



TRASKO PRACOWNIA PROJEKTOWA

70-211 Szczecin, ul. J. Korzeniowskiego 2/171

tel. kom. 505 92 38 35, e-mail trasko@go2.pl

NIP 851-122-79-50

PROJEKT BUDOWLANO – WYKONAWCZY ZAMIENNY

Tom 2: Branża drogowa

Nazwa obiektu budowlanego:	Budowa drogi rowerowej w ciągu ulicy Barlickiego w Świnoujściu
Adres obiektu budowlanego:	ul. Barlickiego, Świnoujście
Kategoria obiektu budowlanego:	XXV – drogi
Numery ewidencyjne działek:	24,100/4,101/2,101/1 obręb 0014 Świnoujście 14 1, 3, 5, 46/1, 47/1, 49/1, 321, 319/2, obręb 0012 Świnoujście 12
Inwestor:	Gmina Miasto Świnoujście ul. Wojska Polskiego 1/5 72- 600 Świnoujście
Jednostka projektowania:	TRASKO PRACOWNIA PROJEKTOWA Zygmunt Sobolewski 70-211 Szczecin, ul. J. Korzeniowskiego 2/171

Funkcja:	Imię i nazwisko:	nr i specjalność uprawnień	data	podpis
projektant:	mgr inż. Wojciech Sobolewski	ZAP/0053/POOD/13 w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń	15.05.2019	
sprawdzający:	mgr inż. Anna Kwiatkowska	upr. nr ZAP/0198/POOD/12 w specjalności drogowej o projektowania bez ograniczeń	15.05.2019	

SPIS ZAWARTOŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

Rozdział

strona

Rozdział 1.	Cel i zakres oraz podstawy opracowania.....	2
Rozdział 2.	Materiały wyjściowe do opracowania.....	2
Rozdział 3.	Położenie obiektu budowlanego.....	2
Rozdział 4.	Istniejący stan obiektów i zagospodarowania terenu	3
Rozdział 5.	Przeznaczenie i podstawowe parametry techniczne projektowanego obiektu	4
Rozdział 6.	Dostępność obiektu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się	5
Rozdział 7.	Warunki i sposób posadowienia obiektu.....	5
Rozdział 8.	Wpływ obiektu na środowisko oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie.....	9
Rozdział 9.	Informacja o obszarze oddziaływania obiektu.....	10
1.	Oświadczenie projektanta.....	12
2.	Oświadczenie sprawdzającego.....	12
3.	Kopia zaświadczenia Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa dla projektanta	13
4.	Kopia uprawnień budowlanych projektanta	14
5.	Kopia zaświadczenia Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa dla sprawdzającego	16
6.	Kopia uprawnień budowlanych sprawdzającego	17

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

<i>Nr rysunku</i>	<i>Nazwa rysunku</i>	<i>strona</i>
1.1	Plan sytuacyjno – wysokościowy	19
1.2	Plan sytuacyjno – wysokościowy	20
2.1	Przekroje konstrukcyjne A,B	21
2.2	Przekroje konstrukcyjne C,D	22
2.3	Przekroje konstrukcyjne E,F	23
2.4	Przekroje konstrukcyjne G,H	24

I. OPIS TECHNICZNY

Rozdział 1. Cel i zakres oraz podstawy opracowania

W ramach zadania inwestycyjnego pod nazwą „Budowa drogi rowerowej w ciągu ulicy Barlickiego w Świnoujściu” , zostaną wykonane utwardzone nawierzchnie drogi rowerowej wraz z przebudową nawierzchni chodników i jezdni ulicy Barlickiego.

Niniejszy tom projektu budowlano-wykonawczego zawiera rozwiązania lokalizacyjne, geometryczne i konstrukcyjne dla projektowanych nawierzchni.

Przedmiotowy tom jest projektem zamiennym dla projektu branży drogowej opracowanej w maju 2017 r.

Opracowanie opiera się na następujących aktach normatywnych i przepisach techniczno – budowlanych:

- 1) rozporządzenie 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, poz. 430 z późn. zm.);

Rozdział 2. Materiały wyjściowe do opracowania

W opracowaniu projektowanym wykorzystano następujące wyjściowe materiały i informacje:

- 1) zatwierdzona przez Zamawiającego koncepcja trasy rowerowej,
- 2) mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- 3) wizja lokalna terenu wraz z uzupełniającymi pomiarami wysokościowymi istniejących nawierzchni drogowych, wykonane w grudniu 2016 r.;
- 4) Opinia Geotechniczna dla ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia wykonana przez Laboratorium Drogowe Szczecin, maj 201;
- 5) Projekt budowlano-wykonawczy Tom 2: Branża drogowa Budowa drogi rowerowej w ciągu ulicy Barlickiego w Świnoujściu, opracowane w maju 2017;
- 6) Projekt budowlano-wykonawczy miejsca do wypoczynku na działce nr 10/3, opracowanie 05.2019 r.

Rozdział 3. Położenie obiektu budowlanego

Zamierzenie inwestycyjne jest usytuowane na nieruchomościach oznaczonych w ewidencji gruntów i budynków jako działki o numerach:

24,100/4,101/2,101/1 obręb 0014 Świnoujście 14,
1, 3, 5, 46/1, 47/1, 49/1, 321, 319/2, obręb 0012 Świnoujście 12.

Zadanie jest usytuowane na terenie, dla którego obowiązują ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mpzp) :

- uchwała nr XXIV/203/2007 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 13 września 2007 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia jednostka obszarowa V - rejon ulicy Ku Morzu,

- uchwała nr LII/401/2014 Rady Miasta Świnoujście z dnia 27 marca 2014 r., w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście - jednostka obszarowa V - rejon ulicy Ku Morzu.

Przedsięwzięcie jest usytuowane na terenach elementarnych:

- 12.V.KD.Z. Jest to teren drogi publicznej powiatowej, klasy technicznej Z.
- 13.V.KD.L - teren drogi publicznej gminnej, klasy technicznej L, ul. Sosnowa i Czeska,
- LS.V.B.53 – tereny leśne, służące hodowli lasu.

Część zadania realizowana będzie na terenie działki 101/2 obręb 0014 Świnoujście 14, stanowiącej linię kolejową nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, km 98+636.

Działka nr 101/2, na której jest usytuowana jest linia kolejowa jest uznana za teren zamknięty i ujęta w poz. 776 tomu 4 załącznika do decyzji nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe.

Terenem, którym zarządza PKP S.A. jest również działka nr 101/1 obręb 0012 Świnoujście 12. Inwestycja sąsiaduje z terenami kolejowymi – działki nr 54/8, 65, 320, 54/12, 319/1 obręb 0012 Świnoujście.

Rozdział 4. Istniejący stan obiektów i zagospodarowania terenu

Teren zamierzenia inwestycyjnego jest usytuowany na wyspie Wolin. Stanowi ciąg drogi powiatowej nr 5707Z (ul. Barlickiego), stanowiącej oś komunikacyjną klasy technicznej Z. Ulica należy do podstawowego układu komunikacyjnego miasta.

Umowny początek opracowania przyjęto w rejonie skrzyżowania z ulicą Ludzi Morza. W tym miejscu ulica Barlickiego posiada jezdnię z kostki kamiennej. Występują obustronne krawężniki kamienne. Chodnik jednostronny o nawierzchni z płyt betonowych 50x50 i kostki betonowej typu starobruk. Za skrzyżowaniem z linią kolejową nr 401, jezdnią posiada przekrój z jednostronnym chodnikiem. Krawędź jezdni od strony chodnika stanowi krawężnik kamienny starego typu 15x35x130 cm (miejscami występują krótsze krawężniki). W rejonie skrzyżowania z ulicą Sosnową wykonane są nowe nawierzchnie drogi rowerowej i chodników. Droga rowerowa posiada nawierzchnię z kostki betonowej 20x10x8 w kolorze czerwonym, chodnik kostka szara typu starobruk.

Nowe nawierzchnie chodnika i drogi rowerowej kończą się za skrzyżowaniem z ulicą Sosnową. Na dalszym odcinku jezdni ulicy Barlickiego posiada przekrój drogowy – krawędź jezdni jest obramowana krawężnikiem, którego światło wynosi 0 cm lub miejscami nie występuje krawężnik.

Wzdłuż ul. Barlickiego występuje jednostronny chodnik oddzielony od jezdni pasem zieleni. Chodnik posiada nawierzchnię z betonowych płyt 50x50x7 cm. W chodniku wykonane są wjazdy indywidualne do posesji, których nawierzchnie stanowią kostki betonowe o różnej kolorystyce i kształcie. Na opisanym powyżej odcinku chodnik posiada szerokość 2 m. Chodnik jest oddzielony od jezdni pasem zieleni.

Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Czeską do skrzyżowania z ulicą Osiedlową występuje jednostronny chodnik o szerokości 1,5 m, lokalnie powiększonej do 3 m w rejonie przystanku autobusowego. Przystanek autobusowy posiada zatokę.

W pasie zieleni są usytuowane drzewa oraz słupy oświetlenia ulicznego. Odwodnienie jezdni jest do wpustów deszczowych z odprowadzeniem wód do studni chłonnych.

Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Osiedlową do wjazdu na drogę wewnętrzną LNG, ulica Barlickiego posiada przekrój drogowy bez chodników z poboczem gruntowym.

Na skrzyżowaniu z drogą wewnętrzną LNG ul. Barlickiego posiada poszerzony przekrój do ~10 m z wydzielonym pasem do skrętu w lewo w drogę wewnętrzną LNG.

Pod względem wyposażenia w infrastrukturę techniczną, obiekt posiada oświetlenie na odcinku od skrzyżowania z ul. Ludzi Morza do ul. Osiedlowej. Na dalszym odcinku oświetlenia brak.

Skrzyżowanie z linią kolejową nr 401

Ulica Barlickiego krzyżuje się z linią kolejową 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście w km 98+636 oraz torami komunikacyjnymi nr 504 i 505.

Skrzyżowanie z linią kolejową stanowi przejazd kategorii A, wyposażony w rogatki oraz sygnalizację świetlną. Przejazd jest oświetlony.

Nawierzchnię drogową przejazdu w linii nr 401 (tor nr 1) stanowią płyty typ CBP, zabudowane torze o nawierzchni UIC60 na podkładach strunobetonowych PS94 z mocowaniem sprężystym typu SB. W torze nr 1 zabudowane są płyty wewnętrzne środkowe i skrajne (ze skosami). Płyty są nowe, kompletne. Brak jest płyt zewnętrznych. Nawierzchnia asfaltowa jezdni dochodzi do główki szyny. Nawierzchnia chodnika obramowana obrzeżem betonowym 6x25 również dochodzi do główki szyny.

Międzytorze torów nr 1 i 504 zabudowane jest na nawierzchnią bitumiczną na jezdni. Tor nr 504 zabudowany jest płytami CPB zewnętrznymi i wewnętrznymi. Nawierzchnia chodnika dochodzi do główki szyny. Krawędź zabudowy toru nr 504 nie obejmuje całej szerokości chodnika. Wykonane są uzupełnienia z betonowych płyt chodnikowych 50x50 docinanych i obsypanych ziemią zmieszaną z tłucznem.

Międzytorze torów nr 504 i 505 zabudowane jest na nawierzchnią bitumiczną na jezdni. Tor nr 505 zabudowany jest płytami CPB zewnętrznymi i wewnętrznymi, przy czym komplety płyt zewnętrznych ułożone są symetrycznie po obu stronach przejazdu. Nawierzchnia chodnika dochodzi płyty zewnętrznej. Krawędź zabudowy toru nr 505 nie obejmuje całej szerokości chodnika. Wykonane są uzupełnienia z betonowych płyt chodnikowych 50x50 docinanych i obsypanych ziemią zmieszaną z tłucznem.

W torach 504 i 504 nawierzchnię stanowi szyna S49 na podkładach drewnianych z mocowaniem sztywnym typu K.

Rozdział 5. Przeznaczenie i podstawowe parametry techniczne projektowanego obiektu

W istniejącym obiekcie drogowym wykonany zostanie odcinek drogi rowerowej i chodnika. Geometrię drogi rowerowej zaprojektowano przy uwzględnieniu granic pasa drogowego wyznaczonego liniami rozgraniczającymi wg mpzp. Z uwagi na nie pokrywanie się granic działek i linii rozgraniczających na odcinku od km 0+570 – 0+790, w dokumentacji projektowej uwzględniono geodezyjny podział działek.

Projektowany odcinek drogi rowerowej posiadać będzie długość 1458 m, z czego 548 stanowić będzie wspólny ciąg pieszo-rowerowy.

Umwne granice poszczególnych odcinków wyznacza istniejące zagospodarowanie terenu oraz projektowany przekrój.

Pod względem usytuowania w odniesieniu do krawędzi jezdni, drogę rowerową zaprojektowano jako odsuniętą od jezdni. W zależności od dostępnego miejsca odległość odsunięcia wynosi od 1,7 – 3,3 m.

Mając na uwadze uwarunkowania terenowe, zaprojektowano wydzieloną drogę rowerową o szerokości 2,5 m na odcinku od km 0+090 do 0+138 z włączeniem w istniejącą nawierzchnię drogi rowerowej. Odcinek od przejazdu przez ulicę Barlickiego do włączenia w drogę rowerową w rejonie skrzyżowania z ulicą Sosnową, stanowić będzie ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,0 m. Przed skrzyżowaniem z ulicą Sosnową, zaprojektowano wydzieloną drogę rowerową, która łączyć się będzie z istniejącą na tym skrzyżowaniu infrastrukturą. Odcinek ten projektuje się bez różnicowania wysokościowego chodnika i drogi rowerowej.

Za skrzyżowaniem z ulicą Sosnową od km 0+185 do km 0+995 (wlot ul. Osiedlowej) zaprojektowano drogę rowerową usytuowaną obok chodnika z fizycznym rozdzieleniem nawierzchni o różnym przeznaczeniu. Na odcinkach, gdzie szerokość użyteczna chodnika (przeznaczona dla ruchu pieszych) jest większa równa 1,7 m zastosowano wyniesienie powierzchni chodnika ponad drogę dla rowerów. W pozostałych miejscach zastosowano nawierzchnię na tym samym poziomie.

Stycznie z drogą rowerową zaprojektowano ciąg chodnika. Chodnik posiadać będzie szerokość od 1,7 m do 2,6 m. Na odcinku 0+090 - do skrzyżowania z ul. Czeską chodnik posiadać będzie szerokość 2,0 – 2,6 m. Na dalszym odcinku szerokość chodnika wynosi 1,7 m. Chodnik zaprojektowano do skrzyżowania z ulicą Osiedlową.

Od km 0+650 do km 1+000 zaprojektowano ciąg drogi rowerowej o szerokości 2,5 usytuowany obok jezdni i oddzielony od jezdni pasem zieleni. Położenie krawędzi od strony jezdni wyznaczają istniejące słupy oświetleniowe. Krawędź drogi rowerowej zaprojektowano z uwzględnieniem min. 20 cm odstępu od lica słupa. Likwidacji ulega istniejąca zatoka autobusowa. Zaprojektowane odgięcie trasy na długości frontu działki nr 68 uwzględnia rezerwację miejsca pod zatokę autobusową.

Za skrzyżowaniem z ulicą Osiedlową, projektuje się nawierzchnie drogi rowerowej odsunięte od krawędzi jezdni o 1,7 m.

Od km 1+250 do km 1+458 zaprojektowano odcinek drogi rowerowej usytuowanej w miejscu istniejącego pasa do jazdy „na wprost”. Nawierzchnia jezdni w tym miejscu podlegać

będzie rozbiórce. Jezdnia posiadać będzie przekrój o szerokości 6,2 m , analogicznie jak na pozostałych odcinkach.

Projektowany odcinek drogi rowerowej połączony został z nawierzchniami dróg rowerowych stanowiących przedmiot inwestycji pod nazwą „Inwestycje drogowe w rejonie ulicy Ku Morzu w Świnoujściu” - projekt Pracowni Projektowej Dróg i Mostów mgr inż. Ryszard Kowalski.

Pod względem ukształtowania wysokościowego, projektowane nawierzchnie infrastruktury rowerowej, zaprojektowano z uwzględnieniem usytuowania poszczególnych odcinków, których umowne granice wyznaczają skrzyżowania ulic.

Od skrzyżowania z ulicą Ludzi Morza do włączenia w drogę rowerową przy ul. Sosnowej zaprojektowano w dowiązaniu do istniejących wysokości krawędzi jezdni. Wysokość nawierzchni wyznacza istniejący krawężnik jezdni.

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Sosnową do skrzyżowania z ul. Czeską, usytuowanie wysokościowe zaprojektowano po terenie. Stałe punkty wysokościowe tworzą wjazdów do posesji.

Na pozostałym odcinku projektowane nawierzchnie dowiązано do istniejących rzędnych krawędzi jezdni i krawędzi chodników.

Ze względu występujące różnice wysokości poziomów projektowanych nawierzchni i terenów sąsiednich, na części długości frontu działki nr 49 zaprojektowano wykonanie umocnienia skarpy z elementów prefabrykowanych typu L. Zaprojektowana długość wynosi 34 m. Na szczycie prefabrykatów projektuje się mocowanie ogrodzenia segmentowego, stanowiącego barierkę.

W pozostałych miejscach występujące różnice wysokości niweluje się skarpami, których nachylenie stoku wynosi 1:1 i 1:1,5. Przed miejscem do wypoczynku zaprojektowano łagodne zejście o pochyleniu 1:3.

Ukształtowanie skarpy zaprojektowano również na terenie działki 321. Krawędzie projektowanych nawierzchni usytuowane są stycznie do granicy pasa drogowego, natomiast na terenie elementarnym LS.V.B.53 (działka nr 321) uwzględniono wyłącznie wykonanie profilowania skarp z pozostawieniem powierzchni biologicznej i czynnej.

Rozdział 6. Dostępność obiektu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się

W dokumentacji projektowej zastosowane zostały następujące elementy zagospodarowania terenu zapewniające dostępność obiektu osobom o ograniczonej możliwości poruszania się:

- przejścia dla pieszych posiadają obniżone krawężniki (światło 0 cm) na całej szerokości.
- chodniki posiadać będą szerokość 1,7 – 2,4 m wolnej przestrzeni, co umożliwi omijanie się osób poruszających się na wózkach,
- krawędzie nawierzchni o różnym przeznaczeniu podkreślono przez zastosowanie pasa z kostki o kontrastowej kolorystyce.

Rozdział 7. Warunki i sposób posadowienia obiektu

Warunki posadowienia projektowanego obiektu są przedstawione opinii geotechnicznej przywołanej w rozdziale 2, pkt. 5. W świetle przeprowadzonych badań geotechnicznych podłoża i przedstawionych w opinii geotechnicznej na opiniowanym terenie występują proste warunki gruntowe. Projektowane obiekty budowlane należą do pierwszej kategorii geotechnicznej.

Podłoże pod projektowane nawierzchnie stanowią piaski drobne, wilgotne, w stanie luźnym. Piaski są pochodzenia akumulacji morskiej, w większości jednofrakcyjne. Woda gruntowa znajduje się na głębokości 1,3 – 1,6 m p.p.t.

Głębokość występowania wody gruntowej oraz występujące grunty kwalifikują podłoże do grupy nośności G1.

Roboty ziemne związane z wykonaniem projektowanych nawierzchni polegać będą na usunięciu warstwy humusu (grubość warstwy humusu wynosi 0,30 -0,50 m) , wykonania profilowania i zagęszczenia podłoża dla uzyskania $I_s=1,0$ na głębokości 0,2 m p.p.t i na

powierzchni robót ziemnych oraz wtórnego modułu odkształcenia wynoszącego odpowiednio $E_2=60$ i $E_2=100$ MPa oraz wykonania nasypów pod projektowane poszerzenie korpusu drogowego i nawierzchnie. Do budowy górnej warstwy nasypów należy użyć gruntów dobrze uziarnionych (dobrze zagęszczające się i nie ulegające rozgęszczeniu o odpowiednim wskaźniku różnoziarnistości, niewysadzinowych, o odpowiednim wskaźniku wodoprzepuszczalności. Gruntami spełniającymi wymagania dla warstwy górnej nasypów są piaski grube i średnie, żwir oraz mieszaniny piasków i żwiru, przy czym piaski mogą być wyselekcjonowane z miejscowych wykopów lub ukopów, a cała mieszanka dobrana laboratoryjnie. W strefie przemarzania nie dopuszcza się wbudowywania gruntów wysadzinowych, to jest o kapilarności biernej $> 1,3$ m zawierające $> 20\%$ cząstek mniejszych od $0,05$ mm i $> 3\%$ cząstek mniejszych niż $0,002$ oraz gruntów organicznych.

Zaprojektowane zostały następujące konstrukcje nawierzchni.

ciąg pieszo-rowerowy:

- kostka betonowa $20 \times 10 \times 8$ cm, prostokątna, bez fazy, kolor czerwony
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4), grubość 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego #0-32 mm, stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 15 cm,

chodniki:

- kostka betonowa $20 \times 10 \times 8$ cm, prostokątna, bez fazy, kolor szary
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4), grubość 3 cm.
- podbudowa z kruszywa łamanego #0-31,5 mm, stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 15 cm.

chodniki z podbudową (na wjazdach) :

- kostka betonowa $20 \times 10 \times 8$ cm, prostokątna, bez fazy, kolor szary
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4), grubość 3 cm.
- podbudowa z kruszywa łamanego #0-31,5 mm, stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 15 cm.

droga rowerowa:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S na z zastosowaniem jasnego kruszywa - współczynnik luminacji $Q_d \geq 70$, grubość warstwy 3 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC8S, grubość warstwy 2 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego #0-31,5 mm, stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 15 cm.

droga rowerowa z podbudową (na wjazdach):

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S na z zastosowaniem jasnego kruszywa - współczynnik luminacji $Q_d \geq 70$, grubość warstwy 4 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC8S, grubość warstwy 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego #0-31,5 mm, stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 15 cm.

Przy zbliżeniach do pni drzew zaprojektowano nawierzchnie wodoprzepuszczalne z mieszanki mineralno-żywicznej i spoiwa na bazie żywic syntetycznych:

- warstwa ścieralna z kruszywa o frakcji 4-6 mm ze spoiwem na bazie żywic epoksydowych, grubość warstwy 2,5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego #4-31,5 mm, stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 17 cm.

Zabezpieczenie pni przy skarpach nasypów stanowi kieszka faszynowa, wbijana w grunt od strony nasypu.

Dla projektowanych nawierzchni dróg rowerowych, chodników i ciągów pieszo-rowerowych, obramowanie krawędzi nawierzchni stanowią obrzeża betonowe 8x30 cm oraz krawężniki 15x30 cm posadowione na ławie z betonu C12/15.

Na wjazdach obramowanie projektowanych nawierzchni stanowi opornik betonowy 12x25 cm posadowiony na ławie betonowej z betonu C12/15.

Obramowanie krawędzi projektowanych nawierzchni jezdni stanowią krawężniki betonowe posadowione na ławie z oporem z betonu C12/15. Światło projektowanego krawężnika wynosi 10 cm. Na przejściach dla pieszych światło projektowanego krawężnika wynosi 0 cm.

Dla nawierzchni bitumicznych projektowanego ciągu drogi rowerowej przyjęto stosowanie krawędzi uciętej przy wbudowaniu (bez krawężników).

Rozbiórkom podlegać będą istniejące nawierzchnie chodników, nawierzchnie wjazdów oraz jezdni w miejscu projektowanej drogi rowerowej i nawierzchnie drogowe na skrzyżowaniu z linią kolejową nr 401.

Zestawienie projektowanych nawierzchni:

rodzaj nawierzchni	powierzchnia j.m.
kostka betonowa 20x10x8, bez fazy czerwona, podbudowa 15 cm	416 m ²
kostka betonowa 20x10x8, bez fazy szara, podbudowa 15 cm	1460 m ²
kostka betonowa 20x10x8, bez fazy szara, podbudowa 15 cm	106 m ²
masa mineralno-asfaltowa z jasnym kruszywem	1960 m ²
masa mineralno-asfaltowa z jasnym kruszywem	1550 m ²
masa mineralno-asfaltowa z jasnym kruszywem (podbudowa zjazdu)	140 m ²
nawierzchnie z kostki betonowej - przełożenie	50 m ²
kruszywo łamane	130 m ²
humus z obsianiem trawą	1100 m ²
darnina	300 m ²
masa mineralno-asfaltowa (warstwa ścieralna i wiążąca - przejazd)	24 m ²
płyta CBP	48 m ²
nawierzchnia mineralno-żywiczna	90 m ²
suma:	7374 m ²

przeznaczenie	powierzchnia j.m.
droga rowerowa	1960 m ²
zjazdu	296 m ²
ciąg pieszo-rowerowy	2056 m ²
chodnik	1460 m ²
jezdni	72 m ²
pobocza	130 m ²
powierzchnie biologicznie czynne	1400 m ²
suma:	7374 m ²

Skrzyżowanie z linią kolejową nr 401

Roboty związane z wykonaniem nawierzchni drogowej przejazdu obejmować będą rozbiórkę istniejących nawierzchni chodnika na całej szerokości działki nr 101/2 oraz na międzytorzach torów nr 1 i 505 oraz 505 i 504. Rozbiórce podlegać będzie też zabudowa z płyt CPB w torach nr 504 i 505, które z uwagi na zużycie materiału nie nadawać się będą do ponownej zabudowy.

W miejscu rozebranych nawierzchni chodnika, zaprojektowano wykonanie nawierzchni z kostki betonowej bez fazy na odcinkach od granicy działki do skrajnych toków szynowych torów nr 1 i 505 oraz nawierzchni bitumicznych. Krawędź nawierzchni obramowana obrzeżem betonowym 8x30 cm. Nawierzchnie bitumiczne zaprojektowano stycznie do główki szyny. Projektuje się wykonanie w strefie przy szynie wycięcia warstwy ścieralnej i zalanie bitumiczną masą zalewową do stosowania na gorąco. W torach nr 504 i 505 zaprojektowano wymianę płyt CPB na nowe z zastosowaniem płyt skrajnych (ze ściętymi skosami) i dostosowaniem krawędzi zabudowy przejazdu projektowanej krawędzi ciągu pieszo-rowerowego. Od strony zewnętrznej torów nr 504 i 505 zaprojektowano wymianę kompletów płyt CPB zewnętrznych. Na międzytorzu torów 504 i 505 przyjęto wykonanie nowej warstwy bitumicznej na całej szerokości przejazdu (jezdni i ciągu pieszo-rowerowy).

Zestawienie projektowanych nawierzchni:

teren kolejowy	
kostka betonowa 20x10x8, bez fazy czerwona	70 m ²
masa mineralno-asfaltowa (warstwa ścieralna i wiążąca - przejazd)	24 m ²
płyta CPB	48 m ²
	<hr/>
	142 m ²

Skala oraz zakres robót przy wymianie nawierzchni drogowej przejazdu, umożliwia wykonywanie prac bez zamknięć torów i bez ograniczeń prędkości pociągów, w przerwach pomiędzy pociągami.

W poszczególnych etapach roboty wykonywać należy z podziałem poszczególne fazy ze względu na specyfikę kolejową:

- faza 1 roboty rozbiórkowe w torze nr 504, 505 z ograniczonym ruchem drogowym na przejeździe
- faza 2 roboty budowlane – zabudowa nawierzchni przejazdowej w torze nr 504, 505 z ograniczonym ruchem drogowym na przejeździe
- faza 3 roboty budowlane – zabudowa nawierzchni na międzytorzach, na ciągach pieszo-rowerowych z zamkniętym ruchem drogowym na przejeździe

Pracownikom wykonawcy, którzy będą wykonywać czynności na obszarze kolejowym linii kolejowych i w jego sąsiedztwie powinna być przekazana informacja przez przedstawiciela jednostki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ściśle zgodnie z „Wytycznymi sposobu dostarczania informacji oraz poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” Ibh-101 (załącznik do zarządzenia Nr 22 / 2013 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15 października 2013 r.). Należy wyznaczyć koordynatora sprawującego nadzór nad bezpieczeństwem wszystkich pracowników (różnych przedsiębiorstw) zatrudnionych na terenie budowy i pracowników kolejowych wykonujących czynności na terenie budowy, z ustaleniem zasad współpracy i współdziałania uwzględniającego sposoby postępowania w przypadku wystąpienia zagrożeń dla zdrowia lub życia pracowników, pisemnie poinformować pracowników o wyznaczeniu koordynatora w regulaminach prowadzenia robót poszczególnych pracodawców lub w instrukcjach bezpieczeństwa i higieny pracy. Ponadto, wymagane jest co do koordynatora do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy postępowanie w zakresie obszaru kolejowego linii kolejowej ściśle zgodnie z „Wytycznymi sposobu dostarczania informacji oraz poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” Ibh-101.

W przypadku uszkodzenia infrastruktury kolejowej związanej z prowadzeniem ruchu kolejowego, miejsce takie należy osłonić sygnałami kolejowymi D1 „Stój” i niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu stacji Świnoujście.

Rozdział 8. Wpływ obiektu na środowisko oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie

Głównymi odpadami innymi niż niebezpieczne powstałymi w wyniku realizacji przedsięwzięcia będą:

kod:17 01 01 odpady z betonu. Źródłem odpadu będą rozbierane obramowania nawierzchni, nawierzchnie chodników. Przeciętna ilość odpadu wyniesie 200 Mg,

kod: 17 03 02 odpady asfaltowe. Źródłem odpadu będą rozbierane nawierzchnie drogowe. Przeciętna ilość odpadu wyniesie 120 Mg

kod:17 04 05 złom stalowy. Źródłem odpadu będą demontowane znaki drogowe i słupki. Przeciętna ilość odpadu wyniesie 2 Mg.

kod:17 05 04 gleba i ziemia. Źródłem odpadu będzie zdjęty humus. Przeciętna ilość odpadu wyniesie 350 Mg.

Pozostałe odpady powstałe w wyniku realizacji przedsięwzięcia w ilości nie przekraczającej 5 Mg:

kod: 08 01 11* Odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne

kod: 08 01 12 Odpady farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11

kod: 08 04 09* Odpadowe kleje i szczeliwa zawierające rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne

kod: 08 04 10 Odpadowe kleje i szczeliwa inne niż wymienione w 08 04 09

kod:15 01 01 Opakowania z papieru i tektury

kod: 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych

kod: 15 01 03 Opakowania z drewna

kod: 15 01 04 Opakowania z metali

kod: 15 01 05 Opakowania wielomateriałowe

kod: 15 01 06 Zmieszane odpady opakowaniowe

kod: 15 01 07 Opakowania ze szkła

kod: 15 01 09 Opakowania z tekstyliów

kod:150110*Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone

kod: 15 02 02* Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nie ujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi

kod: 15 02 03 Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02

kod: 17 01 07 Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06

kod: 17 01 81 Odpady z remontów i przebudowy dróg

kod: 17 01 82 Inne niewymienione odpady

Klimat akustyczny podczas realizacji prac budowlanych determinowany będzie technologią prac budowlanych przy:

- robotach ziemnych,
- budowie nawierzchni utwardzonych.

W trakcie realizacji inwestycji należy spodziewać się krótkotrwałego wzrostu poziomu hałasu, wynikającego z pracy sprzętu budowlanego.

Część prac możliwe jest do wykonania ręcznego, jednak konieczne będzie okresowe użycie środków transportu, jak również maszyn budowlanych typu:

- koparki, koparko-spycharki, spycharki,
- samochodów dostawczych,
- pił spalinowych lub elektrycznych,
- wiertarek,
- zagęszczarek, walców itp.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- wystąpią okazjonalne emisje niewielkich ilości gazów (tlenek węgla, tlenki azotu),
 - wystąpią okresowe emisje z silników samochodów dostawczych, maszyn budowlanych.
- Wymienione emisje do powietrza będą krótkotrwałe i niewielkie wagowo.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zużycie wody wystąpi:

- w obrębie okresowych baz stacjonowania sprzętu i pojazdów użytkowanych do realizacji przedsięwzięcia.
- przy zagęszczaniu podłoża i podbudów.

Podczas eksploatacji obiektu nie występuje zużycie wody, gazu i ciepła.

Rozdział 9. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu

1) Przepisy prawa i opracowania specjalistyczne w oparciu, o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu:

-ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.),

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z późn. zmianami (tekst jednolity Dz.U. poz. 124 z dnia 29 stycznia 2016 r.),

2) Ochrona obiektów i obszarów przed hałasem i wibracjami

Ruch rowerów poruszających się po terenie planowanej inwestycji nie stanowi zagrożenia dla klimatu akustycznego terenów zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia. Ruch rowerowy nie jest źródłem hałasu.

3) Ochrona powietrza

Planowana rozbudowa obiektu o infrastrukturę rowerową, nie spowoduje przekroczeń obowiązujących standardów ochrony powietrza.

4) Ochrona wód i powierzchniowych utworów geologicznych

Jednostka planistyczna jest usytuowana w strefie ochrony ujęcia wody „ODRA”, „WARSZÓW”.

Biorąc pod uwagę zakres inwestycji oraz typ i charakterystykę zbiorników wodnych, należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia na etapie eksploatacji:

- nie spowoduje ingerencji w układ morfologiczny zbiorników wodnych;
- nie spowoduje naruszenia i zmiany ilościowej zasobów wodnych;
- nie spowoduje zmiany poziomów zwierciadła wód ani reżimu hydrologicznego przepływów powierzchniowych i zmian poziomów zwierciadła wód podziemnych w jej zlewni;
- nie spowoduje pogorszenia jakości wód powierzchniowych i wód podziemnych w jej granicach w stosunku do stanu aktualnego.

Charakter inwestycji oraz zakres robót ziemnych przewidzianych przy realizacji inwestycji nie wskazuje na możliwość zaistnienia w/w procesów.

5) Ochrona przyrody, krajobrazu, gruntów rolnych i leśnych

W fazie eksploatacji obiektu nie wystąpią negatywne oddziaływania na roślinność i jej siedliska w terenach sąsiednich. Eksploatacja nie powoduje negatywnych oddziaływań na stosunki wodne, nie występuje osuszanie terenów sąsiednich. Eksploatacja obiektu nie przyczynia się do rozprzestrzeniania się w środowisku przyrodniczym inwazyjnych gatunków roślin i w związku z tym nie wystąpią zagrożenia dla populacji i ich różnorodności biologicznej w terenach sąsiednich. Zastosowane w dokumentacji projektowej nasadzenia drzew uwzględniają nie wprowadzanie do środowiska obcych gatunków roślin.

Teren inwestowania nie znajduje się pomiędzy ciekami i zbiornikami wodnymi, na odcinku o długości 350 m graniczy z terenem leśnym. Ponieważ ruch rowerowy nie stanowi przeszkody na szlakach migracji zwierząt, a także nie przechodzi przez teren będący dla zwierząt atrakcyjnymi żerowiskami, nie występują i nie wystąpią istotne zagrożenia dla zwierząt przemieszczających się po powierzchni ziemi.

6) Ochrona środowiska kulturowego

Realizacja infrastruktury rowerowej i nowe zagospodarowanie terenu, będzie miało korzystne oddziaływanie na fizjonomię krajobrazu. Przedmiotowe przedsięwzięcie jest obiektem liniowym i w związku z tym nie wystąpią oddziaływania na panoramy i osie widokowej, gdyż w granicach wyznaczonych działek nie będą realizowane obiekty kubaturowe lub inne dominanty wysokościowe. Zrealizowana inwestycja powinna zostać pozytywnie odebrana przez mieszkańców sąsiednich terenów zabudowanych, gdyż jest zgodna z obecnymi trendami polityki dla transportu indywidualnego. Na terenie inwestowania nie występują obiekty zabytkowe, wytwory ludzkie podlegające ochronie, miejsca związane z kultem religijnym, jak również pomniki przyrody. Realizacja inwestycji nie ma negatywnego wpływu na środowisko kulturowe.

7) Zagospodarowanie terenów zieleni

Przy realizacji inwestycji wystąpi konieczność wycinki drzew kolidujących z planowanych zagospodarowaniem. Przewidziano wykonanie nowych nasadzeń zastępczych gatunków odpowiadających drzewom wycinanym.

8) Zasięg obszaru oddziaływania

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego oddziaływania środowisko. Nie występuje konieczność tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla przedmiotowej inwestycji.

Ruch rowerowy nie przyczynia się do powstawania oddziaływania w postaci hałasu i emisji spalin. Projekt nie zmienia sposobu ujęcia i odprowadzenia wód opadowych z utwardzonych nawierzchni.

W świetle powyższego, stwierdza się, że planowana inwestycja budowy drogi rowerowej nie ma obszaru oddziaływania.

1. Oświadczenie projektanta

O Ś W I A D C Z E N I E

Oświadczam, jako projektant, że niniejszy PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY Tom 2: Branża drogowa, został sporządzony zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Szczecin, dnia 15.05.2019 r.

2. Oświadczenie sprawdzającego

O Ś W I A D C Z E N I E

Oświadczam, jako sprawdzający, że niniejszy PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY Tom 2: Branża drogowa, został sporządzony zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Szczecin, dnia 15.05.2019 r.

3. Kopia zaświadczenia Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa dla projektanta



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ZAP-D5E-V49-9X6 *

Pan Wojciech SOBOLEWSKI o numerze ewidencyjnym ZAP/BD/0003/14

adres zamieszkania ul. Pilska 9, 71-788 SZCZECIN

jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2019-02-01 do 2019-07-31.

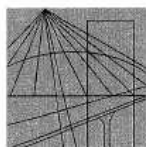
Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2019-02-14 roku przez:

Jan Bobkiewicz, Przewodniczący Rady Zachodniopomorskiej 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.

4. Kopia uprawnień budowlanych projektanta



ZACHODNIOPOMORSKA
O K R Ę G O W A
I Z B A I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK-0054-0030(3)/13

Szczecin, 12 czerwca 2013 r.

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, ze zm.), art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, ze zm.) oraz § 18 ust. 1 pkt 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, ze zm.) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 267), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan mgr inż. Wojciech Sobolewski

urodzony dnia 07 listopada 1979 r. w Szczecinie

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny ZAP/0053/POOD/13

w specjalności drogowej

do projektowania bez ograniczeń.

1. Uprawnienia budowlane w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń, uprawniają do:

1) projektowania obiektu budowlanego, takiego 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,

zgodnie z § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie;

2) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie nadanej specjalności, zgodnie z § 15 ww. rozporządzenia.

2. Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 oraz art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane niniejsze uprawnienia, w zakresie objętym nadaną specjalnością, stanowią również podstawę do:

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

Uzasadnienie


W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

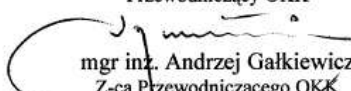
Pouczenie

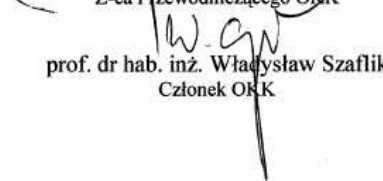
Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Zachodniopomorskiej Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Szczecinie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej




mgr inż. Mieczysław Ołtarzewski
Przewodniczący OKK


mgr inż. Andrzej Gałkiewicz
Z-ca Przewodniczącego OKK


prof. dr hab. inż. Władysław Szaflik
Członek OKK

Otrzymują:

1. Pan Wojciech Sobolewski
ul. Piłska 9
71-788 Szczecin
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. Okręgowa Rada ZOIIIB
4. OKK – aa

5. Kopia zaświadczenia Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa dla sprawdzającego



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ZAP-HWZ-NQ6-LMI *

Pani Anna KWIATKOWSKA o numerze ewidencyjnym ZAP/BD/0049/13
adres zamieszkania ul. Piłsudskiego 40/17, 72-010 POLICE
jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2019-02-01 do 2019-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2019-01-07 roku przez:

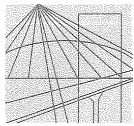
Jan Bobkiewicz, Przewodniczący Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(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 bezpieczny

6. Kopia uprawnień budowlanych sprawdzającego



ZACHODNIOPOMORSKA
O K R Ę G O W A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK-0054-0044/12

Szczecin, 11 grudnia 2012 r.

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, ze zm.), art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, ze zm.) oraz § 18 ust. 1 pkt 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, ze zm.) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.)

decyzją Zachodniopomorskiej Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Pani mgr inż. Anna Kwiatkowska
urodzona dnia 12 maja 1981 r. w Wałbrzychu

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny ZAP/0198/POOD/12

w specjalności drogowej
do projektowania bez ograniczeń.

1. Uprawnienia budowlane w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń, uprawniają do:
 - 1) projektowania obiektu budowlanego, takiego 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,zgodnie z § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie;
 - 2) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie nadanej specjalności, zgodnie z § 15 ww. rozporządzenia.
2. Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 oraz art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane niniejsze uprawnienia, w zakresie objętym nadaną specjalnością, stanowią również podstawę do:
 - 1) sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego;
 - 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

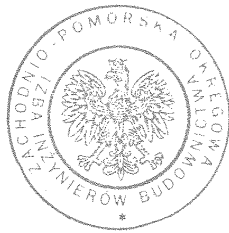
Uzasadnienie

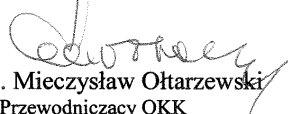
W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

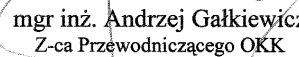
Pouczenie

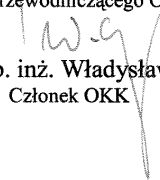
Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Zachodniopomorskiej Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Szczecinie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej




mgr inż. Mieczysław Ołtarzewski
Przewodniczący OKK


mgr inż. Andrzej Gałkiewicz
Z-ca Przewodniczącego OKK


prof. dr hab. inż. Władysław Szaflik
Członek OKK

Otrzymują:

1. Pani Anna Kwiatkowska
ul. Piłsudskiego 40/17
72-010 Police
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. Okręgowa Rada ZOIB
4. OKK ZOIB – aa