygnięcie w brzmieniu: „do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej” oznacza się pkt 1,**
2. **dodaje się pkt 2 w brzmieniu: „powyższe uprawnienia stanowią podstawę do sporządzania projektów zagospodarowania działki i terenu, w zakresie tej specjalności**

UZASADNIENIE

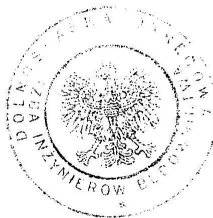
W związku z uwzględnieniem w całości wniosku strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadnienia niniejszej decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, ul. Mazowiecka 6/8, 00-048 Warszawa, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu, w terminie czternastu dni od dnia jej doręczenia.

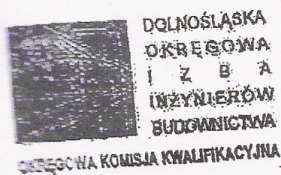
Otrzymują:

- 1) Pan Bartłomiej Szczypiński
ul. Pocztowa 1/2
49-340 Lewin Brzeski
- 2) a/a (DUW)
- 3) a/a (OKK DOIIB)



Zespół orzekający OKK
DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
Prof. dr inż. Kazimierz Czapliński
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
1. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński
2. dr inż. Zofia Zwierzchowska
3. mgr inż. Małgorzata
Mikołajewska-Janiaczyk

ZAŁĄCZNIK NR 2



OKK.7131-225/2005/05

Wrocław, 15 grudnia 2005 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2003r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.) oraz § 12 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 96, poz. 817), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOIIB
n a d a j e
Panu

Grzegorz Mariusz Muchalski
magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 26 grudnia 1974 r. we Wrocławiu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 206/DOŚ/05

w specjalności drogowej
do projektowania bez ograniczeń

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Grzegorz Mariusz Muchalski posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane - podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej Izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Grzegorz Mariusz Muchalski
Ul. Dokerska 48/8
54-142 Wrocław
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWAMgr inż. Bronisław Wośiek
Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej

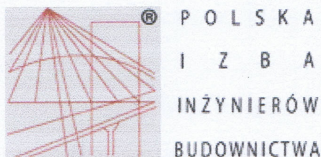
1. mgr inż. Bronisław Wośiek
2. prof. dr inż. Kazimierz Czaplinski
3. mgr inż. Małgorzata Janiczek

22 zgodności
i oryginalnym

ZAŁĄCZNIK NR 3÷4

ZAŚWIADCZENIA Z IZB INŻYNIERÓW

ZAŁĄCZNIK NR 3



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-Z63-C9D-KYS *

Pan Bartłomiej Szczygieski o numerze ewidencyjnym DOŚ/BO/0399/03
adres zamieszkania ul. Prądyńskiego 22/9, 50-430 Wrocław
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-03-01 do 2018-08-31.

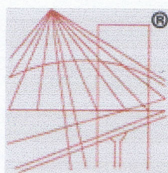
Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-02-27 roku przez:

Rainer Bulla, Zastępca Przewodniczącego 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.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

ZAŁĄCZNIK NR 4



P O L S K A
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-YEJ-CD6-HL4 *

Pan Grzegorz Mariusz Muchalski o numerze ewidencyjnym DOŚ/BO/3708/01
adres zamieszkania Gajków ul. Lipowa 40, 55-002 Kamieniec Wrocławski
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-01-01 do 2018-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-12-07 roku przez:

Eugeniusz Hotała, 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.

ZAŁĄCZNIK NR 5÷6
UZGODNIENIA, OPINIE, DECYZJE

ZAŁĄCZNIK NR 5

Wrocław, dnia 2.03.2018

PRO-CAD
Bartłomiej Szczygielski
ul. Prądyńskiego 22/9
50-434 Wrocław

TRP.4110.41.16467.20852 .2017.BP

Dotyczy: opracowania dokumentacji projektowej na przebudowę parkingu przy skrzyżowaniu ul. Orzechowej i Krynickiej we Wrocławiu

W odpowiedzi na pismo PC-1/02/2018/Parking_Krynicka z dnia 20.02.2018r. w sprawie uzgodnienia projektu budowlanego branży drogowej na przebudowę parkingu przy skrzyżowaniu ul. Orzechowej i Krynickiej Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu uzgadnia przedłożone opracowanie **pozytywnie** z uwagami:

1. w rejonie zjazdu z ulicy Krynickiej skorygować przebieg chodnika (jednolita szerokość, przy przejściu dla pieszych poszerzenie),
2. miejsca dla osób niepełnosprawnych wykonać w nawierzchni bitumicznej,
3. w przekroju B-B w warstwie konstrukcyjnej opaski należy zastosować kruszywo 0/31,5 zamiast piasku,
4. ujednolicić wymiary krawężników betonowych (opis techniczny – przekrój konstrukcyjny A-A).

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU

Barbara Molarska

Sprawę prowadzi:

Bogumiła Pasieczny, tel. 71 376 00 06, bogumiła.pasieczny@zdiwm.wroc.pl

Otrzymują:

1. Adresat.
2. aa, TRP.

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu

53-633 Wrocław, ul. Długa 49

www.zdiwm.wroc.pl; zdiwm@zdiwm.wroc.pl

tel: 71 355 90 76, fax: 71 355 08 66, fax: 71 373 49 06

ZAŁĄCZNIK NR 6

Departament Infrastruktury i Gospodarki

urząd
miejski
wrocławia**PRO-CAD****Bartłomiej Szczygielski****ul. Prądyńskiego 22/9
50 – 434 Wrocław**

Wrocław, 26 marca 2018 r.

WIM-ERD.7223.74.2018.MWO

Dotyczy: opracowania dokumentacji projektowej na przebudowę parkingu przy skrzyżowaniu ul. Orzechowej i Krynickiej we Wrocławiu

Odpowiadając na Pana wnioski z dnia 27.02.2018 r. dotyczące prośby o zaopiniowanie geometrii drogi oraz zatwierdzenie proponowanych rozwiązań projektowych dla zadania: „Przebudowa ul. Orzechowej i Krynickiej w celu wyznaczenia miejsc postojowych” informuję, iż pozytywnie opiniuję przedłożoną dokumentację z uwagą:

1. wymiary „kopert” dla pojazdów osób niepełnosprawnych określają wytyczne załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – prostopadłe do krawężnika 4,5mx3,6m, uwzględnić wypełnienie „koperty” w kolorze niebieskim.

Z-ca DYREKTORA WYDZIAŁU

Ewelina Nowak

Do wiadomości:

1. ZDiUM
2. a/a

Wydział Inżynierii Miejskiej
Dział Organizacji Ruchu Drogowego
ul. Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław
tel. +48 717 77 71 12
fax +48 717 77 77 99, +48 717 77 75 79
wim@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl