

Z P U H Czesław Buczak „P R O F I L ” 98-200 Sieradz ul. Daszyńskiego 3/11 tel. 609075183		Egz. Nr 4.
Nazwa opracowania : Modernizacja nawierzchni drogi dojazdowej do osiedla w Rydzynach.		
Odcinek : od km 0+000 do km 0+369 oraz odcinek od km 0+001,75 do km 0+055 Inwestycja będzie prowadzona na działkach nr 574, 611, 612, 613, 614, 615, 586, 583, 588 i 589.		
Rodzaj opracowania : PROJEKT BUDOWLANY		
Inwestor : Urząd Gminy Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21		
Opracował zespół w składzie:	Nr Uprawnień	Podpisy
inż. Czesław Buczak	upr.proj.2735/94
inż. Robert Krawczyk	
	
	
Data wykonania: Czerwiec 2013	Nr umowy:	z dnia:

Spis treści

Spis treści	02
Zaświadczenie ŁOIIB w Łodzi, Kopia uprawnień, Oświadczenie projektanta.	
1. OPIS BUDOWLANY.....	07
2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	16
Plan sytuacyjny i szkic terenu - Rys. 1. 1– Rys.1.2. Rysunki konstrukcyjne Rys.2.1. – Rys.2.3.	
3.UZGODNIENIA	
1. Upoważnienie od inwestora	
2. Wypis z działek	
3. Wypis z planu zagospodarowania przestrzennego	

ŁÓDZKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
utworzona 23 marca 2002 roku
jako jednostka organizacyjna Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa

Łódź, 29 stycznia 2013 r.

ZAŚWIADCZENIE nr 4145

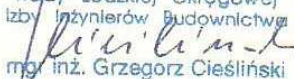
Pan Czesław BUCZAK
zamieszkały: 98-200 Sieradz
ul. Daszyńskiego 3 m. 11

jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
wpisanym pod numerem ewidencyjnym **ŁOD/BD/4145/03**
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody,
które mogą wynikać w związku z wykonywaniem samodzielnych funkcji
technicznych w budownictwie.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne
od dnia 1 marca 2013 r. do 28 lutego 2014 r.

Za zgodność z oryginałem

PRZEWODNICZĄCY

Rady Łódzkiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa

mgr inż. Grzegorz Cieśliński

91-425 Łódź, ul. Północna 39
e-mail: lod@piib.org.pl
www.lod.piib.org.pl

tel: (42) 632 97 39, (42) 630 56 39
NIP: 725-18-49-050
Regon: 473043690

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

Jelenia Góra, 1994- listopad - 25

Nr : 2735/94

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

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

Czesław Buczak

inżynier budownictwa

urodzony dnia 5 września 1966r. w Kamiennej Górze

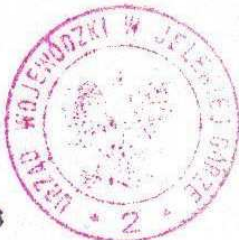
posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji projektanta
w specjalności konstrukcyjno - inżynierskiej w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych

Pan Czesław Buczak jest upoważniony do :

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

Otrzymuje :

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



z UPOWAŻNIENIA WOJEWODY

mgr inż. arch. Ryszard Jępkowski
DYREKTOR WYDZIAŁU
Architekt Wojewódzki

Za zgodność z oryginałem

Oświadczenie

Zgodnie z wymogami art. 20 ust. 4 ustawy „Prawo budowlane” Dz. U. Nr 156 ja niżej podpisany inż. Czesław Buczak projektant projektu modernizacji nawierzchni drogi dojazdowej do osiedla w Rydzynach – Gmina Pabianice, oświadczam, że w/w projekt został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

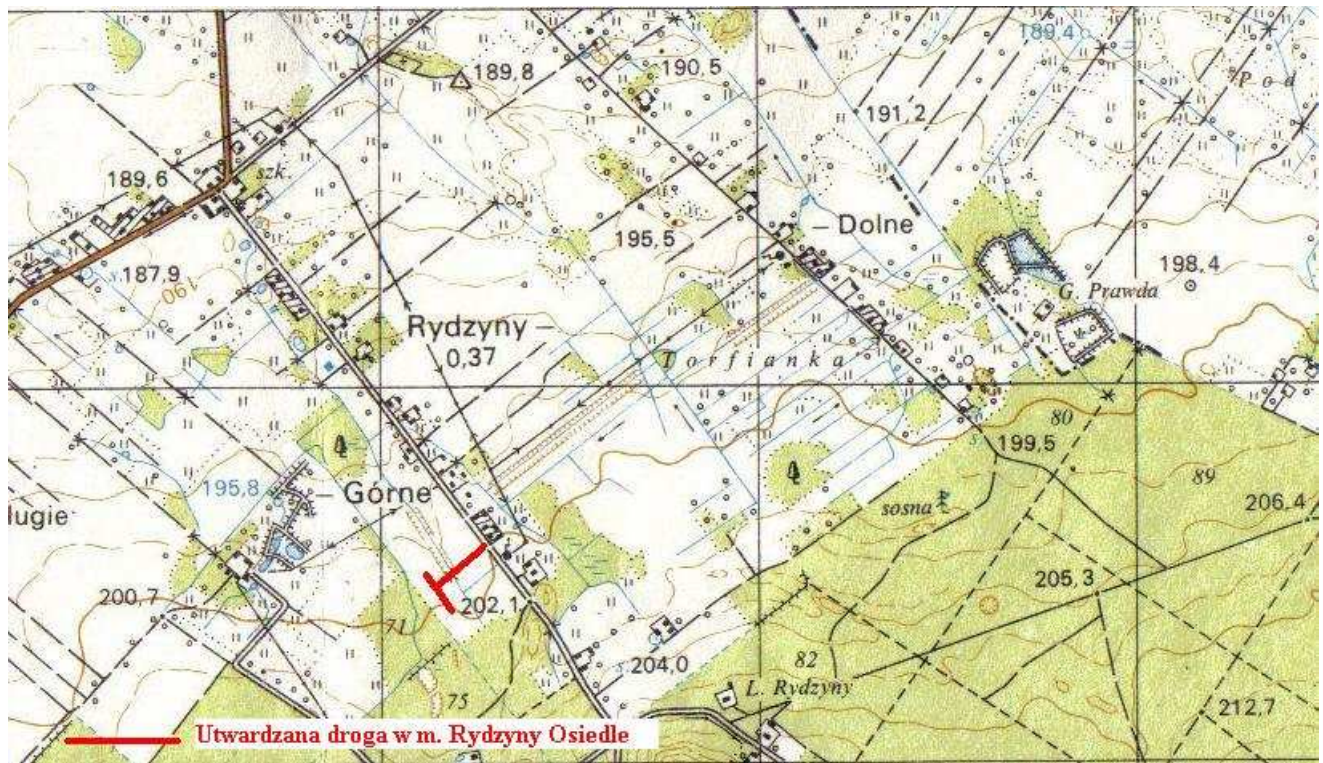
Sieradz dn.

.....

/podpis/

**MODERNIZACJA NAWIERZCHNI DROGI DOJAZDOWEJ DO
OSIEDLA W RYDZYNACH
OD KM 0+000 DO KM 0+369
ORAZ ODCINEK OD KM 0+001,75 DO KM 0+055**

Rysunek poglądowy



1. OPIS BUDOWLANY

OPIS DO PROJEKTU BUDOWLANEGO
MODERNIZACJI DROGI DOJAZDOWEJ DO
OSIEDLA W RYDZYNACH
ODCINEK OD KM 0+000 DO KM 0+369
ORAZ ODCINEK OD KM 0+001,75 DO KM 0+055

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

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

1.1. Przeznaczenie i program użytkowy

Opracowanie dotyczy wykonania projektu budowlanego p.n. „Modernizacja drogi dojazdowej do osiedla w Rydzynach”. Przebudowa będzie prowadzona na odcinku od drogi powiatowej nr 3309E Rydzyny – Potażnia do granicy działek nr 628 (kierunek wschodni) i nr 556 (kierunek zachodni). Droga w obu kierunkach nie posiada przejazdu.

W projekcie przewidziano wykonanie nowej nawierzchni asfaltowej całym odcinkiem wraz z pobocznymi.

Przebudowa będzie prowadzona łącznie na długość 422,25 mb.

Wykonanie robót przewidzianych w projekcie poprawi komfort jazdy całym odcinkiem trasy. Zwiększy się trwałość i żywotność drogi.

1.2. Wykaz działek objętych zadaniem

Inwestycja będzie prowadzona na niżej wymienionych działkach:

Lp.	nr działki	Lokalizacja / obręb	Właściciel
1	611	droga gminna / obrub Rydzyny	Gmina Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21
2	612	droga gminna / obrub Rydzyny	Gmina Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21
3	613	droga gminna / obrub Rydzyny	Gmina Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21
4	614	droga gminna / obrub Rydzyny	Gmina Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21
5	615	droga gminna / obrub Rydzyny	Gmina Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21
6	583	droga gminna / obrub Rydzyny	Gmina Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21

7	586	droga gminna / obręb Rydzyny	Gmina Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21
8	588	droga gminna / obręb Rydzyny	Gmina Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21
9	589	droga gminna / obręb Rydzyny	Gmina Pabianice; 95-200 Pabianice; ul. Torowa 21
10	574	droga powiatowa / obręb Rydzyny	Powiat Pabianicki; 95-200 Pabianice;

Na działce będącej we władaniu Powiatu Pabianickiego inwestycja ogranicza się do włączenia drogi wyjazdowej z osiedla do drogi powiatowej.

Charakterystyczne parametry techniczne dla przebudowywanej drogi:

- całkowita długość drogi –422,25 m,
- powierzchnia drogi około –1540 m²,
- droga osiedlowa – klasy nie określa się,
- kategoria ruchu – nie określa się,
- nawierzchnia bitumiczna,
- szerokość jezdni –3,5 m,
- szybkość projektowana – 30 km/godz.,
- spadek poprzeczny jezdni – dwustronny daszkowy i=2% ,

Pozostałe parametry techniczne:

- szerokość poboczy – 0,75 m całą długością drogi,
- powierzchnia poboczy około – 635 m²,
- pobocza z destruktu gr. 10 cm,
- spadek pobocza i=5% w kierunku granicy pasa drogowego.

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

2.1. Stan istniejący

Droga w miejscowości Rydzyny Osiedle biegnie terenami płaskimi w kierunku południowo – wschodnim i stanowi dojazd do posesji zlokalizowanych wokół pasa drogowego.

Początek drogi przyjęto na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3309E Rydzyny – Potażnia w miejscowości Rydzyny. Kilometraż trasy dla „potrzeb projektu” przyjęto od drogi powiatowej gdzie założono punkt początkowy. Ze względu na rozwidlenie drogi na skrzyżowaniu w km 0+166,67 odcinek I ustalono w kierunku wschodnim od km 0+000 do km 0+369. Dla odcinka II

w kierunku zachodnim nadano mu oddzielny kilometraż od km 0+001,75 do km 0+055. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi 422,25 mb. Szerokość pasa drogowego waha się od 5,8 m do 6,2 m.

W stanie istniejącym droga posiada nawierzchnię:

- z destruktu na odcinku I od km 0+000 do km 0+173 szerokości $3,8 \div 4,5$ m,
- z destruktu na odcinku II od km 0+002 do km 0+006 szerokości $3,8 \div 4,2$ m,
- żwirową na odcinku I od km 0+173 do km 0+369 szerokości $3,4 \div 4,2$ m
- żwirową na odcinku II od km 0+006 do km 0+055 szerokości $3,0 \div 3,7$ m.

Włączenie do drogi powiatowej wykonane z destruktu jest znacznie zawyżone. Celem płynnego połączenia z nawierzchnią drogi powiatowej musi podlegać rozbiórce.

Droga nie posiada odwodnienia. Szerokość pasa drogowego uniemożliwia wykonanie rowów przydrożnych. Odprowadzenie wód z drogi następuje powierzchniowo na przyległe do drogi działki.

W stanie istniejącym zlokalizowano przepust w km 0+112, który (nie będzie on podlegał pracom remontowym) oraz wodociąg przecinający poprzecznie pas drogowy zasilając przyłączami poszczególne posesje.

W większości przypadków granicą pasa drogowego są ogrodzenia poszczególnych posesji.

2.2. Stan projektowany

W wyniku wykonania planowanych robót droga będzie posiadać całym odcinkiem nawierzchnię asfaltową o szerokości 3,5 m.

Przebieg drogi wysokościowo dostosowano do stanu istniejącego podnosząc niweletę drogi o założoną grubość konstrukcji.

Przekrój drogowy zaprojektowano na całym odcinku z obustronnymi poboczami szerokości 0,75 m. Pobocza wykonać z destruktu frakcji $0 \div 35$ mm gr. 10 cm.

Konstrukcję drogi zaprojektowano w oparciu o istniejącą nawierzchnię celem wykorzystania wcześniej wykonanych utwardzeń drogi. W uzgodnieniu z Inwestorem pobocza i podbudowę należy wykonać z destruktu. Destrukt użyty poddać recyklingowi i wzbogaceniu asfaltem od 0,5% do 1%. Zabrania się stosowania destruktu zawierającego w swoim składzie smołę.

Usytuowanie wjazdów do posesji oraz odwodnienie nie ulegają zmianie w stosunku do stanu pierwotnego.

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

Projekt wykonano zgodnie z obowiązującymi normami oraz zasadami wiedzy technicznej.

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

3.1. Warunki ogólne

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

Wykopy będą prowadzone do głębokości 0,14 m na odcinku I od km 0+000 do km 0+020 celem wykonania prawidłowego włączenia do drogi powiatowej.

Warunki gruntowe należy traktować jako proste.

3.2. Konstrukcja drogi

Projektując konstrukcję drogi osiedlowej brano pod uwagę istniejące rodzaje nawierzchni i fakt, że droga nie należy do żadnej kategorii dróg publicznych.

W porozumieniu z Inwestorem przyjęto następujące konstrukcje drogi:

a).w miejscu wykopu od km 0+000 do km 0+020:

-podbudowa z destruktu gr. 10 cm fr. 0-35mm,

-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm.

Razem grubość warstwy 14 cm.

b).na istniejącej nawierzchni z destruktu od km 0+020 do km 0+173 (odcinek I) oraz do km 0+001,75 do km 0+006 (odcinek II):

-podbudowa z destruktu gr. 6 cm fr. 0-35mm,

-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm.

Razem grubość warstwy 10 cm.

c).na istniejącej nawierzchni żwirowej od km 0+173 do km 0+369 (odcinek I) oraz do km 0+006 do km 0+055 (odcinek II):

-podbudowa z destruktu gr. 10 cm fr. 0-35mm,
-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm.
Razem grubość warstwy 14 cm.

Przed przystąpieniem do wykonywania konstrukcji na nawierzchni żwirowej należy dokonać profilowania z nadaniem jej właściwych spadków i wyrównaniem nierówności.

Projekt zakłada wykonanie poboczy z destruktu fr. 0-35 mm gr. 10 cm na całej długości.
Na podbudowę należy stosować czysty destruk bez jakichkolwiek zanieczyszczeń.

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

Włączenie do drogi powiatowej.

Początek przebudowy drogi Rydzyny Osiedle przyjęto na krawędzi drogi powiatowej nr 3309E Rydzyny – Potażnia.

Na włączeniu do drogi powiatowej szerokość drogi osiedlowej będzie wynosić 3,5 m, z obustronnymi łukami o promieniu $R=5$. W projekcie przewidziano pobocza szer. 0,75 wykonane z destruktu fr. 0-35 mm gr. 10 cm.

Połączenie warstwy ścieralnej drogi powiatowej z nową nawierzchnią drogi osiedlowej wykonać poprzez wykonanie niezbędnego wyrównania, ucięcia krawędzi jezdni, oczyszczenia jej i posmarowania. Połączenie obydwu nawierzchni ścieralnych zabezpieczyć taśmą laterbitową bezpośrednio przed ułożeniem nowej warstwy ścieralnej na utwardzanej drodze.

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

Nie dotyczy projektowanej drogi.

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

Rozwiązania techniczno - budowlane w zakresie opracowania:

- przebudowy drogi na długości około 422,25 m;

- wykonania obustronnych poboczy;
- wykonania oznakowania pionowego.

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

Niweletę dostosować do stanu istniejącego w taki sposób, by prowadzone roboty drogowe znacząco jej nie podniosły. Na początku zakresu opracowania rozwiązanie wysokościowe jest determinowane istniejącymi rzędnymi drogi powiatowej. Koniec dostosować do rzędnych istniejącego terenu. Całość po wykonaniu profilu i wyrównaniu podnieść o wielkość konstrukcji drogi.

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

Odprowadzenie wody z jezdni nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego.

Zaleca się Inwestorowi pozyskanie (w najbliższym możliwym czasie) działek przydrożnych celem wykonania odwodnienia pasa drogowego. Ze względu na zbyt wąski pas drogowy i brak możliwości wykonania rowów przydrożnych spływ wody pozostawiono bez zmian.

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

Zastosowane w projekcie rozwiązania techniczne zakładają wykonanie całości zadania w jednym etapie.

Każde dzielenie zadania wymaga bezwzględnie pisemnej zgody projektantów i wydania przez nich pozytywnej opinii w zakresie etapowania. Dzielenie zadania na etapy bez zgody projektantów traktuje się jako naruszenie praw autorskich. Roboty należy prowadzić pod nadzorem osób uprawnionych.

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

a) bilans mocy urządzeń elektrycznych oraz zużywających inne rodzaje energii, stanowiących jego stałe wyposażenie budowlano-instalacyjne, z wydzieleniem mocy urządzeń służących do celów technologicznych związanych z przeznaczeniem obiektu,

b) w stosunku do budynku wyposażonego w instalacje grzewcze lub chłodnicze - właściwości cieplne przegród zewnętrznych, w tym ścian pełnych oraz drzwi, wrót, a także przegród przezroczystych i innych,

c) parametry sprawności energetycznej instalacji grzewczej i innych urządzeń mających wpływ na gospodarkę cieplną obiektu, w tym wentylacyjnych i klimatyzacyjnych,

d) dane wykazujące, że przyjęte w projekcie rozwiązania budowlane i instalacyjne spełniają wymagania dotyczące oszczędności energii zawarte w przepisach techniczno-budowlanych,

Nie dotyczy projektowanej drogi.

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

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

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

Przebudowywana droga osiedlowa stanowi dojazd do działek przy niej zlokalizowanych.

Roboty będą prowadzone na istniejącej już drodze osiedlowej, która jest wykorzystywana w codziennym życiu mieszkańców.

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

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

Inne warianty realizacji inwestycji nie były rozpatrywane. Wariant zero polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia wiązał się z utrzymaniem złego stanu drogi i wynikającymi z tego tytułu uciążliwościami dla jej użytkowników i mieszkańców tj.:

- wysokim zapyleniem,
- wysokim poziomem hałasu,
- wydłużonym czasem przejazdu,
- uszkodzeniami pojazdów.

Jego przyjęcie było nie do zaakceptowania.

Nie brano pod uwagę rozwiązania polegającego na innej lokalizacji drogi z uwagi na wysokie koszty pozyskania gruntu, a także dostępność dla okolicznych mieszkańców.

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

Nie dotyczy projektowanej drogi.

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA