

## 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.....	6
3.4. Pobocza.....	7
3.5. Odwodnienie drogi.....	7
3.6. Ścieki drogowe „trójkątne”.....	7
3.7. Ścieki drogowe „korytkowe”.....	7
4. Rozwiązania wysokościowe.....	8
5. Konstrukcja nawierzchni.....	8
6. Zestawienie powierzchni części zagospodarowania terenu.....	9
7. Dane informujące o formach ochrony konserwatorskiej.....	11
8. Wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego.....	11
9. Warunki gruntowo-wodne.....	11
10. Wpływ projektowanej inwestycji na środowisko.....	11
11. Określenie obszaru oddziaływania obiektu.....	12
II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	13
III. OŚWIADCZENIA, ZAŚWIADCZENIA, UPRAWNIENIA I UZGODNIENIA.....	15
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	18
1. Plan sytuacyjny – rysunek nr 1.0.....	19
2. Plan sytuacyjny – rysunek nr 1.0a.....	20
3. Profil podłużny – rysunek nr 2.0.....	21
4. Przekroje normalne, szczegóły – rysunek nr 3.0.....	22
5. Przekroje poprzeczne – rysunek nr 4.1-4.5.....	23

## 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, na odcinku o kilometrażu roboczym od km 0+000.00 do km 0+546.04 w obszarze działek nr 245, 418 obręb 0005 Mysłów oraz wykonania chodnika wzdłuż działki nr 243 obręb 0005 Mysłów, 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 w miejscu, gdzie kończy się nawierzchnia z asfaltu na drodze gminnej (rejon „skrzyżowania” z działką drogową nr 425), tj. działka drogową nr 418, obręb 0005 Mysłów, a kończy przy granicy działki drogowej nr 245 z działką drogową nr 249, obręb 0005 Mysłów. Trasa projektowanego odcinka drogi przebiega po ternie górzystym, poza obszarem zabudowanym, za wyjątkiem końca odcinka, gdzie zaczyna się zabudowa mieszkaniowa. Większość drogi otoczona jest przez tereny rolnicze.

### **2.2. Charakterystyka istniejącej drogi**

Droga gminna na analizowanym odcinku jest drogą jednojezdniową o jednym pasie ruchu w dwóch kierunkach, szerokości około 3.5 m. Posiada pobocza, które są porośnięte trawą.

#### **Konstrukcja nawierzchni**

Obecnie droga posiada nawierzchnię utwardzoną z kruszywa, fragmentami widnieje stary asfalt. Pochylenie poprzeczne nawierzchni jest zróżnicowane. Nawierzchnia zjazdów jest zróżnicowana, część jest gruntowa, a część utwardzona kruszywem. Wymagają ujednolicenia i wysokościowego dowiązania do korekty niwelety drogi.

#### **Odwodnienie**

Odwodnienie na analizowanym odcinku drogi realizowane jest powierzchniowo, na nieutwardzony teren działki drogowej oraz do istniejącego ścieku betonowego i rowu zlokalizowanego po lewej strony drogi.

#### **Przepusty**

W pasie drogowym drogi nie ma zlokalizowanych przepustów.

### **2.3. Istniejące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej**

W pasie drogowym (działek nr 245 i 418) nie znajdują się żadne obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej. W pasie drogowym (działka 243) znajdują się następujące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć wodociągowa
- sieć elektroenergetyczna
- napowietrzna linia elektroenergetyczna niskiego napięcia
- sieć teletechniczna

- sieć kanalizacji deszczowej.

## **2.4. Rozbiórki obiektów budowlanych**

Planowana inwestycja nie spowoduje konieczność rozbiórki elementów dróg, poza istniejącą nawierzchnią tłuczniową (korytowanie) i istniejącymi betonowymi ściekami.

W trakcie realizacji zadania (pomimo istniejącej infrastruktury) 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**

Dokumentacja zakłada wykonanie remontu drogi gminnej (działki nr 245 i 418) na odcinku od km 0+000.00 do km 0+546.04. 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 stałej szerokości nawierzchni 3.50 m; z obustronnymi poboczami szerokości 0.5 m; z ściekiem trójkątnym zlokalizowanym po lewej i prawej stronie jezdni (na końcu odcinka).

Początek remontowanego odcinka łączy się z istniejącą nawierzchnią z asfaltu na drodze gminnej (rejon „skrzyżowania” z działką drogową nr 425), tj. działką drogową nr 418, obręb 0005 Mysłów. Od km 0+000 trasa idzie odcinkiem prostym, który kończy się już w km 0+007, następnie zaczyna się lewy łuk kołowy w planie o  $R=160$  m, którego koniec przewidziano w km 0+034. Za łukiem zaprojektowano drugi odcinek prosty o długości 36 m, po czym trasa biegnie od km 0+070 prawym łukiem w planie o  $R=30$  m, który kończy się w km 0+088. Za tym łukiem droga biegnie krótkim odcinkiem prostym długości 13 m, który łączy się w km 0+101 z prawym łukiem kołowym w planie o  $R=55$  m, Łuk kończy się w km 0+149. Dalej zaprojektowano dwa odcinki proste połączone łagodnym łukiem kołowym o  $R=350$  m. W km 0+276 jest prawy łuk kołowy w planie o  $R=70$  m, jego koniec jest w km 0+303. Za łukiem zaprojektowano odcinek prosty o długości 120 m, który w km 0+424 przechodzi w lewy łuk kołowy o  $R=200$  m. Zaraz za łukiem w km 0+447 jest następny odcinek prosty o długości 39 m, po czym zaprojektowano ostatni łuk kołowy (prawy) o  $R=55$  m. Łuk kończy się w km 0+520. Ostatnie metry analizowanego odcinka to odcinek prosty

z łukiem poziomym o  $R=20$  m stanowiący dowiązanie do stanu istniejącego. Cały projektowany odcinek drogi ma pochylenie poprzeczne jezdni 2% nawiązujące do stanu istniejącego.

Na rysunku nr 1.0a pokazano przebieg projektowanego chodnika oraz utwardzonego pobocza (w granicach działki nr 243). Przebieg idzie bez zmian w stosunku do stanu istniejącego w zakresie krawędzi jezdni.

### **3.2. Podstawowe dane techniczne**

#### **Przyjęte parametry projektowe przebudowy nawierzchni drogi (działki 245 i 418)**

- Klasa techniczna drogi: L
- 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: 3.50 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 projektowego chodnika i utwardzonego pobocza (działka 243)**

- Szerokość chodnika: 2.00 m i 1.50 m (netto)
- Szerokość utwardzonego pobocza: 1.00 m.

### **3.3. Zjazdy**

Aby umożliwić skomunikowanie terenów przyległych do remontowanej drogi zakłada się wykonanie remontu zjazdów. Zjazdy zaprojektowano jako bitumiczne, o szerokości od 3.00 m do 3.50 m (szerokości dostosowane do istniejących zjazdów), z obustronnymi poboczami po 0.5 m, ponadto wszystkie przecięcia krawędzi jezdni zjazdów drogi wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 3.00 (z wskazaniem linią przerywaną ich geometrycznego zakończenia na działkach prywatnych – poza opracowaniem).

Jedynie na działce nr 243 zaprojektowano przebudowę zjazdu z kostki betonowej. Pozostałe zjazdy są bez zmian, poza dostosowaniem zjazdu Z-6 do obowiązujących przepisów (szerokość), dodatkowo krawędzie jezdni zjazdów drogi wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu  $R= 10.00$ .

Zestawienie istniejących zjazdów indywidualnych przewidzianych do remontu:

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
Z-1	0+294.37	tłuczniowa	L	brak robót
Z-2	0+305.62	bitumiczna	P	18
Z-3	0+461.35	bitumiczna	P	12
Z-4	0+522.09	bitumiczna	L	10
Z-5	0+068.44	kostka brukowa	P	13

### 3.4. Pobocza

Na całym projektowanym odcinku (działek nr 245 i 418) zaprojektowano dwustronne pobocza o szerokości 0.5 m (z wyjątkiem miejsc, gdzie zaprojektowano ściek trójkątny).

Z kolei na działce nr 243 zaprojektowano pobocze utwardzone szerokości 1.0 m.

### 3.5. Odwodnienie drogi

W celu zapewnienia prawidłowego i sprawnego odprowadzenia wody zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie nawierzchni drogi poprzez projektowane spadki podłużne i poprzeczne, ściek trójkątny i korytkowy oraz odmulenie istniejącego rowu.

### 3.6. Ścieki drogowe „trójkątne”

Ze względu na konieczność prawidłowego odprowadzenia wody z korony drogi zaprojektowano ścieki trójkątne (część w miejscu starego ścieku typu „korytko”), które mają za zadanie doprowadzenie wody do istniejącego rowu (spływ po umocnionej skarpie za pomocą płyty ażurowej 8x40x60 na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 5 cm). Ścieki przewidziano jako prefabrykowane, betonowe.

W miejscach zjazdów przez ściek trójkątny, należy zamontować kraty ze stali ocynkowanej w klasie obciążenia D400, montaż za pomocą śrub do ścieku. Lokalizacja zjazdów zgodnie z częścią rysunkową.

Przyjęto wykonanie ścieków trójkątnych w następujących miejscach:

- km 0+472 – km 0+520, strona prawa, L=48 m,
- km 0+517 – km 0+540, strona lewa, L=23 m.

### 3.7. Ścieki drogowe „korytkowe”

Ze względu na odprowadzenia wody opadowej z jednej strony jezdni (z ścieku trójkątnego) na drugą do istniejącego rowu, w km 0+471 zaprojektowano ściek korytkowy, na którym należy

zamontować kraty ze stali ocynkowanej w klasie obciążenia D400, montaż za pomocą śrub do ścieku. Ścieki przewidziano jako prefabrykowane, betonowe.

#### **4. Rozwiązania wysokościowe**

Niweletę drogi (w granicach działek nr 245 i 418) 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 drugiego łuku pionowego, którego promień powinien być nie mniejsz niż 300 m i pochylenia niwelety od km 0+430 do km 0+445, która powinna być o pochyleniu max 12%. Niweleta remontowanej drogi ma: minimalny spadek podłużny  $i_{\min}=1.5\%$ , natomiast maksymalny spadek podłużny  $i_{\max}=13.0\%$ , z kolei  $R_{\min}=150$  m i  $R_{\max}=1800$  m. Niweleta na końcu i na początku analizowanego odcinka łączy się ze stanem istniejącym.

Niweleta w granicy działki nr 243 jest bez zmian.

#### **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 utwardzoną z kruszywa, fragmentami widnieje stary asfalt. Pochylenie poprzeczne nawierzchni jest zróżnicowane. Nawierzchnia zjazdów jest różna, część jest gruntowa, a część utwardzona kruszywem. Wymagają ujednolicenia i wysokościowego dowiązania do korygowanej niwelety drogi.

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

##### **Konstrukcja nawierzchni drogi**

- 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 pobocza (działki nr 245 i 418)**

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

### **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

### **Konstrukcja utwardzonego pobocza (dz. 243)**

- 17 cm – granitowa kostka 15x17
- 5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 10 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5.

### **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

## **6. Zestawienie powierzchni części zagospodarowania terenu**

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

- powierzchnia jezdni – 1908 m<sup>2</sup>
- powierzchnia chodnika – 262 m<sup>2</sup>
- powierzchnia poboczy – 499 m<sup>2</sup>
- powierzchnia utwardzonego pobocza (dz. 243) – 53 m<sup>2</sup>
- powierzchnia zjazdów z masy – 40 m<sup>2</sup>
- powierzchnia zjazdów z kostki betonowej (dz. 243) – 13 m<sup>2</sup>.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego Uchwałą Rady Miejskiej w Bolkowie z dnia 2 sierpnia 2002 r. w sprawie



w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Bolków. Opracowanie jest zgodne z ww. planem miejscowym. 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 użyto 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 tłuczniem (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 jakichkolwiek 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 należyтым 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 245, 418 obręb 0005 Mysłów oraz wykonania chodnika wzdłuż działki nr 243 obręb 0005 Mysłów, 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, na odcinku o kilometrażu roboczym od km 0+000.00 do km 0+546.04 w obszarze działek nr 245, 418 obręb 0005 Mysłów oraz wykonania chodnika wzdłuż działki nr 243 obręb 0005 Mysłów, 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**

Na placu budowy brak jest innych obiektów budowlanych.

#### **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 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 realizowane w ramach inwestycji pn. „Przebudowa nawierzchni drogi publicznej nr 112410D relacji Mysłów-Radzimowice – dz. 418, 245 obręb Mysłów wraz z wykonaniem chodnika – dz. 243 obręb Mysłów”

**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 Wierzchosławice 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](http://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. CZEŚĆ RYSUNKOWA**