



TRASKO PRACOWNIA PROJEKTOWA

70-390 Szczecin, ul. M. Gorkiego 3/5
tel. kom. 505 92 38 35, e-mail trasko@go2.pl
NIP 851-122-79-50

PROJEKT WYKONAWCZY TOM 2: Drogi

Nazwa obiektu budowlanego:	Rozbudowa ulicy Sienkiewicza w Świnoujściu
Adres obiektu budowlanego:	ul. Sienkiewicza, Świnoujście
Kategoria obiektu budowlanego:	kategoria XXV – drogi kategoria XXVI – sieci elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, kanalizacyjne
Numery ewidencyjne działek:	57,91,78 ,108, 237/7, 171,185 obręb 0001 111, 84/1, 108, 110, 162, 112, 118/2 obręb 0002 471/2, 626 obręb 0004 1, 6, 11, 8/1 obręb 0006
Inwestor:	Prezydent Miasta Świnoujścia – Zarządca dróg publicznych ul. Wojska Polskiego 1/5 72- 600 Świnoujście
Jednostka projektowania:	TRASKO PRACOWNIA PROJEKTOWA Zygmunt Sobolewski 70-390 Szczecin, ul. M.Gorkiego 3/5

Funkcja:	Imię i nazwisko:	nr i specjalność uprawnień	Data	podpis
główny projektant:	mgr inż. Wojciech Sobolewski	ZAP/0053/POOD/13 w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń	06.2021	
sprawdzający:	mgr inż. Anna Kwiatkowska	ZAP/0198/POOD/12 w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń	06.2021	

SPIS ZAWARTOŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

<i>Rozdział</i>		<i>strona</i>
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	3
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.....	9
1.	Oświadczenie projektanta	12
2.	Oświadczenie sprawdzającego	12
1.	Kopia zaświadczenia dla projektanta	13
2.	Kopia uprawnień budowlanych projektanta.....	14
3.	Kopia zaświadczenia dla sprawdzającego	16
4.	Kopia uprawnień budowlanych sprawdzającego	17

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

<i>Nr rysunku</i>	<i>Nazwa rysunku</i>	<i>strona</i>
1.1	Plan sytuacyjno – wysokościowy	
1.2	Plan sytuacyjno – wysokościowy	
2.1	Przekroje konstrukcyjne	
2.2	Przekroje konstrukcyjne	
3.1	Profil podłużny	
3.2	Profil podłużny	
3.3	Profile podłużne	
3.4	Profile podłużne	
4.1	Przekroje poprzeczne	
4.2	Przekroje poprzeczne	
4.3	Przekroje poprzeczne	
4.4	Przekroje poprzeczne	

I. OPIS TECHNICZNY

Rozdział 1. Cel i zakres oraz podstawy opracowania

Celem projektu jest poprawa dostępności drogowej wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta, poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników oraz zmniejszenie uciążliwości ruchu, emisji spalin i hałasu w strefie uzdrowiskowej.

Zakres całego zadania obejmuje:

- rozbiórki istniejących nawierzchni jezdni i chodników,
- wycinkę drzew kolidujących z zagospodarowaniem terenu,
- przebudowę oświetlenia ulicy,
- przebudowę kanalizacji deszczowej,
- usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą podziemną (sieci elektroenergetyczne i teletechniczne, gazowe niskiego i średniego ciśnienia),
- wykonanie nowych nawierzchni jezdni, chodników, ścieżek rowerowych,
- wykonanie nowych nasadzeń zieleni.

Podstawą opracowania jest umowa nr WIM /33/2018, z dnia 02.03.2018 r. zawarta w Świnoujściu pomiędzy Gminą Miasto Świnoujście, reprezentowaną przez mgr inż. Barbarę Michalską – Zastępcę Prezydenta Miasta, a Trasko Pracownia Projektowa Zygmunt Sobolewski.

Przedmiotowy tom projektu budowlanego zawiera rozwiązania lokalizacyjne, geometryczne i konstrukcyjne dla projektowanych nawierzchni utwardzonych jezdni, chodników, ścieżek rowerowych i zatok.

Rozdział 2. Materiały wyjściowe do opracowania

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.;

W zakresie nieuregulowanym wyżej wymienionym rozporządzeniem, zastosowano wymagania ujęte w:

- 2) Tracz Marian: Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych część II; Warszawa 2001

W opracowaniu projektowanym wykorzystano następujące materiały i informacje:

- 3) zatwierdzona przez Zamawiającego koncepcja przebudowy ulicy,
- 4) mapa do celów projektowych w skali 1:500
- 5) wizja lokalna terenu wraz z uzupełniającymi pomiarami wysokościowymi istniejących nawierzchni drogowych,
- 6) opinia geotechniczna dla projektowanej rozbudowy ulicy Sienkiewicza, opracowana przez Przedsiębiorstwo Geotechniczne „GeoGT”, marzec 2020,
- 7) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Rozdział 3. Położenie obiektu budowlanego

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

57,91,78 ,108, 237/7, 171,185 obręb 0001
111, 84/1, 108, 110, 162, 112, 118/2 obręb 0002
471/2, 626 obręb 0004
1, 6, 11, 8/1 obręb 0006

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

uchwała nr LXIX/559/2010 rady miasta Świnoujście z dnia 7 maja 2010 r.w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście, obejmującego obszar Dzielnicy Nadmorskiej Świnoujścia.

Inwestycja realizowana jest w oparciu o przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Rozdział 4. Istniejący stan obiektów i zagospodarowania terenu

Ulica Sienkiewicza stanowi ciąg komunikacyjny klasy technicznej Z, położony na południowym skraju dzielnicy Nadmorskiej. Od północy do ulicy przylegają tereny zabudowy mieszkaniowej uzdrowskiej części miasta. Natomiast od południa ulica jest styczna do terenów o charakterze leśnym i parkowym.

Zagospodarowanie terenu pasa drogowego nie jest jednolite na całej długości. Poszczególne odcinki o charakterystycznym przekroju wyznaczają skrzyżowania z ulicami Moniuszki, Krzywoustego i Chrobrego.

Pierwszy i największy odcinek (pod względem szerokości w liniach rozgraniczających) stanowi fragment ulicy Sienkiewicza od ul. Małachowskiego do skrzyżowania z ul. Moniuszki. Na tym odcinku ulica nie posiada chodników, jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną w stanie świadczącym o jej całkowitym wyeksploatowaniu. Obramowania nawierzchni stanowią krawężniki kamienne 15x35, bez ścieg.

Drugi charakterystyczny przekrój ulicy występuje od skrzyżowania z ul. Moniuszki do skrzyżowania z ulicą ul. Krzywoustego. Na tym fragmencie ulica posiada pojedynczą jezdnię z obustronnymi chodnikami oddzielonymi od jezdni pasami zieleni. W pasach zieleni po obu stronach jezdni występują drzewa tworzące szpalerowe zadrzewienie. W niektórych miejscach pas zieleni od strony południowej został utwardzony i pełni obecnie funkcję zatoki postojowej.

Na tym odcinku jezdnia również posiada nawierzchnię z mas mineralno-asfaltowych obramowaną krawężnikami kamiennymi. Drzewa tworzące szpalerowe zadrzewienie są usytuowane przy krawędzi jezdni. Niektóre z drzew posiadają mocno wyniesiony system korzeniowy z wrośniętymi krawężnikami. Chodniki występują po obu stronach jezdni i posiadają nawierzchnie z różnych materiałów: betonowe płyty chodnikowe 35x35, 40x40, 50x50, kostki betonowe. Występujące zatoki postojowe również posiadają utwardzone nawierzchnie wykonane z płyt żelbetowych wielootworowych.

Trzeci z charakterystycznych przekrojów występuje od skrzyżowania z ul. Krzywoustego do skrzyżowania z ul. Chrobrego. Jest to odcinek ulicy, który posiada pojedynczą jezdnię z szeroką zatoką postojową i jednostronnym chodnikiem usytuowanymi po stronie południowej. Na tym fragmencie ulicy również występują nasadzenia drzew, mających charakter jednostronnego szpaleru.

Pod względem połączeń z istniejącymi drogami innych klas, ciąg ulicy Sienkiewicza posiada połączenia z ulicami:

- Małachowskiego – przedłużenie ulicy odgięte pod kątem zbliżonym do 90°,
- Ujejskiego – skrzyżowanie zwykłe typu T,
- Moniuszki – skrzyżowanie zwykłe o czterech wlotach,
- Orkana – skrzyżowanie zwykłe typu T,
- Matejki – skrzyżowanie zwykłe o czterech wlotach,
- Piłsudskiego – skrzyżowanie zwykłe o czterech wlotach,
- Krzywoustego – skrzyżowanie zwykłe o czterech wlotach,
- Chrobrego – skrzyżowanie zwykłe typu T.

Ulica posiada oświetlenie. Woda deszczowa z utwardzonych nawierzchni jest odprowadzana do wpustów, z których część stanowią studnie chłonne, część jest podłączona do kanalizacji deszczowej.

Rozpoznanie geologiczne wykazało, że podłoże gruntowe inwestycji zbudowane jest z nasypów mineralno – gruzowych, o łącznej udokumentowanej miąższości 0,5 – 1,3 m, pod którymi znajdują się piaski drobne. Woda gruntowa o swobodnym zwierciadle, występuje na głębokościach 1,40 – 2,17 m p.p.t., tj. na rzędnych 0,00 – 1,50 m n.p.m.

Rozdział 5. Przeznaczenie i podstawowe parametry techniczne projektowanego obiektu

Dla zaprojektowanej geometrii układu drogowego zastosowano następujące parametry techniczne:

- klasa techniczna drogi L, Z
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość pasa ruchu od 2,5 do 3,0 m,
- rozwiązania uspokajające ruch w postaci wyniesionych tarcz skrzyżowań, skrzyżowania typu rondo
- chodnik od strony zabudowy, szerokość min.2,0 m, chodnik od strony parku i terenu zalesionego 1,5 m.
- droga rowerowa, szerokość 2,5 m,
- miejsca postojowe w zatokach, w tym miejsca postojowe (do postoju krótkotrwałego) dla autobusów wycieczkowych.

Zastosowane szerokości pasów ruchu wynikają z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w którym dla drogi klasy Z nominalną szerokością pasa ruchu są 3,0 m. Taką szerokość zastosowano na odcinku od skrzyżowania ul. Moniuszki/Prusa (km 0+340.43) do końca opracowania. Na początkowym odcinku zastosowano szerokość pasa ruchu jak dla klasy technicznej L, z uwzględnieniem zmniejszenia nominalnej szerokości o 0,25 m. Wynika to z usytuowania ulicy w pasie drogowym o najmniejszej szerokości i uwzględnieniu stosowania rozwiązań uspokajających ruch.

Usytuowanie skrzyżowań wyznaczają istniejące ciągi ulic.

W ulicy Sienkiewicza zastosowano:

- skrzyżowania zwykle z wyniesioną tarczą (jako element uspokojenia ruchu):

km 0+166.41 skrzyżowanie ul. K.Ujejeskiego,

km 0+476.26 skrzyżowanie ul. W.Orkana,

km 0+623.48 skrzyżowanie ul. J. Matejki,

km 0+842.45 skrzyżowanie ul. J. Piłsudskiego

- rondo małe o średnicy wyspy środkowej 9 m i średnicy zewnętrznej 25 m (podkreślenie wjazdu do strefy z ruchem uspokojonym):

km 0+340.43 skrzyżowanie ul. Moniuszki/Prusa

km 1+107.40 skrzyżowanie ul. B. Krzywoustego,

km 1+455.46 skrzyżowanie ul. B. Chrobrego.

W przypadku rond małych wloty ulic dochodzących poszerzono na odcinkach ~20 m od krawędzi jezdni ronda. Z uwagi na ograniczenia terenowe zamiast wysp kanalizujących obramowanych krawężnikiem, zastosowano różnicowanie kolorem nawierzchni jezdni.

Na całej długości rozbudowywanej ulicy zaprojektowano chodniki oraz ścieżkę rowerową. Chodniki zaprojektowano od początku opracowania do końca odcinka po stronie północnej (wzdłuż zabudowy).

Po stronie południowej zaprojektowano dwukierunkową ścieżkę rowerową przylegającą do jezdni na odcinku od początku do skrzyżowania z ul. Moniuszki/Prusa i na odcinku od skrzyżowania ul. B. Krzywoustego do końca opracowania. Odcinek między skrzyżowaniami Moniuszki/Prusa - B. Krzywoustego, zaprojektowano z chodnikiem o szerokości 1,5 m usytuowanym za pasem zieleni oraz ścieżką rowerową usytuowaną od strony terenu parkowego. Wzdłuż chodnika po stronie południowej uwzględniono zainstalowanie urządzeń małej architektury, którymi są:

nr 1 – ławka z oparciem. Konstrukcja ławki opiera się na stalowych rurach o średnicy 50 mm, stanowiących jednocześnie nogi ławki. Siedzisko wykonane jest z drewna egzotycznego lakierowane na kolor ciemny brąz. Wymiary ławki długość 200 cm, wysokość 89 cm, szerokość 70 cm.

Projektuje się ustawienie 9 szt. ławek.

nr 2- kosz na odpady. Kosz z blachy stalowej o grubości 2 mm ze zintegrowaną popielniczką. Kosz z otworami w dnie. Wymiary; wysokość: 702 mm, szerokość 300 mm, głębokość 350 mm, waga: 21 kg.

Materiał: pojemnik ze stali ocynkowanej ogniowo, malowane proszkowo na kolor DB 703. Sposób mocowania: do zamocowania na słupku. Otwieranie - dno kosza wiszącego otwierane za pomocą patentowego zamka zatrzaskowego: worek wyjmowany, popielniczka wyjmowana, w zestawie 1 klucz.

Projektuje się ustawienie: 20 szt. koszy na odpady ustawionych przy ławkach.

nr 3- stojak na rowery. Konstrukcja stojaka na rowery to forma „odwróconego U”. Materiał: rura stalowa 60 mm ze stali, ocynkowana zanurzeniowo, malowana na kolor czarny. Wymiary; wysokość od powierzchni gruntu: 800 mm, długość: 1000 mm, poprzeczka w odległości od góry 300 mm (w osi rur). Projektuje się ustawienie 3 szt. stojaka na rowery.

Projektuje się ustawienie 9 szt. stojaków.

nr 4- punkt napraw rowerów. Szafka wykonana z profilu stalowego 200x100mm, stalowa ocynkowana, malowanie proszkowe w kolorze z palety RAL. Szafka wyposażona w krzyżowy i płaski wkrętak, klucz nastawny, zestaw kluczy imbusowych w rękojeści, łyżki do opon oraz pompkę z adapterem na wszystkie zawory.

Projektuje się ustawienie 1 szt. punktu napraw.

nr 5- wiatka. Zaprojektowano ustawienie 1 sztuki wiaty o konstrukcji ze stalowych profili ocynkowanych malowanych na kolor z palety RAL. Zastosowano wiatę o wymiarach 3,0 x 0,8 m, ze ścianami ze szkła hartowanego grubości 5 mm. Wiatka wyposażona w ścianki boczne oraz ławkę z listew drewnianych impregnowanych i w ramkę na rozkład jazdy.

Projektuje się ustawienie 1 szt. wiaty.

Wymagane wzornictwo przedstawiono poniżej.



Dla połączenia posesji przylegających do ulicy zaprojektowane zostały zjazdy indywidualne i publiczne, których usytuowanie wynika z usytuowania istniejących bram wjazdowych na posesje. Wjazdy zaprojektowano ze skosem 1:1 (wjazdy indywidualne).

Za skrzyżowaniem Moniuszki/Prusa, w km 0+930 oraz 1+170 zaprojektowano zatoki dla autobusów. Dla zatok zastosowano następujące parametry:

- skos wyjazdowy 1:8,
- skos wjazdowy 1:4,
- długość krawędzi zatrzymania – 20,0 m, przy czym dla zatoki w km 1+170, długość krawędzi zatrzymania wynosi 60 m,
- szerokość zatoki – 3,0 m.

Pod względem ukształtowania wysokościowego, ulic zaprojektowano dowiązując niweletę jezdni do istniejącego terenu z pochyleniami podłużnymi rzędu 0,3- 0,5%.

W zaprojektowanym układzie drogowym zastosowano następujące elementy uspokojenia ruchu:

- wyniesione tarcze skrzyżowań wraz ze zmianą rodzaju nawierzchni,
- małe ronda na wlotach do Dzielnicy Nadmorskiej,
- wyniesione przejścia dla pieszych w ciągu ul. Sienkiewicza.

Ulica posiadać będzie oświetlenie, odwodnienie nawierzchni do wpustów i odprowadzeniem wód deszczowych do kanalizacji deszczowej oraz urządzoną zieleń.

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:

- na szerokości projektowanego przejścia dla pieszych zaprojektowano krawężniki obniżone do światła 0 cm,
- chodniki od strony zabudowy posiadać będą szerokość powyżej 2,0 m, co umożliwi swobodne wyminięcie się dwóch osób poruszających się na wózkach,
- na szerokości projektowanych przejść dla pieszych zaprojektowano pas o szerokości 0,6 m z betonowych płyt 30x30x8 cm ze znakiem wypukłym – kopytki sferyczne. Do oznakowania krawędzi przejścia zastosowano płyty o kontrastowej żółtej kolorystyce,
- przy wyznaczaniu ogólnodostępnych miejsc postojowych, uwzględniono miejsca zastrzeżone dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Rozdział 7. Warunki i sposób posadowienia obiektu

Geotechniczne warunki posadowienia nawierzchni projektowanego obiektu są przedstawione w opinii geotechnicznej wymienionej w rozdziale 2, punkt 6. W świetle przeprowadzonych badań geotechnicznych podłoża, na opiniowanym terenie występują proste warunki gruntowe. Projektowane obiekty budowlane należą do pierwszej kategorii geotechnicznej.

Wierzchnią warstwę podłoża gruntowego stanowią nasypy sklasyfikowane jako niekontrolowane, stanowiące mieszaninę pisku i humusu o grubości warstwy do 0,9 m. Pod warstwą nasypu znajdują się piaski drobne, w stanie luźnym i średnio zagęszczonym. Woda gruntowa o swobodnym zwierciadle stabilizuje się na 1,40 – 2,17 m p.p.t

Głębokość występowania wody gruntowej oraz występujące grunty w strefie bezpośredniej strefie posadowienia konstrukcji nawierzchni drogowych, kwalifikują podłoża do grupy nośności G2.

Z uwagi na występowanie w podłożu gruntów niejednorodnych (pisków humusowych), zaprojektowano wykonanie warstwy ulepszonych podłoża pod konstrukcjami jezdni i chodników.

Z uwagi na występowanie w podłożu gruntów trudnozagęszczalnych, niejednorodnych (z domieszkami), zaprojektowano wykonanie warstwy ulepszonego podłoża.

Roboty ziemne związane z wykonaniem nawierzchni drogowych polegać będą usunięciu nasypów z humusu piaszczystego, na głębokość spodu warstw konstrukcyjnych nawierzchni.

Uwzględniając usytuowanie ulicy w terenie o dużej ilości drzew, przyjęto stosowanie konstrukcji nawierzchni o możliwie najmniejszej grubości w zależności od przeznaczenia nawierzchni i kategorii ruchu.

Dla jezdni zostały zaprojektowane następujące konstrukcje nawierzchni:

KR1 – odcinek od km 0+000 do km 0+323 oraz od km 1+126 – 1+427

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S, grubość warstwy 4 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16 P, grubość 10 cm
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki grunto-cementu o $R_m=2,5$ MPa, grubość warstwy 15 cm

KR2 – odcinek od km 0+354 do km 1+090 z wyłączeniem tarcz skrzyżowań i przejść wyniesionych:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S, grubość warstwy 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W, grubość warstwy 6 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC16 P, grubość 10 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki grunto-cementu o $R_m=2,5$ MPa, grubość warstwy 15 cm

tarcze skrzyżowań i wyniesione przejścia dla pieszych:

- kostka betonowa, grubości 10 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa, grubości 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie #0-32 mm, grubość warstwy 25 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki grunto-cementu o $R_m=2,5$ MPa, grubość warstwy 15 cm

zatoki postojowe:

- kostka betonowa 20x20x8 cm, z wypustkami dystansowymi przestrzeń między kostkami wypełniona humusem,
- podsypka cementowo-piaskowa, grubości 3 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie #0-32 mm, grubość warstwy 25 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z piasku średniego, grubość warstwy 15 cm.

zatoki autobusowe:

- kostka kamienna, $h=18$ cm, cięto-łupana, promieniowana, spoiny wypełnione zaprawą na bazie żywic syntetycznych,
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 3 cm,
- podbudowa grubości 20 cm z betonu cementowego C25/30 zbrojonego siatką 10x10 cm z prętów stalowych \varnothing 12 mm,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki grunto-cementu o $R_m=2,5$ MPa, grubość warstwy 15 cm

chodniki:

- płyta betonowa 25x25x8 cm i 35x25x8 cm obramowanie z kostki granitowej 4/6, ciętej, promieniowanej spoiny w kostce wypełnione zaprawą na bazie żywic syntetycznych,
- podsypka cementowo-piaskowa, grubości 5 cm
- warstwa ulepszonego podłoża z piasku średniego, grubość warstwy 10 cm.

Od strony parku zastosowano nawierzchnie chodników z kruszywa i spoiwa żywicznego o właściwościach drenujących.

chodniki:

- nawierzchnia z kruszywa o frakcji 4 - 6 mm i spoiwa na bazie żywicy epoksydowej,
- podbudowa z kruszywa łamanego #4-32 mm stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 15 cm
- warstwa ulepszonego podłoża z piasku średniego, grubość warstwy 10 cm.

Na ścieżce rowerowej zastosowano nawierzchnię:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S, grubość warstwy 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie #0-32 mm, grubość warstwy 15 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z piasku średniego, grubość warstwy 15 cm.

Nawierzchnię chodników zaprojektowano z uwzględnieniem układu kompozycyjnego stosowanego w Dzielnicy Nadmorskiej.

W chodnikach przy włączeniach do stanu istniejącego przyjęto stosowanie materiału występującego na nawierzchni chodnika tej ulicy. Gdy stan materiału jest dobry, nie nosi oznak nadmiernego użycia, w budowaniu podlegać będzie materiał rozbiórkowy.

Na wlotach dochodzących do skrzyżowań przyjęto wykonanie poszerzeń konstrukcji z układem warstwa jak dla jezdni KR2 i wykonaniu nowej warstwy ścieralnej na całej szerokości wlotu.

Obramowanie krawędzi projektowanych nawierzchni stanowią krawężniki kamienne (z rozbiórki) 15x30 cm, uzupełniane nowymi. Światło krawężnika wynosi 0 (na przejściach dla pieszych i przy rozdzielaniu różnych nawierzchni), 2 cm na wjazdach do posesji i 12 cm w pozostałych miejscach. Krawężnik zaprojektowano na ławie z oporem z betonu C12/15. Ławę bez oporu zaprojektowano dla krawężników z obniżonym światłem (0 i 2 cm). Obramowanie nawierzchni chodnika stanowi obrzeże betonowe 8x30 cm.

Uwzględniając usytuowanie ulicy w terenie o dużej ilości drzew roboty nawierzchniowe oraz przy wykonywaniu obramowania nawierzchni powinny być wykonywane w sposób najmniej szkodzący drzewom lub krzewom.

W fazie budowy należy przestrzegać następujących zasad:

- w stosunku do wszystkich drzew zachowywanych wszelkie uszkodzenia systemów korzeniowych drzew - jeżeli powstaną – muszą zostać natychmiast usunięte.

W stosunku do drzew i krzewów zachowywanych należy przestrzegać następujących zasad ich ochrony:

- niedopuszczalne jest bezpośrednie uszkodzanie drzew - bez względu na rodzaj i przyczynę.
- niedopuszczalne jest magazynowanie na placu budowy, a szczególnie na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew, niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu materiałów zmieniających chemizm gleby (np. sole, impregnaty, rozpuszczalniki, paliwa, oleje, wapno, cement, gips, itp.) oraz magazynowanie, rozsypywanie lub wylewanie do gruntu odpadów, ścieków itp. środków niszczących lub pogarszających drzewom warunki życia.
- niedopuszczalne jest magazynowanie w okresie wegetacji dłużej niż 1 miesiąc materiałów ograniczających wymianę powietrza glebowego w strefie korzeniowej drzew (np. składowisk ziemi z wykopów, piasku, żwiru itp.).
- niedopuszczalne jest palenie ognisk pod drzewami, w celu np. podgrzewania mas bitumicznych, impregnatów, palenie odpadów pobudowlanych.
- niedopuszczalne jest poruszanie się pojazdów zagęszczających glebę pod drzewami oraz obrywających systemy korzeniowe.
- niedopuszczalne jest prowadzenie prac ziemnych oraz innych zmieniających stosunki wodne,
- rozbiórki krawężników przy drzewach należy prowadzić ręcznie. Krawężniki wrosnięte w drzewa należy pozostawić na miejscu. Dopuszcza się wyjmowanie tylko luźnych krawężników.

W przypadku drzew, u których zajdzie konieczność wycięcia części korzeni należy bezwzględnie przestrzegać następujących zasad:

- nie można wyciąć więcej niż 30% korzeni.
- roboty ziemne w strefie korzeniowej muszą być wykonywane ręcznie.
- do wycinania korzeni należy użyć narzędzi ręcznych, zdolnych do wykonania cięć z jakością odpowiadającą jakości cięć gałęzi. Nie należy używać siekier.
- miejsca cięć korzeni wyznacza granica odśloniętego gruntu. Powierzchnia cięć korzeni musi być zabezpieczona wg zasad zabezpieczania powierzchni cięć gałęzi.
- po wykonaniu przewidzianych do usunięcia korzeni należy proporcjonalnie zmniejszyć masę asymilacyjną drzewa, redukując koronę wg ogólnych zasad cięć przyrodniczych. Drzewo z wyciętą częścią korzeni oraz zredukowaną koroną powinno zachować statykę nie wymagającą dodatkowych wzmocnień.
- doły należy wypełnić próchnicą zmieszaną z piaskiem, w stosunku 2:1.
- należy pamiętać, że korzenie nie powinny być wystawione na bezpośrednie działanie słońca dłużej niż 1 godzinę i odkryte na powietrzu dłużej niż 2 godziny. Dłuższe przetrzymywanie wypreparowanych korzeni na powietrzu dopuszczalne jest pod warunkiem utrzymania ich w stanie stale wilgotnym, lecz nie dłużej niż 8 godzin.
- po wykonaniu wszystkich zabiegów drzewa należy podlać znaczną ilością wody.

Zestawienie projektowanych nawierzchni:

rodzaj nawierzchni	powierzchnia j.m.	przeznaczenie
z mas mineralno-asfaltowych KR1 z podbudową	3600 m ²	jezdnia
z mas mineralno-asfaltowych KR1 (warstwa ścieralna)	262 m ²	jezdnia
z mas mineralno-asfaltowych KR2 z podbudową	3800 m ²	jezdnia
z mas mineralno-asfaltowych KR2 (warstwa ścieralna)	220 m ²	jezdnia
z kostki kamiennej 9/11 cm	123 m ²	jezdnia
z kostki kamiennej 18 cm, ciętej, płomieniowanej	412 m ²	zatoka autobusowa
z kostki betonowej 20x20x8, 10x20x8 i 10x10x8 cm, kolor grafit	960 m ²	jezdnia (tarcze skrzyżowań)
z kostki betonowej 20x20x8, 10x20x8 i 10x10x8 cm, kolor szary	1910 m ²	jezdnia (tarcze skrzyżowań)
z kostki betonowej 20x20x8, 10x20x8 i 10x10x8 cm, kolor biały	180 m ²	jezdnia (tarcze skrzyżowań)
z kostki betonowej 20x20x8 cm, kolor szary	37 m ²	zatoka postojowa
z kostki betonowej 20x10x8 cm, kolor grafit	750 m ²	zjazdy
z kostki betonowej 20x20x8 cm z wypustkami dystansowymi kolor szary	1860 m ²	zatoka postojowa
z kostki kamiennej 4/6 spoiny wypełnione zaprawą na bazie żywic syntetycznych	2300 m ²	chodnik
z płyt betonowych 25x25x6 cm i 35x25x6 cm (infuła), kolor biały	3553 m ²	chodnik
z płyt betonowych 50x50x7 cm, kolor szary	340 m ²	chodnik
mineralno-żywiczna	38 m ²	ścieżka rowerowa
z mas mineralno-asfaltowych	3560 m ²	ścieżka rowerowa
z kostki betonowej 20x10x8 cm, kolor szary	55 m ²	chodnik
z mas mineralno-asfaltowych	146 m ²	chodnik
z kostki betonowej/ płyt betonowych (odtworzenia nawierzchni)	170 m ²	chodnik
humus	4245 m ²	pow. biologiczne czynne
suma:	28521 m²	

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 nawierzchnie chodników i obramowania nawierzchni. Przeciętna ilość odpadu wyniesie 500 Mg

kod: 17 03 02 odpady asfaltowe. Źródłem odpadu będą rozbierane nawierzchnie drogowe. Przeciętna ilość odpadu wyniesie 2500 Mg

kod: 17 04 11 kable. Źródłem odpadu będą demontowane kable elektroenergetyczne. Przeciętna ilość odpadu wyniesie 20 Mg.

kod: 17 05 04 gleba i ziemia. Źródłem odpadu będzie zdjęty nadkład ziemi z koryta pod nawierzchnie drogowe oraz po wykonanych sieciach. Przeciętna ilość odpadu wyniesie 500 Mg.

kod: 17 04 05 żelazo, stal. Źródłem odpadu będą demontowane urządzenia (słupy oświetleniowe), słupki znaków drogowych itp. Przeciętna ilość odpadu wyniesie 60 Mg.

Ponadto na etapie realizacji przedsięwzięcia nastąpi wytwarzanie odpadów z grupy 15:

kod: 15 01 01 Opakowania z papieru i tektury

kod: 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych

kod: 15 01 03 Opakowania drewna

W przypadku odpadów z grupy 15 szacunkowa ilość wytwarzanych odpadów nie powinna przekraczać 5 Mg.

W trakcie eksploatacji obiektu będą powstawały odpady w urządzeniach do oczyszczania wód opadowych. Urządzenia te powinny być okresowo czyszczone przez specjalistyczną firmę, która zgodnie z przepisami prawa będzie wytwórcą odpadów i do niego będzie należało unieszkodliwienie powstałego odpadu.

W trakcie eksploatacji obiektu będą wytwarzane odpady z grup 13 i 20:

kod: 13 05 01* Odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach

kod: 13 05 08* Mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach

kod: 20 03 01 Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne

kod: 20 03 03 Odpady z czyszczenia ulic i placów

Gwiazdką (*) w tabeli oznaczono odpady niebezpieczne.

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

Na etapie funkcjonowania obiektu, wystąpi emisja akustyczna związana z ruchem pojazdów odbywającym się po ciągach komunikacyjnych. Dla potrzeb niniejszego opracowania przeprowadzono analizę oddziaływania akustycznego na najbliższe położone tereny podlegające ochronie przed hałasem.

Szczegółowy opis przeprowadzonej analizy akustycznej dla przedsięwzięcia zawarty jest w opracowaniu „Analiza akustyczna dla przedsięwzięcia pn.: Rozbudowa ulicy Sienkiewicza w Świnoujściu”.

Klimat akustyczny na omawianym obszarze kształtowany jest głównie przez hałas komunikacyjny (drogowy) pochodzący od przedmiotowego odcinka drogi. Mniejsze znaczenie ma hałas bytowy. Stan nawierzchni przedmiotowego odcinka oceniono jako zły co ma wpływ na wzrost poziomu emisji hałasu w stanie istniejącym. W 2015 roku WIM przeprowadził badanie hałasu komunikacyjnego przy skrzyżowaniu ul. Sienkiewicza/ul. Matejki (pora dnia 61,4 dB pora nocy 51,1 dB), na podstawie których nie stwierdzono przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu.

Wykonane obliczenia dla projektowanego rozwiązania drogowego z uwzględnieniem prognozowanego na rok 2022 natężenia ruchu nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu. Realizacja

obiektu nie powoduje powstania nowego połączenia komunikacyjnego w sieci dróg miejskich, tym samym nie przyczyni się do generowania dodatkowego ruchu i hałasu.

3) Ochrona powietrza

Na etapie eksploatacji obiektu źródłem emisji zanieczyszczeń gazowych do atmosfery będzie praca silników spalinowych pojazdów. Charakterystyczne dla komunikacji samochodowej substancje chemiczne to: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, a także dwutlenek węgla (gaz cieplarniany) i dwutlenek siarki. Najistotniejsze zanieczyszczenia to tlenek węgla, tlenki azotu i węglowodory.

Zanieczyszczeniami emitowanymi do powietrza atmosferycznego będą substancje powstające podczas spalania paliw (benzyny lub oleju napędowego lub gazu propan-butan) w silnikach spalinowych samochodów.

Emisja spalin pochodzących z pojazdów zależna będzie od pory roku i dnia, jednak ilościowo niewielka z uwagi wyłączenie lokalny charakter ulicy.

4) Ochrona wód i powierzchniowych utworów geologicznych

Planowane przedsięwzięcie nie wymaga zapotrzebowania na wodę w okresie eksploatacji. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki technologiczne. Wody deszczowe opadowe zostaną ujęte do kanalizacji deszczowej. Zebrane wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiornika będą podczyszczone za pomocą separatora z obejściem hydraulicznym wewnętrznym lub zewnętrznym oraz z osadnikiem piasku.

5) Ochrona przyrody, krajobrazu, gruntów rolnych i leśnych

W fazie eksploatacji przedmiotowych ulic nie wystąpią negatywne oddziaływania na roślinność i jej siedliska w terenach sąsiednich. Zadanie obejmować będzie wykonanie nowych nasadzeń drzew i krzewów. Przewidziano nowe nasadzenia nawiązujące do zagospodarowania terenu i występujących w rejonie gatunków. Nie wprowadza się obcych gatunkowo. Zastosowane gatunki dobrano z uwzględnieniem oporności na warunki klimatyczne, odporność na warunki charakterystyczne dla pasa drogowego oraz rozmiary drzew. Zaprojektowano wykonanie nasadzeń drzew uzupełniających istniejący szpaler (w miarę dostępnego miejsca). Przyjęto stosowanie sadzonek drzew z ukształtowaną koroną, wieloletnich.

Tereny przez, na którym realizowane będzie zadanie stanowią obszary zabudowy mieszkaniowo-usługowej w uzdrowskiej części miasta. Inwestycja znajduje się bezpośrednim sąsiedztwie prawnych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz.U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.): obszar Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019.

Od strony południowej teren inwestycji graniczy z terenami zielonymi o parkowym charakterze.

Realizacja zadania będzie odbywała się w terenach obecnie przekształconych antropogenicznie, który nie mają istotnego znaczenia dla ptaków, nie pełnią funkcji siedliskowych dla różnych gatunków zwierząt. Faza budowy będzie odbywała się w granicach istniejących ulic i w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zabudowanych i z tego powodu nie wystąpią istotne oddziaływania na ptaki, nie wystąpią zagrożenia dla liczebności i bioróżnorodności występujących tam gatunków.

Ze względu na to, że zadanie dotyczy ulicy o lokalnym charakterze komunikacyjnym, nie występują i nie wystąpią istotne zagrożenia dla zwierząt przemieszczających się po powierzchni ziemi

6) Ochrona środowiska kulturowego

W obecnym stanie wyznaczony do budowy odcinek ulicy posiada zły stan techniczny nawierzchni, rozwiązania komunikacyjne nie są dostosowane do potrzeb użytkowników. Obecny niski standard techniczny ulicy, stanowi kontrast między istniejącą zabudową.

Budowa ulicy oraz zagospodarowanie pasa drogowego, będzie miało korzystne oddziaływanie na fizjonomię krajobrazu. Realizacja inwestycji poprawi estetykę krajobrazu w tej części. Przedmiotowe przedsięwzięcie jest obiektem liniowym i nie wystąpią oddziaływania na panoramy i osie widokowe, gdyż w granicach wyznaczonych działek nie będą realizowane obiekty kubaturowe lub inne dominanty wysokościowe.

Zrealizowane przedsięwzięcie nie wpłynie na ekspozycję istniejących terenów zabudowanych w sąsiedztwie, nie wpłynie na panoramy i osie widokowej z tych terenów na otoczenie. Prawidłowo zrealizowana inwestycja powinna zostać pozytywnie odebrana przez mieszkańców sąsiednich terenów zabudowanych. Również z tego powodu, że poprawi się komfort i bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Realizacja inwestycji nie ma negatywnego wpływu na środowisko kulturowe.

7) Zagospodarowanie terenów zieleni

Przy realizacji inwestycji przewidziano nowe nasadzenia nawiązujące do zagospodarowania terenu i występujących w rejonie gatunków. Zastosowane gatunki dobrano z uwzględnieniem oporności na warunki klimatyczne, odporność na warunki charakterystyczne dla pasa drogowego oraz rozmiary drzew. Przy projektowaniu zagospodarowania terenu inwestowania, zadbane również o pozostawienie powierzchni

biologicznie czynnych z przeznaczeniem na trawniki. Łączny udział % powierzchni biologicznie czynnych wynosi 13% całkowitej powierzchni zagospodarowywanego terenu.

8) Zasięg obszaru oddziaływania

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

Zasięg oddziaływania obiektu w formie graficznej przedstawiono w Projekcie zagospodarowania terenu na planie zagospodarowania terenu.

1. Oświadczenie projektanta

O Ś W I A D C Z E N I E

Oświadczam, jako projektant, że niniejszy projekt, został sporządzony zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Szczecin, dnia 28 czerwca 2021 r.

2. Oświadczenie sprawdzającego

O Ś W I A D C Z E N I E

Oświadczam, jako projektant, że niniejszy projekt, został sporządzony zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Szczecin, dnia 28 czerwca 2021 r.

1. Kopia zaświadczenia dla projektanta



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ZAP-56U-8DL-V8L *

Pan Wojciech SOBOLEWSKI o numerze ewidencyjnym ZAP/BD/0003/14
adres zamieszkania ul. Piłska 9, 71-788 SZCZECIN
jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-02-01 do 2021-07-31.

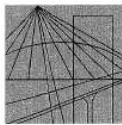
Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-02-02 roku przez:

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.

2. 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

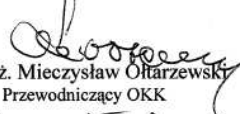
W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

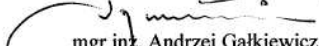
Pouczenie

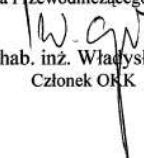
Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Zachodniopomorskiej Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Szczecinie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej




mgr inż. Mieczysław Orlarzewski
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 ZOIB
4. OKK – aa

3. Kopia zaświadczenia dla sprawdzającego



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ZAP-25C-4F3-QCS *

Pani Anna KWIATKOWSKA o numerze ewidencyjnym ZAP/BD/0049/13
adres zamieszkania ul. Tarnobrzeska 26, 71-034 SZCZECIN
jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-02-01 do 2021-07-31.

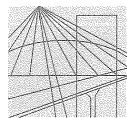
Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-02-03 roku przez:

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 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.

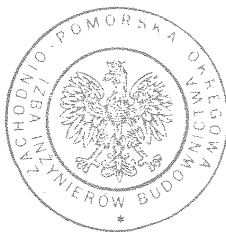
Uzasadnienie

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



Mieczysław Ołtarzewski
mgr inż. Mieczysław Ołtarzewski
Przewodniczący OKK

Andrzej Galkiewicz
mgr inż. Andrzej Galkiewicz
Z-ca Przewodniczącego OKK

Władysław Szaflik
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