

(strona tytułowa)

(strona pusta)

Spis zawartości

I. OPIS TECHNICZNY.....	5
1. Wstęp.....	5
1.1. Przedmiot opracowania.....	5
1.2. Podstawa opracowania.....	6
1.3. Cel opracowania.....	6
1.4. Materiały wyjściowe.....	6
1.5. Podstawowe przepisy i normatywy.....	6
1.6. Opis zamierzenia budowlanego.....	7
2. Podstawowe dane techniczne istniejącego obiektu.....	7
2.1. Opis stanu istniejącego obiektu.....	7
3. Rozwiązania architektoniczno-budowlane obiektu.....	8
3.1. Ogólny opis obiektu i jego funkcja.....	8
3.2. Forma architektoniczna i powiązanie z istniejącym terenem.....	8
3.3. Przeznaczenie, funkcja i program użytkowy obiektu.....	9
3.4. Podstawowe dane techniczne remontowanego obiektu.....	9
3.5. Obciążenia.....	9
3.6. Rodzaje zastosowanych materiałów.....	9
4. Opis robót remontowych.....	9
4.1. Remont konstrukcji stalowej obiektu.....	9
4.2. Remont podpór nurtowych obiektu.....	10
4.3. Remont pomostu kładki.....	10
4.4. Dojścia do kładki.....	11
4.5. Roboty na cieku.....	11
4.6. Urządzenie obce na kładce.....	12
4.7. Projekt zieleni.....	12
5. Ochrona środowiska.....	14
6. Bezpieczeństwo i higiena pracy w trakcie prowadzenia robót.....	14
7. Opis robót.....	15
7.1. Kolejność realizacji robót podczas remontu kładki.....	15
8. Organizacja ruchu.....	15
9. Uwagi i zalecenia.....	16

II. KOPIE UPRAWNIENÍ ORAZ ZAŚWIADCZENÍ O PRZYNALEŻNOŚCI DO OIIB.....	17
III. RYSUNKI.....	24
0. Orientacja.....	25
1. Projekt zagospodarowania terenu.....	26
2. Przekrój podłużny – schemat kładki.....	27
3.1. Przekrój przęsłowy kładki.....	28
3.2. Przekrój podporowy kładki.....	29
3.3. Przekrój poprzeczny kładki C-C.....	30
3.4. Przekrój poprzeczny kładki D-D.....	31
4.1 Rzut z góry przęsła kładki – stan istniejący.....	32
4.2 Rzut z góry przęsła kładki – stan projektowany.....	33
5.1.Przekrój podłużny przęsła kładki – stan istniejący.....	34
5.2.Przekrój podłużny przęsła kładki – stan projektowany.....	35
6. Przekrój poprzeczny z opisem remontu kładki.....	36
7. Rysunek ułożenie prefabrykatów wokół filarów nurtowych.....	37
8. Zabezpieczenie drzew na czas robót.....	38
IV. ZAŁĄCZNIKI FORMALNO-PRAWNE.....	39

I. OPIS TECHNICZNY

KLAUZULA

Wszystkie specyfikacje urządzeń i rysunki szczegółowe proponowane przez Wykonawcę będą zatwierdzane przez Inwestora lub Biuro Projektów.

W przypadku stosowania jakichkolwiek rozwiązań systemowych należy przy wycenie uwzględnić wszystkie elementy danego systemu niezbędne do zrealizowania całości prac.

Niezależnie od stopnia dokładności i precyzji dokumentów otrzymanych od Inwestora, definiującej usługę do wykonania, Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania dobrego rezultatu końcowego. W związku z tym wykonanie prac budowlanych musi zapewnić utrzymanie założonych parametrów.

Specyfikacje i opisy uwzględniają standard minimalny dla materiałów i instalacji, niezbędny do właściwego funkcjonowania projektowanego obiektu. Wykonawca może zaproponować alternatywne rozwiązania pod warunkiem zachowania minimalnego wymaganego standardu – do akceptacji przez Inwestora.

Rysunki i część opisowa są dokumentami wzajemnie się uzupełniającymi. Wszystkie elementy ujęte w specyfikacji i opisie, a nie ujęte na rysunkach lub ujęte na rysunkach a nie ujęte w specyfikacji lub opisie winne być traktowane tak jakby były ujęte w obu. W przypadku rozbieżności w jakimkolwiek z elementów dokumentacji należy zgłosić projektantowi, który zobowiązany będzie do pisemnego rozstrzygnięcia problemu.

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego rozdziału jest **projekt wykonawczy branży mostowej** związany z inwestycją pn. „**Remont kładki Siedleckiej we Wrocławiu**”

1.2. Podstawa opracowania

Podstawę formalną opracowania stanowi umowa zawarta pomiędzy Zarządem Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu, a Biurem Konstrukcyjnym REJPROJEKT, Siołkowa 336, 33-330 Grybów.

1.3. Cel opracowania

Projekt wykonawczy wraz z materiałami przetargowymi stanowią załącznik do wyceny oraz realizacji inwestycji i w tym celu został opracowany.

1.4. Materiały wyjściowe

Materiały wyjściowe do opracowania niniejszego opracowania stanowią:

- Zgłoszenie robót budowlanych dla zamierzenia „**Remont kładki Siedleckiej we Wrocławiu.**”
- Mapa zasadnicza
- Wizja terenowa
- Literatura fachowa
- Obowiązujące normy i przepisy
- Ustalenia z Inwestorem

1.5. Podstawowe przepisy i normatywy

- I. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- II. Rozporządzenie nr 735 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
- III. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012r w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U. Nr 0 poz. 463 z dnia 27 kwietnia 2012r.)
- IV. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych
- V. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.
- VI. Ustawa z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne z późniejszymi zmianami,

VII. Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60 (z późniejszymi zmianami)

VIII. Normy:

- 1) PN-85/S-10030 Obiekty mostowe. Obciążenia.
- 2) PN-91/S-10042 Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- 3) PN-82/S-10052 Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie

1.6. Opis zamierzenia budowlanego

Zamierzenie budowlane obejmuje:

- ✓ remont dojść do kładki dla pieszych,
- ✓ remont schodów skarpowych znajdujących się na lewym brzegu,
- ✓ wymianę pomostu drewnianego kładki dla pieszych,
- ✓ piaskowanie, pokrycie powłokami antykorozyjnymi, malowanie elementów stalowych kładki,
- ✓ oczyszczenie, malowanie urządzeń obcych na kładce, włożenie rury PVC do rury dwudzielnej HDPE,
- ✓ pielęgnację zieleni (przycięcie gałęzi drzew wchodzących w skrajnię ruchu pieszego na kładce, zabezpieczenie drzew na czas remontu, które mieszczą się w zakresie oddziaływania inwestycji, wykoszenie zbyt wysokiej trawy, usunięcie pojedynczych krzewów, na które nie jest wymagana decyzja na wycinkę krzewów, wykoszenie wysokiej trawy).

2. PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE ISTNIEJĄCEGO OBIEKTU

2.1. Opis stanu istniejącego obiektu

Kładka Siedlecka wykonana została ze stali. Jest to konstrukcja nitowana. Konstrukcję nośną stanowią dźwigary kratowe z jazdą dołem oraz z równoległym pasem górnym. Rozstaw dźwigarów głównych wynosi 2,65m. Kładka jest konstrukcją siedmioprzesłową. Pięć środkowych przęseł ma rozpiętość 20,40m, natomiast dwa skrajne mają po 2,00m. W skrajnych przęsłach występują wsporniki, które są przewieszone przez ostatni filar na długości 2,00m.

W wielu miejscach widać na niej siedliska korozji, a w niektórych miejscach również braki materiału.

- Dźwigary główne są miejscami skorodowane. Jest to korozja podpowłokowa i szczelinowa. Miejscami w skratowaniu widoczne są ubytki materiału, niektóre elementy posiadają mechaniczne uszkodzenia.
- Na poprzecznicach można dostrzec ubytki powłoki malarskiej i korozję podpowłokową
- Korozje oraz ubytki powłoki malarskiej występują również na stężeniach poziomych.
- Filary są skorodowane, największe siedliska korozji występują na podporach nurtowych. Liczne ogniska korozji występują również na stężeniach łączących filary. Niektóre filary są pomalowane graffiti.
- Łożyska usytuowane na filarach są zanieczyszczone, posiadają wżery korozyjne.

Pomost kładki wykonany jest z desek. Deski, z których wykonany jest pomost są częściowo zbutwiałe i zniszczone i nie wyglądają estetycznie.

Na wybrukowanych dojazdach do kładki brakuje niektórych elementów bruku, niektóre elementy się pozapadały przez co dojeżdżenie do kładek jest nierówne. Część powierzchni dojeżdżenia do kładki jest wybetonowana.

Na wspornikach wzdłuż całego obiektu z obu stron biegną rury, w których znajdują się sieci teletechniczne oraz elektryczne. Rury są stalowe i skorodowane. Od strony górnej wody biegnie rura PVC, która jest poskręcana przez oddziaływanie temperatury.

Przestrzeń podmostowa jest zarośnięta przez pojedyncze krzaki oraz miejscami wysoką trawę.

3. ROZWIĄZANIA ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANE OBIEKTU

3.1. Ogólny opis obiektu i jego funkcja

Remontowana kładka oraz dojeżdżenie do niej położona jest na terenie gminy Wrocław. Łączy osiedla Wilczy Kąt i Siedlec. Kładka znajduje się pomiędzy ul. Wilczą, a Krzywą Groblą. Kładka jest konstrukcją stalową, nitowaną, została wybudowana w roku 1928. Kładka jest przeznaczona do ruchu pieszego.

3.2. Forma architektoniczna i powiązanie z istniejącym terenem

Forma architektoniczna obiektu jest prosta, wkomponowująca się w otoczenie i dobrze czytelna dla użytkowników ruchu. Użyte rozwiązania materiałowe, sytuacyjno - wysokościowe oraz elementy wyposażenia ciągów komunikacyjnych są powiązane z istniejącym terenem i zachowują ciągłość.

3.3. Przeznaczenie, funkcja i program użytkowy obiektu

Obiekt mostowy ma za zadanie przyjąć i obsłużyć ruch pieszy zapewniając możliwość bezpiecznego i komfortowego przejścia nad przeszkodą naturalną jaką jest rzeka Oława.

3.4. Podstawowe dane techniczne remontowanego obiektu

Podstawowe parametry obiektu mostowego

- przeszkoda: rzeka Oława;
- szerokość użytkowa: 2,55m;
- szerokość całkowita: 4,44 m;
- nośność: nieokreślona
- długość całkowita obiektu: 107,85 m;
- kąt skrzyżowania obiektu z przeszkodą ok.87°;
- spadek poprzeczny pomostu brak;
- posadowienie bezpośrednie;

3.5. Obciążenia

Klasa przenoszonych obciążeń jest nieokreślona.

3.6. Rodzaje zastosowanych materiałów

Kładka jest wykonana w całości ze stali. Parametry stali użytej do wykonania kładki nie zostały określone. Pomost kładki wykonany jest z drewna.

4. OPIS ROBÓT REMONTOWYCH

4.1. Remont konstrukcji stalowej obiektu

Kładka Siedlecka wykonana jest w całości jako konstrukcja stalowa nitowana. Konstrukcja stalowa kładki zostanie oczyszczona, wypiaskowana oraz pomalowana powłokami antykorozyjnymi i pomalowana. W przypadku elementów, które zawierają zbyt duże ubytki by je wypiaskować należy wymienić cały element. Takie elementy znajdują się głównie w skratowaniu dźwigara. W kilku miejscach brak jest krzyżulców. W tych miejscach należy dospawać nowy element.

Łożyska kładki usytuowane na filarach są zanieczyszczone i posiadają wżery korozyjne dlatego należy je dokładnie oczyścić i zakonserwować.

Stan wyjściowy powierzchni C, piaskowanie doprowadzić do stopnia przygotowania powierzchni 2,5. Jako ścierniwo należy stosować ostrokrawędziowe materiały ściernie o wielkości ziarna od 0,5 mm do 1,5 mm np. korund, elektrokorund, łamany śrut stalowy lub żeliwny, cięty drut stalowy, żużel pomiedziowy. Wszystkie stosowane materiały ściernie powinny być czyste, suche a zwłaszcza nie mogą być zanieczyszczone solami. Nie dopuszcza się stosowania piasków rzecznych. Również nie jest wskazane używanie piasków kopalnianych.

Po wykonaniu piaskowania kładki należy przygotowaną powierzchnię zagruntować farbą epoksydową do gruntowania. Grubość powłoki gruntującej wynosić będzie min. 100µm. Na zagruntowaną powierzchnię nałożyć tzw. międzywarstwę oraz warstwę końcową z emalii poliuretanowej. Grubość powłok wynosić będzie min. 60µm.

Kolor RAL 6005 uzgodniony przez Departament Architektury i Rozwoju Urzędu Miejskiego Wrocławia.

4.2. Remont podpór nurtowych obiektu

Ze względu na silną korozję podpór nurtowych zdecydowano się na remont również tych elementów konstrukcji. Aby odciąć dopływ wody i móc oczyścić, wypłukać, pomalować filary nurtowe Wykonawca wokół filarów nurtowych ułoży prefabrykaty żelbetowe w kształcie litery C. Prefabrykaty zostaną ułożone wokół filarów za pomocą sprzętu, który przetransportowany będzie z brzegu na pontonach roboczych.

Pontony robocze muszą posiadać parametry pozwalające zabrać na siebie sprzęt tj. koparkę wraz elementami prefabrykowanymi tj. (waga jednego prefabrykatu 9,48tony. Waga koparki ok.20t, w zależności od decyzji Wykonawcy).

Roboty związane z remontem podpór nurtowych powinny być wykonywane przy niskim stanie wód cieką.

Wykonawca przed rozpoczęciem remontu będzie musiał poinformować RZGW Wrocław.

4.3. Remont pomostu kładki

Pomost kładki jest drewniany, wykonany z desek. Wiele desek jest zbutwiałych przez co wygląd pomostu jest nieestetyczny. W ramach remontu zostaną wymienione wszystkie deski z pomostu. Deski obecnie mają wymiar 19cm x6,5cm o długości 2,55m. Nowy pomost zostanie wykonany z desek kompozytowych na legarach aluminiowych, które zapewnią zwiększoną odporność na warunki atmosferyczne. Legary aluminiowe zostaną połączone z poprzecznikami za

pomocą połączeń śrubowych. Deski kompozytowe zostaną połączone z legarami aluminiowymi za pomocą klipsów zgodnie ze wskazaniem Producenta wybranego przez wykonawcę systemu.

Kolor desek zostanie wybrany przez Inwestora.

4.4. Dojścia do kładki

Obecnie dojścia do kładki na dł. ok. 10,00m od strony ul. Wilczej i ok. 3,00m od strony ul. Krzywa Grobla są wybrukowane, brakuje w nich jednak niektórych elementów bruku, niektóre elementy się pozapadały, przez co dojścia do kładek jest nierówne. Część dojścia od strony Ul. Wilczej jest również wybetonowana. Istniejący bruk zostanie zerwany, a powierzchnia betonowa skuta. Nowe dojścia do kładki zostaną wykonane z kostki kamiennej o grubości 6cm na podsypce cementowo-piaskowej. Z obu stron każdego z przyczółków zostaną ułożone ścieki z kostki kamiennej.

Przed remontowanymi dojściami istnieją drogi gruntowe, które nie będą remontowane, gdyż znajdują się poza zakresem inwestycji. Remontowane dojścia do kładek zostaną dostosowane wysokościowo do stanu istniejącego.

W ramach remontu przewidziano również skucie istniejących schodów skarpowych. W ramach remontu zgodnie z wytycznymi Inwestora zostaną wykonane nowe schody skarpowe. Stopnie nowych schodów mają być wykonane z kostki kamiennej. Schody z jednej strony zabezpieczone będą balustradą.

Kostkę kamienną układać na podsypce cementowo – piaskowej. Współczynnik wodnocementowy dla podsypki cem-piask powinien wynosić od 0,2 do 0,3, a wytrzymałość na ściskanie $R_{28} = 14 \text{ MPa}$.

Kolor kostki użytej do wykonania dojść oraz do wykonania schodów skarpowych zostanie wybrany przez Inwestora.

4.5. Roboty na cieku

W ramach projektowanych prac nie projektuje się umocnień dna cieku ani skarp cieku. Koryto rzeki Oławy w obrębie remontowanej kładki ma naturalnie ułożone brzegi i uznano, że nie ma potrzeby dodatkowego umocnienia brzegów. Dodatkowo kładka oddalona jest od zabudowań mieszkalnych. Wzdłuż brzegów rzeki Oławy na znacznej długości ciągnie się jedynie betonowy murek o wysokości ok. 60cm. Murek jest w stanie poprawnym, jednak ze względu na działalność wody wygląda nieestetycznie. Murek betonowy nie jest funkcjonalnie związany z kładką, dlatego jego remont nie jest przedmiotem opracowania.

Pozostałe prace w korycie ciekłu dotyczą remontu podpór nurtowych i opisane zostały w punkcie 4.2.

4.6. Urządzenie obce na kładce

Wzdłuż kładki na wspornikach przebiegają urządzenia obce. Od strony dolnej wody ułożone są 4 rury stalowe, w których znajdują się kable elektryczne będące w zarządzie Tauron Dystrybucja S.A.

Od strony górnej wody znajdują się 5 rur stalowych oraz jedna z PVC. W dwóch rurach stalowych znajdują się kable będące w zarządzie Tauron Dystrybucja S.A. w rurze PVC znajdują się sieci będące w zarządzie firmy Polkomtel Sp.z.o.o. W czasie prac projektowych nie udało się ustalić właścicieli 3 rur stalowych, które znajdują się na wsporniku od strony górnej wody.

W ramach prac remontowych nie będą przebudowywane ww. sieci. Rury stalowe zostaną oczyszczone oraz pomalowane. Rura PVC zostanie włożona w rurę dwudzielną HDPE 200, odporną na promieniowanie UV.

W trakcie prac remontowych konieczne będzie odcinkowe podnoszenie rur tak aby ręcznie oczyścić stalowy wspornik pod rury oraz go pomalować.

4.7. Projekt zieleni

Na obszarze oddziaływania znajduje się łącznie 18 drzew. Żadne z nich nie koliduje z projektowanym remontem. Inwentaryzacja drzew znajduje się w poniższej tabeli:

Nr inw.	Gatunek	Obwód pnia na wys. 5cm [cm],	Uwagi	Działka ewidencyjna
1	Topola czarna	80+65+65 [cm]	drzewo do pozostawienia	10
2	Topola czarna	130 [cm]	drzewo do pozostawienia	10
3	Topola czarna	140 [cm]	drzewo do pozostawienia	4
4	Topola czarna	110 [cm]	drzewo do pozostawienia	4
5	Topola czarna	75 [cm]	drzewo do pozostawienia	4
6	Topola czarna	105 [cm]	drzewo do pozostawienia	4
7	Wiąz pospolity	110 [cm]	drzewo do pozostawienia	4

8	Wiąz pospolity	100 [cm]	drzewo do pozostawienia	4
9	Wiąz szypułkowy	90 [cm]	drzewo do pozostawienia	7/1
10	Wierzba pięciopręcikowa	50 [cm]	drzewo do pozostawienia	7/1
11	Wierzba pięciopręcikowa	50 [cm]	drzewo do pozostawienia	7/1
12	Olsza szara	70 [cm]	drzewo do pozostawienia	7/1
13	Olsza szara	50 [cm]	drzewo do pozostawienia	7/1
14	Topola biała	90 [cm]	drzewo do pozostawienia	7/1
15	Topola biała	60 [cm]	drzewo do pozostawienia	7/1
16	Topola biała	170 [cm]	drzewo do pozostawienia	6/3
17	Topola Osika	55 [cm]	drzewo do pozostawienia	4
18	Klon Jawor	90 [cm]	drzewo do pozostawienia	4

Stan drzew należy określić jako dobry. Żadne z drzew nie wymaga wycinki. Gałęzie drzew nr 16,14,12,15,9,10,11,18,17,8,7,6,4,3,2,1 wchodzi w skrajnię ruchu pieszych na kładce dlatego ich gałęzie muszą zostać przycięte jednak nie przewiduje się ich wycinki tak by ocalić parkowy charakter okolicy. Wśród drzew na obszarze oddziaływania inwestycji nie znajdują się żadne gatunki chronione.

Aby w czasie remontu nie doszło do uszkodzeń drzew Wykonawca musi podjąć działania mające na celu zabezpieczenie drzew w obrębie inwestycji. Drzewa znajdujące się поблизу prac oraz na placach technicznych będą zabezpieczone poprzez szalunek z desek lub materiały takiej jak juta, maty słomiane do wysokości min 1.5 m.

- przy skupisku drzew dojrzałych teren szeroko wygradzony poza zakres koron,
- przy drzewach pojedynczych wykonana zostanie osłona z desek wokół całego pnia.

Prace w pobliżu drzew należy realizować z zachowaniem szczególnej ostrożności, a w razie konieczności metodami ręcznymi, zapewniającymi ochronę pni i korzeni drzew. Prace w drzewostanie związane z odsłonięciem skrajni kładki dla ruchu pieszego winny być wykonane zgodnie ze sztuką ogrodnictwa przez specjalistyczną firmę. Prace te oprócz odsłonięcia skrajni dla ruchu pieszego winny obejmować również zabiegi pielęgnacyjne w koronach drzew ze szczególnym uwzględnieniem usunięcia posuszu występującego nad kładką.

W przestrzeni pod kładką na prawym brzegu znajdują się kilka nieestetycznych krzewów, które zostaną wycięte, aby przywrócić terenowi walory estetyczne. Ich powierzchnia nie przekracza 25m² dlatego nie będzie uzyskiwana zgoda ich na wycinkę.

W ramach prac pielęgnacyjnych zostanie skoszona zbyt wysoka, nieestetyczna trawa. Prace remontowe nie zmieniają parkowego, zielonego charakteru okolicy kładki dla pieszych.

5. OCHRONA ŚRODOWISKA

Projektowany obiekt nie wytwarza żadnych zanieczyszczeń. Przewidziane materiały do remontu są neutralne dla środowiska. Na podstawie wyżej podanych informacji należy uznać, że projektowany obiekt nie będzie miał niekorzystnego wpływu na środowisko. Teren budowy zostanie doprowadzony do stanu pierwotnego po zakończeniu wznoszenia obiektu.

Roboty remontowe trwać będą przez czas nie dłuższy niż 2 miesiące, prowadzone będą w godzinach dziennych. Sąsiednie zabudowania są oddalone od kładki więc maszyny, których użycie jest konieczne aby wykonać remont nie spowodują dyskomfortu akustycznego. Na czas robót ruch na kładce będzie wyłączony. Dojazd do kładki będą miały jedynie pojazdy Wykonawcy.

Odpady powstałe w trakcie prac należy zagospodarować zgodnie Ustawą o odpadach (Dz.U.2016r., poz.1987)

6. BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY W TRAKCIE PROWADZENIA ROBÓT

Roboty przy remoncie obiektu będą trwały przez okres dłuższy niż 30 dni.

Wykonawca jest w związku z tym zobowiązany do:

- opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na okres wykonywania robót budowlanych,
- umieszczenia na tablicy informacyjnej stosownych zapisów.

Nie sytuować składowisk materiałów i maszyn bezpośrednio pod napowietrznymi liniami elektrycznymi oraz w odległości poziomej od skrajnego przewodu nie mniejszej niż 3m dla linii do 1kV, 5m dla linii powyżej 1kV do 15kV, 10m dla linii powyżej 15kV do 30kV, 15m dla linii powyżej 30kV do 110kV i 30m dla linii powyżej 110kV

Przy zastosowaniu koparek, podnośników lub innych urządzeń zachować odległości od linii elektrycznych napowietrznych jak podano wyżej, mierzone od najdalej wysuniętego punktu urządzenia wraz z ładunkiem. W przypadku konieczności zbliżenia należy bezwzględnie zastosować sygnalizatory napięcia oraz zachować szczególną ostrożność podczas wykonywania robót. Zaleca się wykonywanie takich robót bezpośrednio pod nadzorem kierownika budowy.

7. OPIS ROBÓT

7.1. Kolejność realizacji robót podczas remontu kładki

Przy remoncie kładki przewiduje się następującą kolejność prowadzenia robót;

- przycięcie drzew wchodzących w skrajnię kładki,
- wykonanie zabezpieczenie podpór nurtowych i wykonanie ich remontu,
- wykonywanie remontu konstrukcji stalowej obiektu wraz ze stopniową wymianą pomostu,
- podnoszenie urządzeń obcych na kładce i ręczne czyszczenie wsporników,
- włożenie rury PVC do rury dwudzielnej HDPE,
- wykonanie schodów skarpowych i dojsć,
- pielęgnacja zieleni, wycięcie pojedynczych krzewów, traw,
- uprzątnięcie terenu.

Podana kolejność jest kolejnością proponowaną robót i może ulec zmianie w zależności od warunków terenowych, napotkanych problemów w trakcie realizacji poszczególnych prac budowlanych, innej koncepcji Wykonawcy przeprowadzenia remontu.

8. ORGANIZACJA RUCHU

Na czas realizacji robót kładka nie będzie użytkowana. Integralną częścią Projektu Wykonawczego jest Tymczasowa i Stała Organizacja Ruchu opracowana dla zadania „Remont kładki Siedleckiej we Wrocławiu”

9. UWAGI I ZALECENIA

Przed przystąpieniem do robót należy zgłosić właściwym organom administracyjnym zamiar rozpoczęcia prac i uzyskać odpowiednie zgody. Miejsce prowadzonych robót należy odpowiednio zabezpieczyć i oznakować. Roboty budowlane można wykonywać jedynie pod nadzorem osoby uprawnionej do prowadzenia tego typu robót. Wszelkie zmiany w stosunku do niniejszego projektu należy przed wprowadzeniem uzgodnić z autorem projektu.

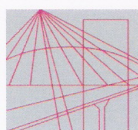
Przed rozpoczęciem prac, wykonawca powinien dokładnie zapoznać się z uwagami i zaleceniami dołączonymi do Projektu Wykonawczego. Prace należy wykonywać zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami uwzględniającymi wymogi BHP.

Kraków, grudzień 2017

Sporządził:
mgr inż. Michał Rej



II. KOPIE UPRAWNIENÍ ORAZ ZAŚWIADCZEŃ O PRZYNALEŻNOŚCI DO OIIB



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 22 grudnia 2008 r.

MAP OIIB/KK/0054-0121/08

DECYZJA

Na podstawie art.24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz. U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, z późn. zm.*), art. 12 ust. 1 pkt. 1 i 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 13 ust. 2-4, art. 14 ust. 1 pkt 2b, art. 14 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.*), § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.*) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.*).

Małopolska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna stwierdza, że

Pan mgr inż. **Michał Jacek Rej**
urodzony dnia 03.07.1980 r. w Kraśniku
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0330/POOM/08

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności mostowej.**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Michał Rej posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w wyżej wymienionej specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

POUCZENIE

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

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Stanisław Karczmarczyk
2. Członek Składu Orzekającego
dr inż. Janusz Cieśliński
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Piotr Kutyrński



Otrzymują:

1. Pan Michał Rej
ul. Koszatrowa 8a/45
23-200 Kraśnik
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

w specjalności mostowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1) *projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,*
- 2) *sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.*

II. Na mocy § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak:

- 1) *drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;*
- 2) *kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.*

Uprawnienia budowlane w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń uprawniają również do obliczania światła mostów i przepustów.

Zgodnie z § 15 w/w rozporządzenia uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-NAB-XKE-DQK *

Pan Michał Rej o numerze ewidencyjnym MAP/BM/0084/09
adres zamieszkania ul. Geologów 10b, 30-698 Kraków
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-02-28.

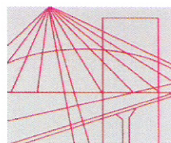
Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-04-19 roku przez:

Stanisław Karczmarczyk, Przewodniczący Rady Małopolskiej 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.





MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 17 czerwca 2008 r.

MAP OIIB/KK/0054-0068/08

DECYZJA

Na podstawie art.24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz. U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, z późn. zm.*), art. 12 ust. 1 pkt. 1 i 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.*), § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.*) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.*).

Małopolska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że

Pan mgr inż. **Tomasz Jaworski**
urodzony dnia 10.04.1978 r. w Krakowie
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0124/POOM/08

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności mostowej.**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Tomasz Jaworski posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w wyżej wymienionej specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

POUCZENIE

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

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Stanisław Karczmarczyk
2. Członek Składu Orzekającego
dr inż. Janusz Cieśliński
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Piotr Kutylński



Otrzymują:

1. Pan Tomasz Jaworski
ul. Lubelska 20/2
30-003 Kraków
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności mostowej**

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,*
- 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.*

II. Na mocy § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak:

- 1) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;*
- 2) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.*

Uprawnienia budowlane w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń uprawniają również do obliczania światła mostów i przepustów.

Zgodnie z § 15 w/w rozporządzenia uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-KAI-1N8-NYD *

Pan Tomasz Jaworski o numerze ewidencyjnym MAP/BM/0546/08
adres zamieszkania ul. Lubelska 20/2, 30-003 Kraków
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-12-04 roku przez:

Stanisław Karczmarczyk, Przewodniczący Rady Małopolskiej 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.

Podpis jest prawdziwy

III. RYSUNKI

0. ORIENTACJA

1. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2. PRZEKRÓJ PODŁUŻNY – SCHEMAT KŁADKI

3.1. PRZEKRÓJ PRZESŁOWY KŁADKI

3.2. PRZEKRÓJ PODPOROWY KŁADKI

3.3. PRZEKRÓJ POPRZECZNY KŁADKI C-C

3.4. PRZEKRÓJ POPRZECZNY KŁADKI D-D

4.1 RZUT Z GÓRY PRZESŁA KŁADKI – STAN ISTNIEJĄCY

4.2 RZUT Z GÓRY PRZESŁA KŁADKI – STAN PROJEKTOWANY

5.1.PRZEKRÓJ PODŁUŻNY PRZESŁA KŁADKI – STAN ISTNIEJĄCY

5.2.PRZEKRÓJ PODŁUŻNY PRZESŁA KŁADKI – STAN PROJEKTOWANY

6. PRZEKRÓJ POPRZECZNY Z OPISEM REMONTU KŁADKI

7. RYSUNEK UŁOŻENIE PREFABRYKATÓW WOKÓŁ FILARÓW NURTOWYCH

8. ZABEZPIECZENIE DRZEW NA CZAS ROBÓT

IV. ZAŁĄCZNIKI FORMALNO-PRAWNE
