

Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania.....	3
2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.....	4
2.1. Charakterystyka istniejącego terenu.....	4
2.2. Charakterystyka istniejącej drogi.....	4
2.3. Istniejące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej.....	4
2.4. Rozbiórki obiektów budowlanych.....	5
3. Projektowane zagospodarowanie terenu.....	5
3.1. Przebieg trasy w planie.....	5
3.2. Podstawowe dane techniczne.....	6
3.3. Zjazdy.....	8
3.4. Pobocza.....	10
3.5. Odwodnienie drogi.....	10
4. Rozwiązania wysokościowe.....	10
5. Konstrukcja nawierzchni.....	11
6. Zestawienie powierzchni części zagospodarowania terenu.....	12
7. Dane informujące o formach ochrony konserwatorskiej.....	14
8. Wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego.....	14
9. Warunki gruntowo-wodne.....	14
10. Wpływ projektowanej inwestycji na środowisko.....	15
11. Określenie obszaru oddziaływania obiektu.....	16
II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	17
III. OŚWIADCZENIA, ZAŚWIADCZENIA, UPRAWNIENIA I UZGODNIENIA.....	19
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	22
1. Plan sytuacyjny Etap I – rysunek nr 1.1.....	23
2. Plan sytuacyjny Etap II – rysunek nr 1.2.....	24
3. Profil podłużny Etap I – rysunek nr 2.1.....	25
4. Profil podłużny Etap II Droga A – rysunek nr 2.2.....	26
5. Profil podłużny Etap II Droga B – rysunek nr 2.3.....	27
6. Profil podłużny Etap II Droga C – rysunek nr 2.4.....	28
7. Przekroje normalne Etap I – rysunek nr 3.1.....	29
8. Przekroje normalne Etap II Droga A – rysunek nr 3.2.....	30
9. Przekroje normalne Etap II Droga B i C – rysunek nr 3.3.....	31
10. Przekroje normalne, szczegóły Etap I i II – rysunek nr 3.4.....	32
11. Przekroje poprzeczne Etap I i II – rysunek nr 4.1-4.5.....	33

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji projektowej remontu drogi gminnej zlokalizowanej w gminie Bolków. Rozwiązania projektowe inwestycji dotyczą remontu drogi gminnej publicznej realizowanej w dwóch etapach, na odcinkach o kilku kilometrażach roboczych: Etap I - od km 0+000.00 do km 0+160.14 w obszarze działek nr 279/3, 441 obręb 0002 Bolków oraz Etap II - od km 0+000.00 do km 0+146.05 (Droga A); od km 0+000.00 do km 0+107.29 (Droga B); od km 0+000.00 do km 0+075.55 (Droga C), w obszarze działek nr 279/3, 298/2, 441 obręb 0002 Bolków, gmina Bolków, powiat jaworski, województwo dolnośląskie.

Dokumentację techniczną opracowano na zlecenie zamawiającego: Gminy Bolków, ul. Rynek 1, 59-420 Bolków, zgodnie z podpisaną umową.

Dokumentację projektową opracowano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, dalej (WT)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. *w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*
Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne*
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych, IBDiM Warszawa 2001 r.
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KPED) Transprojekt, Warszawa 1979 i 82,
- Mapa zasadnicza
- Wizja w terenie i pomiary terenowe.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1. Charakterystyka istniejącego terenu

Cały analizowany odcinek remontowanej drogi znajduje się w granicach administracyjnych powiatu jaworskiego, gminy Bolków. Początek drogi zaczyna się na skrzyżowaniu z drogą gminną biegnącą od Szkoły Podstawowej w Bolkowie, tj. działki drogowej nr 441, obręb 0002 Bolków, a kończy przy granicy działki drogowej nr 279/3, obręb 0002 Bolków (na końcu zabudowy). Trasa projektowanego odcinka drogi przebiega po ternie górzystym, na obszarze zabudowanym. Większość drogi otoczona jest zabudową jednorodzinną oraz terenem oświaty – terenem szkoły podstawowej.

2.2. Charakterystyka istniejącej drogi

Droga gminna na analizowanym odcinku jest drogą jednojezdniową o jednym pasie ruchu w dwóch kierunkach, szerokości około 4.5 m. Posiada pobocza, które są porośnięte trawą.

Konstrukcja nawierzchni

Obecnie droga posiada nawierzchnię asfaltową oraz utwardzoną z kruszywa (na Drodze C). Pochylenie poprzeczne nawierzchni jest zróżnicowane. Nawierzchnia zjazdów jest zróżnicowana, część jest gruntowa, część utwardzona kruszywem a część kostką brukową betonową i granitową. Wymagają ujednolicenia i wysokościowego dowiązania do korekty niwelety drogi.

Odwodnienie

Odwodnienie na analizowanym odcinku drogi realizowane jest powierzchniowo, do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej oraz na początku Drogi B na nieutwardzony teren działki drogowej.

Przepusty

W pasie drogowym drogi nie ma zlokalizowanych przepustów.

2.3. Istniejące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej

W pasie drogowym znajdują się następujące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć wodociągowa
- sieć elektroenergetyczna i napowietrzna linia elektroenergetyczna niskiego napięcia
- sieć gazowa
- sieć teletechniczna
- sieć kanalizacji deszczowej i sanitarnej.

2.4. Rozbiórki obiektów budowlanych

Planowana inwestycja nie spowoduje konieczność rozbiórki elementów dróg, poza istniejącą nawierzchnią (korytowanie).

W trakcie realizacji zadania należy poinformować wszystkich gestorów sieci o przystąpieniu do realizacji inwestycji oraz wystąpić o nadzór właścicielki nad jej realizacją. Wszystkie ewentualne kolizje odkryte na etapie realizacji inwestycji należy zlikwidować zgodnie z warunkami określonymi przez ich gestorów.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1. Przebieg trasy w planie

Etap I

Dokumentacja zakłada wykonanie remontu drogi gminnej (działki nr 279/3 i 441) na odcinku od km 0+000.00 do km 0+160.14. Remont ma na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze oraz polepszeniu odprowadzenia wody opadowej.

Odcinek drogi objęty opracowaniem zaprojektowano jako jednojezdniowy przekrój uliczny, o jednym pasie ruchu z obustronnym krawężnikiem, przeznaczonym dla ruchu w obu kierunkach, o zmiennej szerokości nawierzchni 4.00 m i 5.00 m; z obustronnymi poboczami szerokości 0.5 m; z chodnikiem zlokalizowanym po lewej stronie jezdni (za wyjątkiem początkowego fragmentu odcinka).

Początek remontowanego odcinka zaczyna się na działce drogowej nr 279/3, obręb 0002 Bolków w miejscu gdzie, kończy się Droga A (zaraz na zjazdem na teren szkoły) realizowana w drugim etapie, a kończy na skrzyżowaniu z drogą gminną biegnącą od Szkoły Podstawowej w Bolkowie, tj. na działce drogowej nr 441, obręb 0002 Bolków. Droga składa się z odcinków prostych oraz trzech łagodnych łuków kołowych w planie. W ramach Etapu I przewiduje się rozebranie i ponowne ułożenie istniejącej kostki granitowej na miejscach postojowych przy szkole, z uwagi na wykonanie nowo krawężnika obniżonego.

Etap II

Droga A

Dokumentacja zakłada wykonanie remontu drogi gminnej (działki nr 279/3 i 298/2) na odcinku od km 0+000.00 do km 0+146.05. Remont ma na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze oraz polepszeniu odprowadzenia wody opadowej.

Odcinek drogi objęty opracowaniem zaprojektowano jako jednojezdniowy przekrój uliczny, o jednym pasie ruchu z obustronnym krawężnikiem, przeznaczonym dla ruchu w obu kierunkach, o zmiennej szerokości nawierzchni 4.00 m i 4.50 m; z obustronnymi poboczami szerokości 0.5 m. Początek remontowanego odcinka zaczyna się na działce drogowej nr 279/3, obręb 0002 Bolków, w miejscu gdzie, działka graniczy z działką nr 285, a kończy w miejscu gdzie zaczyna się Etap I inwestycji. Droga składa się z odcinków prostych, trzech łagodnych i trzech ostrych łuków kołowych w planie.

Droga B

Dokumentacja zakłada wykonanie remontu drogi gminnej (działki nr 279/3 i 298/2) na odcinku od km 0+000.00 do km 0+107.29. Remont ma na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze oraz polepszeniu odprowadzenia wody opadowej.

Odcinek drogi objęty opracowaniem zaprojektowano jako jednojezdniowy przekrój drogowy o jednym pasie ruchu, przeznaczonym dla ruchu w obu kierunkach, o zmiennej szerokości nawierzchni 3.00 m i 4.50 m; z obustronnymi poboczami szerokości 0.5 m. Początek remontowanego odcinka zaczyna się na działce drogowej nr 279/3, obręb 0002 Bolków, w miejscu gdzie, kończy się zabudowa i działka graniczy z działką nr 696, a kończy w miejscu w km 0+134.69 Drogi A. Droga składa się z odcinków prostych oraz trzech łagodnych łuków kołowych w planie.

Droga C

Dokumentacja zakłada wykonanie remontu drogi gminnej (działka nr 279/3) na odcinku od km 0+000.00 do km 0+075.75. Remont ma na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze oraz polepszeniu odprowadzenia wody opadowej.

Odcinek drogi objęty opracowaniem zaprojektowano jako jednojezdniowy przekrój drogowy o jednym pasie ruchu z obustronnym krawężnikiem (jednak nie na całych długościach), przeznaczonym dla ruchu w obu kierunkach, o stałej szerokości nawierzchni 4.50 m; z obustronnymi poboczami szerokości 0.5 m. Początek remontowanego odcinka zaczyna się na działce drogowej nr 279/3, obręb 0002 Bolków, w km 0+024,65 Drogi A, a kończy w miejscu w km 0+057.56 Drogi B. Droga składa się z jednego odcinka prostego.

3.2. Podstawowe dane techniczne

Etap I

Przyjęte parametry projektowe przebudowy nawierzchni drogi

- Klasa techniczna drogi: D (ciąg pieszo-jedny publiczny)

- Prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Ilość pasów ruchu: 1 pas ruchu
- Rodzaj przekroju: uliczny jednostronny i daszkowy (na prostej i łuku)
- Szerokość jezdni na prostej: 4.00 m i 5.00 m
- Pochylenie poprzeczne na prostej: 2%
- Pochylenie poprzeczne na łuku: 2%
- Szerokość pobocza: 2 x 0.5 m
- Szerokość chodnika: 0.80 m, 1.25 m, 2.00 m (netto)
- Kategoria ruchu: zgodnie z podaną przez zamawiającego (zbliżona do KR1).

Etap II

Przyjęte parametry projektowe przebudowy nawierzchni drogi (Droga A)

- Klasa techniczna drogi: D (ciąg pieszo-jezdny publiczny)
- Prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Ilość pasów ruchu: 1 pas ruchu
- Rodzaj przekroju: uliczny jednostronny (na prostej i łuku)
- Szerokość jezdni na prostej: 4.00 m i 4.50 m
- Pochylenie poprzeczne na prostej: 2%
- Pochylenie poprzeczne na łuku: 2%
- Szerokość pobocza: 2 x 0.5 m
- Kategoria ruchu: zgodnie z podaną przez zamawiającego (zbliżona do KR1).

Przyjęte parametry projektowe przebudowy nawierzchni drogi (Droga B)

- Klasa techniczna drogi: D (ciąg pieszo-jezdny publiczny)
- Prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Ilość pasów ruchu: 1 pas ruchu
- Rodzaj przekroju: drogowy jednostronny (na prostej i łuku)
- Szerokość jezdni na prostej: 3.00 m i 4.50 m
- Pochylenie poprzeczne na prostej: 2%
- Pochylenie poprzeczne na łuku: 2%
- Szerokość pobocza: 2 x 0.5 m
- Kategoria ruchu: zgodnie z podaną przez zamawiającego (zbliżona do KR1).

Przyjęte parametry projektowe przebudowy nawierzchni drogi (Droga C)

- Klasa techniczna drogi: D (ciąg pieszo-jezdny publiczny)
- Prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Ilość pasów ruchu: 1 pas ruchu
- Rodzaj przekroju: uliczny jednostronny (na prostej)
- Szerokość jezdni na prostej: 4.50 m
- Pochylenie poprzeczne na prostej: 2%
- Pochylenie poprzeczne na łuku: 2%
- Szerokość pobocza: 2 x 0.5 m
- Kategoria ruchu: zgodnie z podaną przez zamawiającego (zblizona do KR1).

3.3. Zjazdy

Aby umożliwić skomunikowanie terenów przyległych do remontowanej drogi zakłada się wykonanie remontu zjazdów. Zjazdy zaprojektowano jako bitumiczne i z kostki betonowej, o szerokości od 3.00 m do 4.00 m (szerokości dostosowane do istniejących zjazdów), z obustronnymi poboczami po 0.5 m, ponadto wszystkie przecięcia krawędzi jezdni zjazdów drogi wyokrąglono w większości łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 3.00 (z wskazaniem linią przerywaną ich geometrycznego zakończenia na działkach prywatnych – poza opracowaniem) i ścięte skosem o proporcji 1: 1.

Kilka zjazdów zostawione są bez zmian, z uwagi na bardzo dobry stan lub wykraczanie ich poza pas drogowy.

Etap I

Zestawienie istniejących zjazdów indywidualnych przewidzianych do remontu:

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
Z-1	0+011.05	tłuczniowa	P	brak robót
Z-2	0+023.29	bitumiczna	L	10
Z-3	0+063.50	bitumiczna	P	6
Z-4	0+076.48	kostka brukowa	L	7.5
Z-5	0+114.59	kostka brukowa	L	7.5

Etap II

Zestawienie istniejących zjazdów indywidualnych przewidzianych do remontu (Droga A):

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
Z-1	0+014.98	kostka brukowa	P	18.5
Z-2	0+028.70	kostka brukowa	P	18.5
Z-3	0+037.13	kostka brukowa	P	16
Z-4	0+045.15	kostka brukowa	P	13
Z-5	0+059.39	kostka brukowa	P	17
Z-6	0+064.04	kostka brukowa	P	20
Z-7	0+073.59	kostka brukowa	P	16.5
Z-8	0+076.98	kostka brukowa	P	16.5
Z-9	0+079.96	kostka brukowa	P	16.5
Z-10	0+102.93	kostka granitowa	P	brak robót
Z-11	0+131.19	kostka brukowa	P	39
W-1	0+040.65	kostka brukowa	P	4
W-2	0+055.44	kostka brukowa	P	6
W-3	0+086.33	kostka brukowa	P	5

Zestawienie istniejących zjazdów indywidualnych i dojazd przewidzianych do remontu (Droga B):

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
Z-1	0+005.49	bitumiczna	P	6.5
Z-2	0+012.35	bitumiczna	P	7
Z-3	0+025.02	bitumiczna	L	4
Z-4	0+025.22	bitumiczna	P	8
Z-5	0+066.25	bitumiczna	L	3.5
Z-6	0+067.78	bitumiczna	P	3.5
Z-7	0+071.76	bitumiczna	L	3.5

Zestawienie istniejących zjazdów indywidualnych i dojazdów przewidzianych do remontu (Droga C):

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m ²]
Z-1	0+014.85	kostka brukowa	P	7
Z-2	0+024.86	kostka brukowa	L	11
Z-3	0+033.73	kostka brukowa	P	8.5
Z-4	0+049.69	kostka brukowa	L	8.5
W-1	0+021.33	kostka brukowa	P	2.5
W-2	0+040.02	kostka brukowa	P	3.5

3.4. Pobocza

Na całym projektowanym odcinku (Etap I i II) zaprojektowano dwustronne pobocza o szerokości 0.5 m (z wyjątkiem miejsc, jest za wąski pas drogowy, wtedy teren pozostaje bez zmian).

3.5. Odwodnienie drogi

W celu zapewnienia prawidłowego i sprawnego odprowadzenia wody zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie nawierzchni drogi poprzez istniejące wpusty kanalizacji deszczowej oraz odprowadzenie wody na nieutwardzony teren działki drogowej (na początku Drogi B).

4. Rozwiązania wysokościowe

Niweletę drogi zaprojektowano z uwzględnieniem warunków terenowych oraz istniejącego stanu zagospodarowania terenu, z uwagi, że to remont to niweleta idzie praktycznie jak w stanie istniejącym. Przy remoncie drogi nie ma konieczności spełnienia zgodności z warunkami technicznymi, jednak pomimo tego, udało spełnić się przepisy, za wyjątkiem kilku łuków pionowych, których promień powinien być nie mniejszy niż 300 m i pochylenia niwelety na krótkim odcinku, która powinna być o pochyleniu max 12%.

Etap I

Niweleta remontowanej drogi ma: minimalny spadek podłużny $i_{\min}=5\%$, natomiast maksymalny spadek podłużny $i_{\max}=8.0\%$, z kolei $R_{\min}=500$ m i $R_{\max}=3000$ m. Niweleta na końcu i na początku analizowanego odcinka łączy się ze stanem istniejącym.

Etap II

Droga A

Niweleta remontowanej drogi ma: minimalny spadek podłużny $i_{\min}=0.3\%$, natomiast maksymalny spadek podłużny $i_{\max}=6.5\%$, z kolei $R_{\min}=300$ m i $R_{\max}=1200$ m. Niweleta na końcu i na początku analizowanego odcinka łączy się ze stanem istniejącym.

Droga B

Niweleta remontowanej drogi ma: minimalny spadek podłużny $i_{\min}=2.5\%$, natomiast maksymalny spadek podłużny $i_{\max}=13\%$, z kolei $R_{\min}=200$ m i $R_{\max}=500$ m. Niweleta na końcu i na początku analizowanego odcinka łączy się ze stanem istniejącym i projektowanym Drogi A.

Droga C

Niweleta remontowanej drogi ma: minimalny spadek podłużny $i_{\min}=2\%$, natomiast maksymalny spadek podłużny $i_{\max}=12\%$, z kolei $R_{\min}=70$ m i $R_{\max}=100$ m. Niweleta na końcu i na początku analizowanego odcinka łączy się ze stanem projektowanym Drogi A i B.

5. Konstrukcja nawierzchni

Na podstawie wizji w terenie ustalono i zinwentaryzowano cały odcinek drogi oraz zebrano obszerną dokumentację zdjęciową. Podczas oceny stanu nawierzchni ustalono, że droga posiada nawierzchnię asfaltową i utwardzoną z kruszywa (w zakresie Drogi C). Pochylenie poprzeczne nawierzchni jest zróżnicowane. Nawierzchnia zjazdów jest różna, część jest gruntowa, część utwardzona kruszywem a część z kostki betonowej i granitowej. Wymagają ujednolicenia i wysokościowego dowiązania do korygowanej niwelety drogi.

Z uwagi na powyższą analizę i uzgodnienie z Zamawiającym przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

Etap I i II

Konstrukcja nawierzchni drogi Etap I i II (Droga A i B)

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70
- 4 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70
- 8 cm – górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31.5 stab. mechanicznie
- 10 cm – dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stab. Mechanicznie.

Konstrukcja nawierzchni drogi Etap II (Droga C)

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70
- 4 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70
- wyrównanie istniejącej podbudowy

Konstrukcja pobocza

- 20 cm – warstwa kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5 (2x10 cm)

Konstrukcja chodnika

- 8 cm – betonowa kostka brukowa – szara
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 10 cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5
- 10 cm - warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5

Konstrukcja nawierzchni zjazdów z masy

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70
- 4 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70
- 8 cm – górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31.5 stab. mechanicznie
- 10 cm – dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stab. mechanicznie

Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kostki betonowej

- 8 cm – betonowa kostka brukowa – grafitowa
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 8 cm – górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31.5 stab. mechanicznie
- 10 cm – dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stab. mechanicznie.

6. Zestawienie powierzchni części zagospodarowania terenu

Poniżej zestawiono powierzchnie poszczególnych części zagospodarowania terenu dla obszaru objętego inwestycją:

Etap I

- powierzchnia jezdni – 783 m²
- powierzchnia chodnika – 157 m²
- powierzchnia poboczy – 55 m²
- powierzchnia zjazdów z masy – 16 m²

- powierzchnia zjazdów z kostki betonowej – 15 m².

Etap II

Droga A

- powierzchnia jezdni – 631 m²
- powierzchnia poboczy – 124 m²
- powierzchnia zjazdów i dojazdów z kostki betonowej – 206.5 m².

Droga B

- powierzchnia jezdni – 458 m²
- powierzchnia poboczy – 86 m²
- powierzchnia zjazdów i dojazdów z masy – 36 m²

Droga C

- powierzchnia jezdni – 357 m²
- powierzchnia poboczy – 75 m²
- powierzchnia zjazdów i dojazdów z kostki betonowej – 41 m².

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego Uchwałą nr XI/76/11 Rady Miejskiej w Bolkowie z dnia 31 sierpnia 2011 r. w sprawie w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Bolków, obrębu Świny oraz części obrębów Wierzchosławice, Wierzchosławiczki oraz Stare Rochowice. Opracowanie jest zgodne z ww. planem miejscowym i zlokalizowane na „Terenach komunikacyjnych pozostałych” w planie, oznaczone symbolem KD/p-j.45 jako ciągi pieszo-jezdne-publiczne. Z uwagi na charakter przewidzianych robót budowlanych, pomimo że jest droga gminna publiczna, a przedsięwzięcie kwalifikuje się jako remont drogi, to zachodzi konieczność dostosowania do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, gdyż §2 WT, mówi, że ww. przepisy należy spełnić przy projektowaniu, budowie i przebudowie dróg publicznych.

Podobne stwierdzenie kwalifikacji przedsięwzięcia przyjął sąd w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 14 maja 2018 r. II OSK 3088/17: „Za niesłuszne uznać też należało zarzuty skargi kasacyjnej dotyczące naruszenia art. 4 pkt 19 ustawy o drogach publicznych i art. 3 pkt 8 ustawy Prawo budowlane. Zgodnie z ww. przepisami przez remont - drogi należy rozumieć wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów

budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym; - należy rozumieć wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym. Jak wskazał Sąd I instancji, na drodze nr (...) L została wykonana warstwa asfaltowa wyrównawcza - 4 cm na istniejącej nawierzchni asfaltowej, zaś pod warstwą asfaltową wyrównawczą wykonano naprawę podbudowy drogi tłucznem (przed podjęciem robót budowlanych była to droga częściowo betonowa, a częściowo żwirowa i piaskowa z dodatkiem kruszywa). Zgodzić się należy zatem z poglądem, że nastąpiło przywrócenie pierwotnego stanu drogi przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym. Przez zmianę nawierzchni drogi należy rozumieć zmianę wpływającą na poprawę jakości drogi w szczególności np. z szutrowej na asfaltową albo z gruntowej na brukową lub asfaltową, a zatem przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym. Eksploatacja drogi powoduje, że utwardzone warstwy drogi ulegają naturalnej degradacji, stąd zastępuje się bądź uzupełnia zniszczone warstwy nowymi, doskonalszymi materiałami. Oznacza to, że zmiana zniszczonej utwardzonej nawierzchni na nową nawierzchnię asfaltową wpisuje się w definicję remontu drogi w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych i ustawy Prawo budowlane. W ocenie Naczelnego Sądu Administracyjnego, nie sposób jest przyjąć, że w wyniku położenia warstwy asfaltowej na śladzie drogi utwardzonej, nastąpiło takie podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, że roboty budowlane w tym zakresie można byłoby uznać za przebudowę.

7. Dane informujące o formach ochrony konserwatorskiej

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach objętych formą ochrony konserwatorskiej (z uwagi na zakres robót budowlanych).

8. Wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach terenu górniczego, ani nie oddziałuje na niego wpływ eksploatacji górniczej.

9. Warunki gruntowo-wodne

W obszarze inwestycji występują proste warunki geologiczne i hydrogeologiczne. Założono, że podłoże nawierzchni kwalifikuje się do grupy nośności G1.

10. Wpływ projektowanej inwestycji na środowisko

W wyniku realizacji projektowanej inwestycji, a następnie jej użytkowania nie przewiduje się jakiegokolwiek wpływu pogarszającego stan środowiska naturalnego lub mogącego spowodować jego zachwianie. Przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na zakres planowanych robót, przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością dla środowiska. Niekorzystne oddziaływanie (hałas i emisja zanieczyszczeń do powietrza) wystąpią jedynie podczas prowadzenia robót i będą miały charakter krótkotrwały. Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz pogorszenia środowiska naturalnego. W wyniku przebudowy odwodnienie powierzchniowe nie zachwieje gospodarką wodami opadowymi. Poprawie ulegnie obecny stan odwodnienia. Skala planowanego przedsięwzięcia oraz jego przedmiot, nie wywołują jakiegokolwiek skutków dla bezpośredniego otoczenia przyrodniczego oraz dla wskazanych obszarów.

Planowana inwestycja nie narusza głównych elementów środowiska, nie będzie realizowana na obszarze cennych zbiorowisk roślinnych, siedlisk ryb, płazów oraz na terenach pomników przyrody czy Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Skala i zasięg oddziaływania obejmuje najbliższe sąsiedztwo prowadzonych robót, nie przekroczy poza granice pasa drogowego i znajduje się w znacznej odległości od granic kraju, nie następuje zatem transgraniczne oddziaływanie na środowisko a tym samym planowanej zamierzenie budowlane nie wymaga utworzenia obszaru ograniczenia użytkowania.

Realizacja przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego nie będzie powodować ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, energii elektrycznej oraz środków łączności, dostępu do światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi.

Wykonawca zapewni ochronę przed zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby, jak również ochronę przed zalewaniem wodami opadowymi. Wykonawca robót powinien minimalizować uciążliwości związane z budową tj. hałas, zanieczyszczenia. Prace budowlane należy prowadzić w godzinach dziennych, z użyciem sprzętu spełniającego dopuszczalne normy, będące w należytym stanie technicznym w celu zminimalizowania możliwości wycieku z niego substancji niebezpiecznych.

11. Określenie obszaru oddziaływania obiektu

Zgodnie z art. 3 pkt 20 ustawy – Prawo budowlane, obszarem oddziaływania obiektu jest obszar wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych. W związku, z czym za obszar oddziaływania obiektu w ramach przedmiotowej inwestycji uznaje się działki wskazane jako teren inwestycji tj. w obszarze działek nr w obszarze działek nr 279/3, 298/2, 441 obręb 0002 Bolków, gmina Bolków, powiat jaworski, województwo dolnośląskie. (do których inwestor ma prawo dysponowania na cele budowlane). Obszar oddziaływania obiektu wskazano w oparciu o przepisy podane w punkcie „Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania”.

II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Informacja BIOZ

1. Zakres robót

Przedmiotem niniejszego opracowania jest remont drogi gminnej publicznej realizowanej w dwóch etapach, na odcinkach o kilku kilometrażach roboczych: Etap I - od km 0+000.00 do km 0+160.14 w obszarze działek nr 279/3, 441 obręb 0002 Bolków oraz Etap II - od km 0+000.00 do km 0+146.05 (Droga A); od km 0+000.00 do km 0+107.29 (Droga B); od km 0+000.00 do km 0+075.55 (Droga C), w obszarze działek nr 279/3, 298/2, 441 obręb 0002 Bolków, gmina Bolków, powiat jaworski, województwo dolnośląskie.

2. Kolejność realizacji poszczególnych robót

- Organizacja ruchu na czas budowy
- Obsługa geodezyjna i kierownika budowy przez cały czas trwania robót
- Roboty przygotowawcze
- Roboty rozbiórkowe w tym korytowanie konstrukcji nawierzchni
- Roboty ziemne
- Zabezpieczanie istniejących sieci uzbrojenia terenu
- Ułożenie konstrukcji drogi wraz z nawierzchnią bitumiczną
- Przebudowa zjazdów
- Roboty wykończeniowe i porządkowe oraz odtworzenie terenów zielonych

3. Wykaz istniejących obiektów budowlanych na działkach

W pasie drogowym znajdują się następujące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć wodociągowa
- sieć elektroenergetyczna i napowietrzna linia elektroenergetyczna niskiego napięcia
- sieć gazowa
- sieć teletechniczna
- sieć kanalizacji deszczowej i sanitarnej.

4. Elementy zagospodarowania terenu mogące stanowić zagrożenie

Zasadniczymi elementami zagospodarowania terenu mogącymi stanowić zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi są występujące sieci i linie napowietrzne. Zagrożenie występuje przede wszystkim przy wykonywaniu robót związanych z wykopami.

5. Przewidywane zagrożenia

- Zagrożenie z uwagi na roboty w miejscu istniejących sieci podziemnych i naziemnych
- Zagrożenie związane z transportem i rozładunkiem materiałów budowlanych,
- Wibracje – przy pracy zagęszczarkami,
- Ruch osób postronnych podczas prowadzenia robót,
- Ruch pojazdów w ramach tymczasowej organizacji ruchu.

6. Sposób prowadzenia instruktażu

- Określenie zasad postępowania w przypadku zagrożenia,
- Konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń,
- Zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby.

7. Środki techniczne zapobiegające zagrożeniom

Roboty muszą być wykonywane pod kierownictwem osoby uprawnionej, ponadto roboty w obszarach istniejących sieci podziemnych wykonywać pod nadzorem administratorów tych sieci z zachowaniem warunków podanych w uzgodnieniach branżowych, w tym postępowania w razie stwierdzenia sieci niezainwentaryzowanych lub uszkodzenia sieci. Używać wyłącznie sprawnych maszyn i urządzeń, oraz środków transportu. Sprawność maszyn kontrolować codziennie przed przystąpieniem do robót. Używać środków ochrony osobistej zgodnie z wymaganiami stanowiskowymi (kamizelki, buty, kaski, pasy, rękawice itp.) Właściwe ogrodzenie placu budowy uniemożliwiające dostęp osób postronnych na plac budowy. Właściwe oznakowanie prowadzonych robót zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu. Zapewnienie na budowie środków łączności telefonicznej, sprzętu ppoż. oraz apteczki pierwszej pomocy. Ze względu na występujące zagrożenia podczas realizacji inwestycji wskazane w powyższej informacji BIOZ, kierownik budowy zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Plan BIOZ).

III. OŚWIADCZENIA, ZAŚWIADCZENIA, UPRAWNIENIA I UZGODNIENIA

Oświadczenie projektanta o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej

Ja, niżej podpisany

po zapoznaniu się z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 tej ustawy

oświadczam, że projekt budowlany dotyczący inwestycji:

Remont drogi gminnej realizowany w ramach inwestycji pn. „Przebudowa nawierzchni drogi publicznej nr 112383D położonej na działce nr 279/3 obręb Bolków 0002 – ul. Bema” realizowany w dwóch etapach – Etap I i II

inwestor:

Gmina Bolków, ul. Rynek 1, 59-420 Bolków.

został opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Zawartość projektu budowlanego spełnia wymagania rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, a dokumentacja projektowa jest kompletna z punktu widzenia celu jakiemu ma służyć.

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



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-WK3-RYB-63T *

Pan Michał Stanek o numerze ewidencyjnym DOŚ/BD/0343/14
adres zamieszkania Wierzchostawice 50 , 59-420 Bolków
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-06-01 do 2022-05-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-05-20 roku przez:

Marek Kalinski, 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.



Katowice, dnia 06 czerwca 2013 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 12 ust. 2, 3, 4, art. 13, art. 14 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.), § 15 i § 18 ust. 1 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. 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.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Michał Stanek

mgr inż. budownictwa

ur. dnia 31 stycznia 1983 w Zabrzu

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny SLK/4866/POOD/13
do projektowania
w specjalności drogowej bez ograniczeń

Zakres uprawnień:

- 1) projektowanie obiektów budowlanych związanych z obiektem budowlanym, takim jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
- 2) sprawdzanie projektów budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego,
- 3) sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

Na podstawie §15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

UZASADNIENIE

W wyniku pozytywnego postępowania kwalifikacyjnego i pozytywnego wyniku egzaminu ze znajomości procesu budowlanego oraz praktycznego zastosowania wiedzy technicznej wydanie niniejszych uprawnień budowlanych jest uzasadnione.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo odwołania do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Śl. OIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Michał Stanek
Stanisława Witkacego 43/5
41-813 Zabrze
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający OKK

1.
mgr inż. Piotr Szatkowski
2.
mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.
mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA