

PROJEKT BUDOWLANY

Tom 1/2 branża drogowa

Nazwa zamierzenia budowlanego: **Rozbudowa ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim**

Adres obiektu budowlanego: **ul. Pruślińska, ul. Parkowa - Wysocko Wielkie**

Kategoria obiektu budowlanego: **XXV**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301704_2.0026, Wysocko Wielkie**

Numery działek ewidencyjnych: **27/2, 16/6 (dzielona na: 16/9 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/10), 16/2 (dzielona na: 16/7 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/8), 11/19 (do przejęcia w całości), 28 (do przejęcia w całości)**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Miasto Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301701_1.0212, Ostrów Wielkopolski 0212**

Numery działek ewidencyjnych: **24**

Nazwa inwestora: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Adres inwestora: **ul. Gimnazjalna 5, 63-400 Ostrów Wielkopolski**

Spis zawartości:

- A. Projekt zagospodarowania terenu
- B. Projekt architektoniczno-budowlany
- C. Projekt techniczny
- D. Załączniki

A. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Nazwa zamierzenia budowlanego: **Rozbudowa ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim**

Adres obiektu budowlanego: **ul. Pruślińska, ul. Parkowa - Wysocko Wielkie**

Kategoria obiektu budowlanego: **XXV**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301704_2.0026, Wysocko Wielkie**

Numery działek ewidencyjnych: **27/2, 16/6 (dzielona na: 16/9 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/10), 16/2 (dzielona na: 16/7 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/8), 11/19 (do przejęcia w całości), 28 (do przejęcia w całości)**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Miasto Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301701_1.0212, Ostrów Wielkopolski 0212**

Numery działek ewidencyjnych: **24**

Nazwa inwestora: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Adres inwestora: **ul. Gimnazjalna 5, 63-400 Ostrów Wielkopolski**

Projektant: **mgr inż. Robert Florczak**

Specjalność: **konstrukcyjno-budowlana**

Numer uprawnień budowlanych: **93/02/DUW**

Data opracowania: **21 IX 2022 r.**

Zakres opracowania: **branża drogowa**

Podpis:

Asystent projektanta: **mgr inż. Jacek Gabriel**

Specjalność: **-**

Numer uprawnień budowlanych: **-**

Data opracowania: **21 IX 2022 r.**

Zakres opracowania: **branża drogowa**

Podpis:

SPIS TREŚCI:

A.1 CZĘŚĆ OPISOWA	2
A.1.1 Zamierzenie budowlane	2
A.1.2 Istniejący stan zagospodarowania terenu	2
A.1.3 Projektowane zagospodarowanie terenu	4
A.1.4 Zestawienie powierzchni	11
A.1.5 Pozostałe informacje	11
A.1.6 Obszar oddziaływania obiektu	11
A.2 CZĘŚĆ RYSUNKOWA	12
A.2.1 Zestawienie rysunków	12
<i>Projekt zagospodarowania terenu</i>	rys. nr 1
<i>Projekt zagospodarowania terenu</i>	rys. nr 2
<i>Projekt zagospodarowania terenu</i>	rys. nr 3
<i>Projekt zagospodarowania terenu</i>	rys. nr 4
A.3 DOŁĄCZONE DOKUMENTY	13
A.3.1 Kopia decyzji o nadaniu projektantowi uprawnień budowlanych	13
A.3.2 Zaświadczenie o wpisie na listę członków izby samorządu zawodowego	14
A.3.3 Oświadczenie projektanta	15

A. 1 CZĘŚĆ OPISOWA

A.1.1 Zamierzenie budowlane

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest rozbudowa ul. Pruślińskiej oraz ul. Parkowej we Wysocku Wielkim.

Na ul. Pruślińskiej zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,0 m i długości 1107,40 m, a na ul. Parkowej jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4,5 m i długości 123,60 m. Ul. Parkowa ze względu na istniejącą szerokość obecnej nawierzchni wymaga wykonania poszerzeń jezdni. Na skrzyżowaniu ul. Parkowej i Kamiennej należy przebudować chodnik celem wykonania poszerzenia jezdni do 4,5 m.

Do istniejących posesji oraz do pól zaprojektowano zjazdy. Pod zjazdami biegnącymi przez rów zaprojektowano przepusty. Znajdujący się pod jezdnią w km 0+646 przepust z rur betonowych zostanie wymieniony na przepust z rur HDPE.

W związku z utwardzeniem nawierzchni jezdni ul. Pruślińskiej oraz z uwagi na jej znaczny spadek podłużny na początkowym odcinku, na którym nie występują rowy, zaprojektowano kanalizację deszczową wg odrębnego opracowania.

Rozbudowę ul. Pruślińskiej i ul. Parkowej zaprojektowano na działkach ewidencyjnych nr: 24 obręb 0212, 27/2, 16/6, 16/2, 11/19, 28 obręb 0026. Działki ewidencyjne nr 16/6 i 16/2 zostaną podzielone, a ich części, czyli odpowiednio 16/9 i 16/7, zostaną przejęte pod pas drogowy. Działki ewidencyjne nr 11/19 i 28 obręb 0026 zostaną w całości przejęte pod pas drogowy.

A.1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Obecnie ulica Pruślińska we Wysocku Wielkim jest drogą o nawierzchni brukowej (co stanowi przedłużenie nawierzchni z ul. Środkowej w Ostrowie Wlkp.), o nawierzchni z kruszywa łamanego, z frezowiny, z betonowych płyt drogowych oraz o nawierzchni bitumicznej. Szerokość istniejącej nawierzchni jest zmienna i wynosi 3,5÷5,5 m. Ww. nawierzchnia w całości przewidziana jest do rozbiórki. Rozbiórce należy również poddać fragment o długości 1,20 m istniejącego wyprowadzenia nawierzchni bitumicznej ul. Pruślińskiej na skrzyżowaniu z ul. Wylotową i Środkową.

Ul. Pruślińska na przedmiotowym odcinku posiada tylko jedno skrzyżowanie z drogami gminnymi: z ul. Wylotową i ul. Środkową.

Po prawej stronie drogi na odcinku od ul. Wylotowej do *Międzygminnego schroniska dla bezdomnych zwierząt* przyległe posesje są ogrodzone płotem betonowym oraz płotem z metalowej siatki co skutkuje brakiem odpowiedniej widoczności. Na odcinku od km 0+237 (od schroniska) do km 1+067 istnieje rów, a dalej aż do końca opracowania pobocze gruntowe.

Po lewej stronie drogi na odcinku od ul. Wylotowej do km 0+121 m istnieje szerokie pobocze gruntowe oraz pobocze umocnione kruszywem łamanym. Na odcinku od km 0+121 do km 0+865 po lewej stronie drogi również istnieje rów. Dalej tj. od km 0+865 do końca opracowania występuje szerokie pobocze bez rowu. Rowy na całej długości wymagają odmulenia oraz oczyszczenia z zanieczyszczeń, krzewów i zarośli.

Pas drogowy ma zmienną szerokość 7÷20 m, a szerokość korony drogi w miejscu występowania obustronnych rowów wynosi 7÷11 m. W dwóch miejscach szerokość pasa drogowego w istniejących liniach rozgraniczających jest niedostateczna dla projektowanego

obiektu budowlanego. W km 0+148 (na wys. działki ewidencyjnej nr 16/2) szerokość pasa drogowego wynosi około 7,0 m i w dodatku mieści się w nim rów, co daje czynną szerokość pasa około 3,5 m. W km 0+154,5 (na wys. działki ewidencyjnej nr 11/19) szerokość pasa drogowego wynosi około 7,4 m i również mieści się w nim rów, co daje czynną szerokość pasa około 4,5 m. W związku z powyższym należy wydzielić część nieruchomości z działek ewidencyjnych nr 16/9 i 16/6 pod pas drogowy, a działkę nr 11/19 należy przejąć w całości tak aby możliwe było zaprojektowanie jezdni o szerokości 5,0 m. Podobna sytuacja ma miejsce na ul. Parkowej, gdzie zdecydowana większość odcinka ul. Parkowej w całości leży na działce ewidencyjnej nr 28, która nie jest własnością inwestora i również należy przejąć ją w całości.

Teren przyległy do ul. Pruślińskiej to w znacznej mierze tereny rolne. Ponadto przy ul. Pruślińskiej znajduje się *Międzygminne schronisko dla bezdomnych zwierząt*, stacja przekątnikowa telefonii komórkowej oraz posesja, na której znajdują się urządzenia do pozyskiwania energii z OZE (wiatraki prądotwórcze oraz duża połącz paneli fotowoltaicznych). Żaden ze zjazdów do ww. posesji lub terenu rolnego nie jest utwardzony. Istniejące ukształtowanie terenu wykazuje wyraźne spadki podłużne sięgające nawet około 6% na początkowym odcinku drogi. Na odcinku od ul. Wylotowej do km 0+400 istniejący teren wznosi się. W km 0+400 znajduje się wierzchołek łuku pionowego wypukłego, w km 0+634,5 wierzchołek łuku pionowego wklęsłego, a w km 0+785 ponownie wierzchołek łuku pionowego wypukłego.

W km około 0+1107,40 ul. Pruślińska przechodzi łukiem w ul. Parkową z jezdnią o nawierzchni bitumicznej o szerokości zmiennej około 3,5 m. Nawierzchnia bitumiczna jest w złym stanie technicznym.

Tuż za łukiem w km 1+122,00 (strona lewa) oraz w km 1+130,00 (strona prawa) rosną dwie lipy drobnolistne. Pnie drzew znajdują się w niewielkiej odległości od projektowanej krawędzi jezdni dlatego wykonanie koryta pod konstrukcję drogi uszkodzi bryłę korzeniową drzew. W połączeniu ze stanem koron (utrata dużych konarów i części gałęzi) zachodzi uzasadniona obawa o utratę stateczności drzew podczas silnych wiatrów na skutek podcięcia bryły korzeniowej w trakcie przeprowadzonych prac ziemnych. W związku z powyższym projektuje się wycinkę ww. drzew.

Na końcu opracowania ul. Parkowa krzyżuje się z ul. Kamienną - drogą powiatową nr 5318P o nawierzchni bitumicznej. W obrębie skrzyżowania wzdłuż jezdni ul. Parkowej po stronie prawej usytuowany jest chodnik o szerokości 1,5 m, którego odcinek o długości 6,0 m przewidziany jest do przebudowy. Szerokość pasa drogowego ul. Parkowej jest zmienna i wynosi około 8÷11 m. Po lewej stronie ulicy znajduje się park, a po prawej posesja z zabudową mieszkalną oraz teren niezagospodarowany.

Obecnie woda opadowa wchłaniana jest przez przepuszczalne podłoże, a jej nadmiar spływa do istniejących rowów. Woda opadowa z początkowego odcinka ul. Pruślińskiej spływa w kierunku skrzyżowania z ul. Wylotową i ul. Śródkową, gdzie odbierana jest przez dwa wpusty deszczowe znajdujące się w krawędzi jezdni ul. Wylotowej.

W km 0+646,0 znajduje się przepust z rur betonowych o średnicy wewnętrznej Ø500, który jest w złym stanie technicznym. Przepust przewidziany jest do rozbioru, a w jego miejscu zostanie wykonany nowy.

W pasie drogowym ul. Pruślińskiej i ul. Parkowej znajduje się uzbrojenie terenu w postaci sieci: wodociągowej, kanalizacyjnej sanitarnej, kanalizacyjnej deszczowej, gazowej, kablowej elektroenergetycznej, napowietrznej elektroenergetycznej oraz telekomunikacyjnej.

A.1.3 Projektowane zagospodarowanie terenu

DROGA

Na ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim zaprojektowano jezdnię o długości 1107,40 m i szerokości 5,0 m o nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego. Początek projektowanej trasy ul. Pruślińskiej przyjęto na skrzyżowaniu z drogami gminnymi ul. Wylotową i ul. Środkową. W km 1+107,40 ul. Pruślińska przechodzi w ul. Parkową (odległość mierzona do istniejącej nawierzchni jezdni ul. Parkowej) Szerokość istniejącego wyprowadzenia ul. Pruślińskiej na skrzyżowaniu z ul. Wylotową i Środkową wynosi 5,15 m dlatego na odcinku od km 0+000,00 do km 0+005,20 zaprojektowano zwężenie jezdni z szerokości 5,15 m na 5,0 m. Zwężenie jezdni zaprojektowano również na odcinku od km 1+078,15 do km 1+093,15 - ze względu na zmianę szerokości jezdni z 5,0 m na ul. Pruślińskiej na 4,5 m na ul. Parkowej.

Długość projektowanego odcinka ul. Parkowej wynosi 123,60 m. Obecnie droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej w złym stanie technicznym o zmiennej szerokości około 3,5 m. Na tym odcinku zaprojektowano obustronne poszerzenia istniejącej jezdni do szerokości wynoszącej 4,5 m. Szerokość poszerzeń jezdni jest zmienna i dla lewostronnego poszerzenia wynosi 0,3÷0,6 m, a dla prawostronnego poszerzenia wynosi 0,4÷1,0 m.

Z uwagi na poszerzenie jezdni ul. Parkowej do szerokości 4,5 m na skrzyżowaniu z ul. Kamienną (droga powiatowa) zachodzi konieczność przebudowy istniejącego chodnika o szerokości 1,5 m na długości 6,0 m. Istniejącą konstrukcję należy rozebrać i wybudować nową – chodnik zostanie przesunięty o około 0,3 m w kierunku istniejącego opłotowania posesji nr 5. Na długości chodnika należy wykonać ściek przykrawężnikowy o szerokości 20 cm z kostki betonowej o grub. 8 cm na ławie betonowej z betonu C12/15 o grub. 20 cm zaniżony o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni jezdni i 4 cm w odniesieniu do krawężnika najazdowego.

DROGA W PLANIE

Zaprojektowano drogę w planie dostosowując się do istniejących warunków terenowych, a w miejscach, gdzie szerokość pasa drogowego jest niedostateczna dla obiektu budowlanego na mocy *ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz. U. 2022 poz. 176) podzielone zostaną dwie nieruchomości nr 16/2 i 16/6, których części zostaną przejęte pod pas drogowy oraz zostaną przejęte w całości dwie działki ewidencyjne nr 11/19 oraz 28.

Projektowana trasa w planie składa się z następujących elementów:

- odcinek prosty o długości 92,81 m od km 0+000,00 do km 0+092,81,
- łuk poziomy o długości 19,14 m od km 0+092,81 do km 0+111,95,
- odcinek prosty o długości 46,63 m od km 0+111,95 do km 0+158,58,
- łuk poziomy o długości 42,07 m od km 0+158,58 do km 0+200,65,
- odcinek prosty o długości 29,79 m od km 0+200,65 do km 0+230,44,
- łuk poziomy o długości 47,88 m od km 0+230,44 do km 0+278,32,
- odcinek prosty o długości 814,43 m od km 0+278,32 do km 1+093,15,

- łuk poziomy o długości 23,53 m od km 1+093,15 do km 1+116,68,
- odcinek prosty o długości 36,87 m od km 1+116,68 do km 1+153,55,
- łuk poziomy o długości 11,89 m od km 1+153,55 do km 1+165,44,
- odcinek prosty o długości 65,56 m od km 1+165,44 do km 1+231,00.

W tabeli nr 1 zestawiono parametry projektowanych łuków poziomych.

LOKALIZACJA km	PROMIEŃ R [m]	KĄT α [°]	DŁUGOŚĆ ŁUKU L [m]	DŁUGOŚĆ STYCZNEJ T [m]	ODSUNIĘCIE B [m]
od km 0+092,81 do km 0+111,95	200	5,48	19,14	9,58	0,23
od km 0+158,58 do km 0+200,65	200	12,05	42,07	21,11	1,11
od km 0+230,44 do km 0+278,32	500	5,49	47,88	23,96	0,57
od km 1+093,15 do km 1+116,68	30	44,93	23,53	12,41	2,46
od km 1+153,55 do km 1+165,44	1000	0,68	11,89	5,95	0,02

Tab. 1 Łuki poziome

DROGA W PRZEKROJU PODŁUŻNYM

Na odcinku od km 0+000,00 do km 1+107,40 zaprojektowano drogę w przekroju podłużnym dostosowując się do istniejących warunków terenowych, przy czym na odcinku od km 0+170 do km 0+260 niweletę dostosowano do wysokości zjazdów na teren schroniska dla zwierząt co spowodowało obniżenie niwelety w stosunku do istniejącego terenu.

Na odcinku od km 1+107,40 do końca opracowania niweletę dostosowano do istniejącej niwelety jezdni bitumicznej ul. Parkowej.

Projektowana niweleta składa się z odcinków prostych oraz z łuków pionowych wklęsłych i wypukłych, a ich parametry zestawiono w tabeli nr 2.

LOKALIZACJA km	PROSTA LUB ŁUK	SPADEK [%]	PROMIEN R [m]	DŁUGOŚĆ [m]	DŁUGOŚĆ STYCZNEJ T [m]	ODSUNIĘCIE B [m]
od km 0+000,00 do km 0+034,82	prosta	5,715	-	34,82	-	-
od km 0+034,82 do km 0+110,57	wypukły	-	400	75,75	38,70	0,37
od km 0+110,57 do km 0+161,50	prosta	1,728	-	50,93	-	-
od km 0+161,50 do km 0+210,00	prosta	2,041	-	48,50	-	-
od km 0+210,00 do km 0+369,92	prosta	2,174	-	159,92	-	-
od km 0+369,92 do km 0+430,21	wypukły	-	300	60,29	30,30	0,31
od km 0+430,21 do km 0+540,14	prosta	1,867	-	109,93	-	-
od km 0+540,14 do km 0+606,49	prosta	1,100	-	66,35	-	-
od km 0+606,49 do km 0+662,44	wklęsły	-	400	55,95	28,05	0,20
od km 0+662,44 do km 0+752,56	prosta	1,709	-	90,12	-	-
od km 0+752,56 do km 0+817,16	wypukły	-	500	64,60	32,38	0,21
od km 0+817,16 do km 0+851,37	prosta	0,877	-	34,21	-	-
od km 0+851,37 do km 0+888,92	wklęsły	-	600	37,55	18,79	0,06
od km 0+888,92 do km 0+950,00	prosta	0,360	-	61,08	-	-
od km 0+950,00 do km 1+024,19	prosta	0,377	-	74,19	-	-
od km 1+024,19 do km 1+075,80	wypukły	-	1000	51,61	25,82	0,07
od km 1+075,80 do km 1+103,92	prosta	0,676	-	28,12	-	-
od km 1+103,92 do km 1+116,04	wypukły	-	150	12,12	6,08	0,02
od km 1+116,04 do km 1+130,90	prosta	2,288	-	14,86	-	-
od km 1+130,90 do km 1+159,50	-	3,077	-	28,60	-	-
od km 1+159,50 do km 1+209,50	-	3,760	-	50,00	-	-
od km 1+209,50 do km 1+218,44	-	4,027	-	8,94	-	-
od km 1+218,44 do km 1+229,59	wklęsły	-	150	11,15	6,19	0,03
od km 1+229,59 do km 1+231,00	prosta	1,418	-	1,41	-	-

Tab. 2 Proste i łuki pionowe

SPADKI POPRZECZNE

Zaprojektowano spadki poprzeczne jezdni:

- spadek jednostronny 2% od km 0+000,00 do km 0+161,95 (z prostymi przejściowymi na odcinku od km 0+000,00 do km 0+050,00 oraz na odcinku od km 0+111,95 do km 0+161,95),
- spadek obustronny 2% od km 0+161,95 do km 0+890,00 (z prostą przejściową od km 0+840,00 do km 0+890,00),
- spadek jednostronny 2% od km 0+890,00 do km 1+165,44 (z prostą przejściową na odcinku od km 1+116,68 do km 1+165,44),
- spadek obustronny 2% od km 1+165,44 do km 1+231,00 (z prostą przejściową od km 1+216,00 do km 1+231,00, która dowiązuje projektowany profil poprzeczny jezdni do istniejącego na skrzyżowaniu ul. Parkowej z Kamienną).

OBRAMOWANIA

Zaprojektowano obramowanie jezdni w postaci:

- na odcinku od km 0+000,00 do km 0+001,20 oraz od km 0+005,20 do km 0+185,00 strona prawa – krawężnik betonowy o wymiarach 15x30 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. 10 cm (jako przedłużenie krawężnika 15x30 cm z ul. Wylotowej), wystający ponad nawierzchnię na 12 cm,
- na odcinku od km 0+001,20 do km 0+005,20, od km 0+185,00 do km 0+237,56 strona prawa, w miejscu przebudowywanego chodnika (na skrzyżowaniu ul. Parkowej i Kamiennej) oraz na zjazdach o nawierzchni z kostki betonowej (oprócz zjazdu w km 0+008,70 strona lewa) – krawężnik betonowy o wymiarach 15x22 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. 10 cm, wystający ponad nawierzchnię na 4 cm,
- na odcinku od km 0+000,00 do km 0+001,20 strona lewa – krawężnik betonowy o wymiarach 20x30 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. 15 cm (jako przedłużenie krawężnika 20x30 cm z ul. Wylotowej), wystający ponad nawierzchnię na 12 cm,
- na odcinku od km 0+001,20 do km 0+030,00 strona lewa – krawężnik betonowy o wymiarach 20x22 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. 15 cm, wystający ponad nawierzchnię na 4 cm.

Na pozostałej części projektowanej drogi jako zabezpieczenie krawędzi jezdni i umocnienie pobocza zaprojektowano opaskę, czyli warstwę kruszywa łamanego 0/31,5 mm o grub. 15 cm i szerokości do 1,0 m. Na długości łuku nr 2 od km 0+158,58 do km 0+200,65 w miejscu, gdzie ze względu na zbliżenie do skarp rowu opaska z kruszywa łamanego ma szerokość 0,7 m, dla lepszej ochrony krawędzi jezdni zaprojektowano na całej długości łuku opornik betonowy o wymiarach 12x25 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. 10 cm. Opornik obniżyć o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni jezdni.

W km 0+646,00 występuje zwężenie projektowanej opaski do szerokości 0,5 m, a na odcinku od km 1+167,00 do km 1+226,00 po stronie lewej szerokość opaski zwęża się do 0,2 m ze względu na zbliżenie do istniejącej granicy pasa drogowego.

Jako obramowanie chodnika zaprojektowano obrzeże betonowe o wymiarach 8x30 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. 10 cm. Obrzeże wynieść o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni chodnika.

ZJAZDY

Zaprojektowano również zjazdy do przyległych posesji oraz terenów rolnych. Zjazdy zlokalizowano w miejscach, w których obecnie odbywa się wjazd na posesję lub tereny przyległe. Szerokości zjazdów założono lub dostosowano do istniejących bram i powierzchni utwardzonych. Lokalizację i szerokości trzech zjazdów (na parking, publiczny i indywidualny) na teren *Międzygminnego schroniska dla bezdomnych zwierząt* dostosowano do projektowanych utwardzeń nawierzchni na terenie schroniska wg jego projektu rozbudowy. Zjazdy zaprojektowano aż do granicy pasa drogowego (obecnego oraz przyszłego po podziale nieruchomości) lub istniejących powierzchni utwardzonych. Zaprojektowano zjazdy o dwóch typach nawierzchni: bitumicznej oraz mieszanej: z betonu asfaltowego i kruszywa łamanego. Dla zjazdów o nawierzchni mieszanej długość części bitumicznej wynosi 1,0 m. Część istniejącej nawierzchni bitumicznej zjazdu indywidualnego w km 1+110,90 zostanie poddana remontowi.

Boki oraz zakończenie nawierzchni zjazdu o nawierzchni z kostki betonowej obramować opornikiem betonowym o wymiarach 12x25 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. 10 cm. Opornik obniżyć o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni zjazdu.

Dla zjazdów o nawierzchni mieszanej między częścią bitumiczną a z kruszywa zaprojektowano opornik betonowy o wymiarach 12x25 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. 10 cm, który ma na celu zapobiec obrywaniu krawędzi zjazdu przez ciężkie pojazdy rolne poruszające się po zjeździe. Opornik obniżyć o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni bitumicznej.

Zjazd na parking w km 0+199,40 oraz zjazd publiczny w km 0+230,20 zakończyć opornikiem betonowym o wymiarach 12x25 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. odpowiednio 10 cm i 15 cm. Dla zjazdu na parking w km 0+199,40 opornik obniżyć o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni. Dla zjazdu publicznego w km 0+230,20 opornik wykonać na tej samej wysokości co nawierzchnia zjazdu (czyli o 1 cm wyżej niż korytko odwodnieniowe). Boki zjazdu na parking oraz zjazdu publicznego obramować krawężnikiem betonowym najazdowym o wymiarach 15x22 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o grub. 10 cm. Krawężnik obniżyć o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni zjazdu.

W miejscu przecięcia krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi zastosowano skos 1:1 m, ale dla zjazdu na parking w km 0+199,40 i zjazdu publicznego w km 0+230,20 (do schroniska) zastosowano wyokrąglenie łukiem kołowym o promieniu odpowiednio 2 i 5 m.

W tabeli nr 3 zestawiono lokalizacje oraz parametry projektowanych zjazdów.

LOKALIZACJA km	STRONA	WYMIARY [m]	NAWIERZCHNIA	TYP
0+008,70	lewa	5,00 x 2,70	kostka betonowa	indywidualny
0+116,50	lewa	5,00 x (1,00 + 3,70)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
0+138,60	prawa	6,80 x 1,70	kostka betonowa	indywidualny
0+159,90	prawa	3,20 x 1,80	kostka betonowa	indywidualny
0+199,40	prawa	23,60 x (2,10÷3,60)	kostka betonowa	na parking
0+230,20	prawa	5,00 x 4,45	kostka betonowa	publiczny
0+259,80	prawa	3,50 x 5,20	kostka betonowa	indywidualny
0+376,00	prawa	5,00 x (1,00 + 3,70)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
0+637,40	prawa	5,00 x (1,00 + 4,50)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
0+871,00	lewa	5,00 x (1,00 + 5,30)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+000,00	lewa	5,00 x (1,00 + 2,00)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+071,00	prawa	5,00 x (1,00 + 3,50)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+110,90	lewa	8,60 x 4,00	bitumiczna	indywidualny
1+114,00	prawa	4,50 x (0,90 + 0,30)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+187,00	prawa	4,50 x (1,00 + 3,80)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny

Tab. 3 Zjazdy

PRZEPUSTY

Pod zjazdami biegnącymi przez rów zaprojektowano przepusty z rur PP SN8 o średnicy Ø400 o zmiennych długościach. Wlot i wylot przepustu należy zakończyć prefabrykowaną betonową ścianką czołową ułożoną na warstwie betonu C12/15 o grub. 10 cm.

Istniejący przepust z rur betonowych o średnicy Ø500 biegnący prostopadle do osi jezdni w km 0+646,00 znajduje się w złym stanie technicznym. Po rozbiórce istniejącego przepustu należy wykonać nowy z rur HDPE SN8 o średnicy Ø600 o długości 9,5 m, a jego wlot i wylot zakończyć prefabrykowaną betonową ścianką czołową ułożoną na warstwie betonu C12/15 o grub. 10 cm.

Wlot i wylot rury przepustu HDPE Ø600 w km 0+646,00 oraz wylot przykanalika odprowadzającego wodę opadową i roztopową ze zjazdu publicznego w km 0+230,20 należy zabezpieczyć przed zarastaniem poprzez umocnienie skarpy i dna rowu betonowymi płytami ażurowymi.

W tabeli nr 4 zestawiono lokalizacje oraz parametry projektowanych przepustów pod zjazdami i jezdnią.

LOKALIZACJA Km	STRONA	MIEJSCE	WYMIARY [m]	PRZEPUST
0+259,80	prawa	zjazd	6,75	PP SN8 Ø400
0+376,00	prawa	zjazd	8,00	
0+637,40	prawa	zjazd	12,50	
0+646,00	-	jezdnia	9,50	HDPE SN8 Ø600

Tab. 4 Przepusty

RURY OSŁONOWE

W miejscu, w którym projektowana jezdnia lub zjazdy krzyżują się z istniejącą kablową infrastrukturą podziemną zaprojektowano dwupołówkowe rury osłonowe PS. W tabeli nr 5 zestawiono lokalizacje oraz parametry projektowanych rur osłonowych.

LOKALIZACJA km	STRONA	MIEJSCE	WYMIARY [m]	DWUPOLÓWKOWA RURA OSŁONOWA	SIEĆ
0+008,70	lewa	zjazd	6,50	Ø110 PS niebieska	elektroenergetyczna nn
0+116,50	lewa	zjazd	8,00	Ø110 PS niebieska	elektroenergetyczna nn
0+138,60	prawa	zjazd	8,50	Ø120 PS niebieska	teletechniczna
0+159,90	prawa	zjazd	5,50	Ø110 PS niebieska	elektroenergetyczna nn
0+158,58÷0+200,65	-	jezdnia	42,60	Ø110 PS niebieska	elektroenergetyczna nn
1+187,00	prawa	zjazd	5,50	Ø120 PS niebieska	teletechniczna

Tab. 5 Rury osłonowe

ODWODNIENIE

Odwodnienie jezdni realizować będzie projektowana kanalizacja deszczowa (odrębne opracowanie projektowe), a także wykorzystane zostaną do tego celu istniejące rowy po obu stronach ul. Pruślińskiej. Na ul. Parkowej odwodnienie realizowane będzie powierzchniowo. Na początkowym odcinku ul. Pruślińskiej tj. od skrzyżowania z ulicami Wylotową i Środkową, do km 0+086,40 zaprojektowano kanalizację deszczową wraz z przykanalikami i wpustami deszczowym (wg odrębnego opracowania). Z projektowanego kanału deszczowego woda opadowa i roztopowa trafi do sieci kanalizacji deszczowej w ul. Wylotowej. Dodatkowo w km 0+184,70 zaprojektowano wpust deszczowy wraz z przykanalikiem (wg odrębnego opracowania), który odprowadzi wody opadowe i roztopowe do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej. Kanalizacja deszczowa oraz wpust deszczowy w km 0+184,70 odwodni jezdnię na całej szerokości na odcinku od km 0+000 do km 0+136,95 oraz tylko prawy pas jezdni na odcinku od km 0+136,95 do km 0+237,56.

Na odcinku od km 0+121 do km 0+865 po stronie lewej oraz na odcinku od km 0+237 do km 1+067 po stronie prawej występują rowy. Woda deszczowa i opadowa na ww. odcinku poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni zostanie odprowadzona na pobocza a stamtąd do wymienionych rowów. Na dalszym odcinku, czyli od km 0+865 do km 1+226 (strona lewa) oraz od km 1+067 do km 1+226 (strona prawa) woda opadowa zostanie odprowadzona na przepuszczalne pobocze. Wzdłuż przebudowywanego chodnika po stronie prawej na odcinku od km 1+226,00 do km 1+231,00 zaprojektowano ściek przykrawężnikowy o szerokości 20 cm z kostki betonowej szarej o grub. 8 cm, który sprowadzi wodę do wpustu deszczowego, który znajduje się dalej na skrzyżowaniu ul. Parkowej z ul. Kamienną.

Ze względu na istniejące ukształtowanie terenu, nawierzchnię zjazdu publicznego w km 0+230,20 zaprojektowano z pochyleniem podłużnym 5% w kierunku terenu schroniska dla zwierząt. Aby spływająca woda opadowa i roztopowa ze zjazdu nie powodowała zastoisk na utwardzonym terenie schroniska zaprojektowano odwodnienie liniowe na końcu nawierzchni zjazdu w postaci korytka betonowego o wymiarach przekroju 15x20 cm z pokrywą żeliwną klasy D400 ułożonego na ławie betonowej z betonu C12/15 o grub. 24 cm. Korytko należy obniżyć o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni zjazdu (i opornika kończącego zjazd). Woda opadowa i roztopowa zostanie odprowadzona do istniejącego rowu po drugiej stronie ulicy przykanalikiem zaprojektowanym wg odrębnego opracowania.

A.1.4 Zestawienie powierzchni

Powierzchnia projektowanej jezdni: 6 083,1 m².

Powierzchnia projektowanych zjazdów: 381,6 m² (w tym: 157,6 m² o nawierzchni z kostki; 46,9 m² o nawierzchni bitumicznej i 132,4 m² o nawierzchni tłuczniowej; 44,7 m² o nawierzchni bitumicznej).

Powierzchnia projektowanego chodnika: 9,0 m².

A.1.5 Pozostałe informacje

Inwestycja realizowana będzie na podstawie *Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz. U. z 2022 poz. 176).

Inwestycja nie znajduje się na obszarze objętym ochroną konserwatorską.

Działka ewidencyjna nr 24 obręb 0212 znajduje się w Zespole Stanowisk Archeologicznych „C”, w bezpośrednim sąsiedztwie stanowiska archeologicznego nr 7, ujętych w Gminnej Ewidencji Zabytków Archeologicznych Miasta Ostrowa Wielkopolskiego.

Zamierzenie budowlane nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

Nie istnieją ani nie przewiduje się zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego oraz ich otoczenia.

A.1.6 Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany, czyli na działkach nr: 24 obręb 0212, 27/2, 16/6 (po podziale 16/9), 16/2 (po podziale 16/7), 11/19, 28 obręb 0026.

Określenie obszaru oddziaływania obiektu dokonano w oparciu o przepisy poniższych ustaw i rozporządzeń:

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2021 poz. 2351 ze zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2022 poz. 1225),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518),
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1693 ze zm.)
- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2021 poz. 1973 ze zm.),
- rozporządzenie Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 ze zm.),
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 poz. 112),
- rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. 2010 nr 109 poz. 719 ze zm.),
- ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2022 poz. 840),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. 2003 nr 47 poz. 401).

A. 2 CZĘŚĆ RYSUNKOWA

A.2.1 Zestawienie rysunków

Rys. nr 1 – Projekt zagospodarowania terenu (skala 1:500),

Rys. nr 2 – Projekt zagospodarowania terenu (skala 1:500),

Rys. nr 3 – Projekt zagospodarowania terenu (skala 1:500),

Rys. nr 4 – Projekt zagospodarowania terenu (skala 1:500).

A. 3 DOŁĄCZONE DOKUMENTY

A.3.1 Kopia decyzji o nadaniu projektantowi uprawnień budowlanych



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI

Wrocław, dnia 9 grudnia 2002 r.

RR.IX.U-1.7131.7132-1383/02

DECYZJA

Na podstawie art. 104 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późniejszymi zmianami) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8, poz. 38, z późniejszymi zmianami), w związku z art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23, poz. 221)

n a d a j ę

Panu Robertowi Grzegorzowi Florczakowi
magistrowi inżynierowi budownictwa
urodzonemu dnia 11 kwietnia 1973 w Kępnie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 93/02/DUW

**do projektowania i do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej**

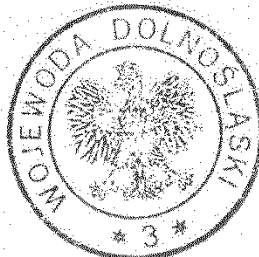
UZASADNIENIE

Komisja egzaminacyjna powołana przez Wojewodę Dolnośląskiego Zarządzeniem nr 46 z dnia 17 marca 1999 r. (Dz. Urz. Nr 6, poz. 209, z późniejszymi zmianami) stwierdziła, że Pan Robert Grzegorz Florczak posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. W związku z powyższym orzekam jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego za pośrednictwem Wojewody Dolnośląskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Otrzymują:

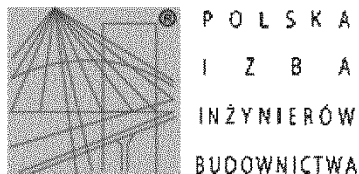
1. Pan Robert Grzegorz Florczak
ul. Kaliska 26/3
56-500 Syców
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Z up. WOJEWODY DOLNOŚLĄSKIEGO

Janusz Jurgielan
p.o. DYREKTOR WYDZIAŁU
Rozwoju Regionalnego

A.3.2 Zaświadczenie o wpisie na listę członków izby samorządu zawodowego



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-TWX-FN6-UXU *

Pan Robert Florczak o numerze ewidencyjnym WKP/BO/0268/03
adres zamieszkania Krążkowy 172, 63-600 Kępno
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-02-01 do 2023-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-12-23 roku przez:

Jerzy Stroński, Przewodniczący Rady Wielkopolskiej 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.

A.3.3 Oświadczenie projektanta

Na podstawie art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.) oświadczam, że projekt zagospodarowania terenu w zakresie branży drogowej dla zamierzenia budowlanego o nazwie *Rozbudowa ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim* został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

mgr inż. Robert Florczak
93/02/DUW

B. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Nazwa zamierzenia budowlanego: **Rozbudowa ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim**

Adres obiektu budowlanego: **ul. Pruślińska, ul. Parkowa - Wysocko Wielkie**

Kategoria obiektu budowlanego: **XXV**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301704_2.0026, Wysocko Wielkie**

Numery działek ewidencyjnych: **27/2, 16/6 (dzielona na: 16/9 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/10), 16/2 (dzielona na: 16/7 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/8), 11/19 (do przejęcia w całości), 28 (do przejęcia w całości)**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Miasto Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301701_1.0212, Ostrów Wielkopolski 0212**

Numery działek ewidencyjnych: **24**

Nazwa inwestora: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Adres inwestora: **ul. Gimnazjalna 5, 63-400 Ostrów Wielkopolski**

Projektant: **mgr inż. Robert Florczak**

Specjalność: **konstrukcyjno-budowlana**

Numer uprawnień budowlanych: **93/02/DUW**

Data opracowania: **21 IX 2022 r.**

Zakres opracowania: **branża drogowa**

Podpis:

Asystent projektanta: **mgr inż. Jacek Gabriel**

Specjalność: **-**

Numer uprawnień budowlanych: **-**

Data opracowania: **21 IX 2022 r.**

Zakres opracowania: **branża drogowa**

Podpis:

SPIS TREŚCI:

B.1 CZĘŚĆ OPISOWA	2
B.1.1 Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego	2
B.1.2 Zamierzony sposób użytkowania	2
B.1.3 Układ przestrzenny	2
B.1.4 Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego	6
B.1.5 Posadowienie obiektu budowlanego	6
B.1.6 Wpływ obiektu budowlanego	6
B.2 CZĘŚĆ RYSUNKOWA	8
B.2.1 Zestawienie rysunków	8
<i>Plan sytuacyjny</i>	rys. nr 1
<i>Plan sytuacyjny</i>	rys. nr 2
<i>Plan sytuacyjny</i>	rys. nr 3
<i>Plan sytuacyjny</i>	rys. nr 4
B.3 DOŁĄCZONE DOKUMENTY	9
B.3.1 Oświadczenie projektanta	9

B. 1 CZĘŚĆ OPISOWA

B.1.1 Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Projektowany obiekt budowlany to droga gminna. Obiekt należy do kategorii XXV.

B.1.2 Zamierzony sposób użytkowania

Po zakończonej rozbudowie droga będzie pełniła dotychczasową funkcję komunikacyjną. Wykonanie nowej nawierzchni jezdni poprawi zarówno komfort jazdy jak i znacząco wpłynie na poprawę komunikacji pomiędzy miejscowościami Wysocko Wielkie i Ostrowem Wielkopolskim.

B.1.3 Układ przestrzenny

DROGA

Na ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim zaprojektowano jezdnię o długości 1107,40 m i szerokości 5,0 m o nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego. Początek projektowanej trasy ul. Pruślińskiej przyjęto na skrzyżowaniu z drogami gminnymi ul. Wylotową i ul. Środkową. W km 1+107,40 ul. Pruslińska przechodzi w ul. Parkową (odległość mierzona do istniejącej nawierzchni jezdni ul. Parkowej). Szerokość istniejącego wyprowadzenia ul. Pruślińskiej na skrzyżowaniu z ul. Wylotową i Środkową wynosi 5,15 m dlatego na odcinku od km 0+000,00 do km 0+005,20 zaprojektowano zwężenie jezdni z szerokości 5,15 m na 5,0 m. Zwężenie jezdni zaprojektowano również na odcinku od km 1+078,15 do km 1+093,15 - ze względu na zmianę szerokości jezdni z 5,0 m na ul. Pruślińskiej na 4,5 m na ul. Parkowej.

Długość projektowanego odcinka ul. Parkowej wynosi 123,60 m. Obecnie droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej w złym stanie technicznym o zmiennej szerokości około 3,5 m. Na tym odcinku zaprojektowano obustronne poszerzenia istniejącej jezdni do szerokości wynoszącej 4,5 m. Szerokość poszerzeń jezdni jest zmienna i dla lewostronnego poszerzenia wynosi 0,3÷0,6 m, a dla prawostronnego poszerzenia wynosi 0,4÷1,0 m.

Z uwagi na poszerzenie jezdni ul. Parkowej do szerokości 4,5 m na skrzyżowaniu z ul. Kamienną (droga powiatowa) zachodzi konieczność przebudowy istniejącego chodnika o szerokości 1,5 m na długości 6,0 m. Istniejącą konstrukcję należy rozebrać i wybudować nową – chodnik zostanie przesunięty o około 0,3 m w kierunku istniejącego opłotowania posesji nr 5. Na długości chodnika należy wykonać ściek przykrawężnikowy o szerokości 20 cm z kostki betonowej o grub. 8 cm na ławie betonowej z betonu C12/15 o grub. 20 cm zaniżony o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni jezdni i 4 cm w odniesieniu do krawężnika najazdowego.

Zaprojektowano drogę w planie dostosowując się do istniejących warunków terenowych, a w miejscach, gdzie szerokość pasa drogowego jest niedostateczna dla obiektu budowlanego na mocy *ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz. U. 2022 poz. 176) podzielone zostaną dwie nieruchomości (nr 16/2, 16/6, których części zostaną przejęte pod pas drogowy) oraz zostaną przejęte w całości dwie działki ewidencyjne (nr 11/19 oraz 28).

Wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano opaskę – umocnienie pobocza, czyli warstwę kruszywa łamanego 0/31,5 mm o grub. 15 cm i szerokości do 1,0 m.

DROGA W PLANIE

Projektowana trasa w planie składa się z następujących elementów:

- odcinek prosty o długości 92,81 m od km 0+000,00 do km 0+092,81,
- łuk poziomy o długości 19,14 m od km 0+092,81 do km 0+111,95,
- odcinek prosty o długości 46,63 m od km 0+111,95 do km 0+158,58,
- łuk poziomy o długości 42,07 m od km 0+158,58 do km 0+200,65,
- odcinek prosty o długości 29,79 m od km 0+200,65 do km 0+230,44,
- łuk poziomy o długości 47,88 m od km 0+230,44 do km 0+278,32,
- odcinek prosty o długości 814,43 m od km 0+278,32 do km 1+093,15,
- łuk poziomy o długości 23,53 m od km 1+093,15 do km 1+116,68,
- odcinek prosty o długości 36,87 m od km 1+116,68 do km 1+153,55,
- łuk poziomy o długości 11,89 m od km 1+153,55 do km 1+165,44,
- odcinek prosty o długości 65,56 m od km 1+165,44 do km 1+231,00.

W tabeli nr 1 zestawiono parametry projektowanych łuków poziomych.

LOKALIZACJA km	PROMIEN R [m]	KĄT α [°]	DŁUGOŚĆ ŁUKU L [m]	DŁUGOŚĆ STYCZNEJ T [m]	ODSUNIĘCIE B [m]
od km 0+092,81 do km 0+111,95	200	5,48	19,14	9,58	0,23
od km 0+158,58 do km 0+200,65	200	12,05	42,07	21,11	1,11
od km 0+230,44 do km 0+278,32	500	5,49	47,88	23,96	0,57
od km 1+093,15 do km 1+116,68	30	44,93	23,53	12,41	2,46
od km 1+153,55 do km 1+165,44	1000	0,68	11,89	5,95	0,02

Tab. 1 Łuki poziome

DROGA W PRZEKROJU PODŁUŻYM

Na odcinku od km 0+000,00 do km 1+107,40 zaprojektowano drogę w przekroju podłużnym dostosowując się do istniejących warunków terenowych, przy czym na odcinku od km 0+170 do km 0+260 niweletę dostosowano do wysokości zjazdów na teren schroniska dla zwierząt co spowodowało obniżenie niwelety w stosunku do istniejącego terenu.

Na odcinku od km 1+107,40 do końca opracowania niweletę dostosowano do istniejącej niwelety jezdni bitumicznej ul. Parkowej.

Projektowana niweleta składa się z odcinków prostych oraz z łuków pionowych wklęsłych i wypukłych, a ich parametry zestawiono w tabeli nr 2.

LOKALIZACJA km	PROSTA LUB ŁUK	SPADEK [%]	PROMIEŃ R [m]	DŁUGOŚĆ [m]	DŁUGOŚĆ STYCZNEJ T [m]	ODSUNIĘCIE B [m]
od km 0+000,00 do km 0+034,82	prosta	5,715	-	34,82	-	-
od km 0+034,82 do km 0+110,57	wypukły	-	400	75,75	38,70	0,37
od km 0+110,57 do km 0+161,50	prosta	1,728	-	50,93	-	-
od km 0+161,50 do km 0+210,00	prosta	2,041	-	48,50	-	-
od km 0+210,00 do km 0+369,92	prosta	2,174	-	159,92	-	-
od km 0+369,92 do km 0+430,21	wypukły	-	300	60,29	30,30	0,31
od km 0+430,21 do km 0+540,14	prosta	1,867	-	109,93	-	-
od km 0+540,14 do km 0+606,49	prosta	1,100	-	66,35	-	-
od km 0+606,49 do km 0+662,44	wklęsły	-	400	55,95	28,05	0,20
od km 0+662,44 do km 0+752,56	prosta	1,709	-	90,12	-	-
od km 0+752,56 do km 0+817,16	wypukły	-	500	64,60	32,38	0,21
od km 0+817,16 do km 0+851,37	prosta	0,877	-	34,21	-	-
od km 0+851,37 do km 0+888,92	wklęsły	-	600	37,55	18,79	0,06
od km 0+888,92 do km 0+950,00	prosta	0,360	-	61,08	-	-
od km 0+950,00 do km 1+024,19	prosta	0,377	-	74,19	-	-
od km 1+024,19 do km 1+075,80	wypukły	-	1000	51,61	25,82	0,07
od km 1+075,80 do km 1+103,92	prosta	0,676	-	28,12	-	-
od km 1+103,92 do km 1+116,04	wypukły	-	150	12,12	6,08	0,02
od km 1+116,04 do km 1+130,90	prosta	2,288	-	14,86	-	-
od km 1+130,90 do km 1+159,50	-	3,077	-	28,60	-	-
od km 1+159,50 do km 1+209,50	-	3,760	-	50,00	-	-
od km 1+209,50 do km 1+218,44	-	4,027	-	8,94	-	-
od km 1+218,44 do km 1+229,59	wklęsły	-	150	11,15	6,19	0,03
od km 1+229,59 do km 1+231,00	prosta	1,418	-	1,41	-	-

Tab. 2 Proste i łuki pionowe

SPADKI POPRZECZNE

Zaprojektowano spadki poprzeczne jezdni:

- spadek jednostronny 2% od km 0+000,00 do km 0+161,95 (z prostymi przejściowymi na odcinku od km 0+000,00 do km 0+050,00 oraz na odcinku od km 0+111,95 do km 0+161,95),
- spadek obustronny 2% od km 0+161,95 do km 0+890,00 (z prostą przejściową od km 0+840,00 do km 0+890,00),
- spadek jednostronny 2% od km 0+890,00 do km 1+165,44 (z prostą przejściową na odcinku od km 1+116,68 do km 1+165,44),
- spadek obustronny 2% od km 1+165,44 do km 1+231,00 (z prostą przejściową od km 1+216,00 do km 1+231,00, która dowiązuje projektowany profil poprzeczny jezdni do istniejącego na skrzyżowaniu ul. Parkowej z Kamienną).

ZJAZDY

Zaprojektowano również zjazdy do przyległych posesji oraz terenów rolnych. Zjazdy zlokalizowano w miejscach, w których obecnie odbywa się wjazd na posesję lub tereny przyległe. Szerokości zjazdów założono lub dostosowano do istniejących bram i powierzchni utwardzonych. Lokalizację i szerokości trzech zjazdów (na parking, publiczny i indywidualny) na teren *Międzygminnego schroniska dla bezdomnych zwierząt* dostosowano do projektowanych utwardzeń nawierzchni na terenie schroniska wg jego projektu rozbudowy. Zjazdy zaprojektowano aż do granicy pasa drogowego (obecnego oraz przyszłego po podziale nieruchomości) lub istniejących powierzchni utwardzonych. Zaprojektowano zjazdy o dwóch typach nawierzchni: bitumicznej oraz mieszanej: z betonu asfaltowego i kruszywa łamanego. Dla zjazdów o nawierzchni mieszanej długość części bitumicznej wynosi 1,0 m. Część istniejącej nawierzchni bitumicznej zjazdu indywidualnego w km 1+110,90 zostanie poddana remontowi.

W miejscu przecięcia krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi zastosowano skos 1:1 m, ale dla zjazdu na parking w km 0+199,40 i zjazdu publicznego w km 0+230,20 (do schroniska) zastosowano wyokrąglenie łukiem kołowym o promieniu odpowiednio 2 i 5 m.

W tabeli nr 3 zestawiono lokalizacje oraz parametry projektowanych zjazdów.

LOKALIZACJA km	STRONA	WYMIARY [m]	NAWIERZCHNIA	TYP
0+008,70	lewa	5,00 x 2,70	kostka betonowa	indywidualny
0+116,50	lewa	5,00 x (1,00 + 3,70)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
0+138,60	prawa	6,80 x 1,70	kostka betonowa	indywidualny
0+159,90	prawa	3,20 x 1,80	kostka betonowa	indywidualny
0+199,40	prawa	23,60 x (2,10 ÷ 3,60)	kostka betonowa	na parking
0+230,20	prawa	5,00 x 4,45	kostka betonowa	publiczny
0+259,80	prawa	3,50 x 5,20	kostka betonowa	indywidualny
0+376,00	prawa	5,00 x (1,00 + 3,70)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
0+637,40	prawa	5,00 x (1,00 + 4,50)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
0+871,00	lewa	5,00 x (1,00 + 5,30)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+000,00	lewa	5,00 x (1,00 + 2,00)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+071,00	prawa	5,00 x (1,00 + 3,50)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+110,90	lewa	8,60 x 4,00	bitumiczna	indywidualny
1+114,00	prawa	4,50 x (0,90 + 0,30)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+187,00	prawa	4,50 x (1,00 + 3,80)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny

Tab. 3 Zjazdy

PRZEPUSTY

Pod zjazdami biegnącymi przez rów zaprojektowano przepusty z rur PP SN8 o średnicy Ø400 o zmiennych długościach. Wlot i wylot przepustu należy zakończyć prefabrykowaną betonową ścianką czołową ułożoną na warstwie betonu C12/15 o grub. 10 cm.

Istniejący przepust z rur betonowych o średnicy Ø500 biegnący prostopadle do osi jezdni w km 0+646,00 znajduje się w złym stanie technicznym. Po rozbiórce istniejącego przepustu należy wykonać nowy z rur HDPE SN8 o średnicy Ø600 o długości 9,5 m, a jego wlot i wylot zakończyć prefabrykowaną betonową ścianką czołową ułożoną na warstwie betonu C12/15 o grub. 10 cm.

Wlot i wylot rury przepustu HDPE Ø600 w km 0+646,00 oraz wylot przykanalika odprowadzającego wodę opadową i roztopową ze zjazdu publicznego w km 0+230,20 należy zabezpieczyć przed zarastaniem poprzez umocnienie skarpy i dna rowu betonowymi płytami ażurowymi.

W tabeli nr 4 zestawiono lokalizacje oraz parametry projektowanych przepustów pod zjazdami i jezdnią.

LOKALIZACJA km	STRONA	MIEJSCE	WYMIARY [m]	PRZEPUST
0+259,80	prawa	zjazd	6,75	PP SN8 Ø400
0+376,00	prawa	zjazd	8,00	
0+637,40	prawa	zjazd	12,50	
0+646,00	-	jezdnia	9,50	HDPE SN8 Ø600

Tab. 4 Przepusty

B.1.4 Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego

Zaprojektowano drogę o następujących parametrach charakterystycznych:

- długość: 1231,0 m,
- szerokość jezdni: 5,0 m oraz 4,5 m.

B.1.5 Posadowienie obiektu budowlanego

Na podstawie badań geologicznych przeprowadzonych w październiku 2021 r. stwierdzono występowanie prostych warunków gruntowych. Obiekt zaliczono do I kategorii geotechnicznej.

B.1.6 Wpływ obiektu budowlanego

Projektowany obiekt budowlany poprzez swoje parametry techniczne nie wywiera negatywnego wpływu na środowisko i jego wykorzystanie.

Woda opadowa i roztopowa z całej szerokości projektowanej jezdni na odcinku od km 0+000 do km 0+136,95 oraz tylko z prawego pasa jezdni na odcinku od km 0+136,95 do km 0+237,56 zostanie odprowadzona do projektowanego szczelnego systemu kanalizacji deszczowej (wg odrębnego opracowania), skąd trafi do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej w ul. Wylotowej. Na odcinku od km 0+121 do km 0+865 po stronie lewej oraz na odcinku od km 0+237 do km 1+067 po stronie prawej występują rowy. Woda opadowa i roztopowa na ww. odcinku poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni zostanie

odprowadzona na pobocza a stamtąd do wymienionych rowów. Na dalszym odcinku, czyli od km 0+865 do km 1+226 (strona lewa) oraz od km 1+067 do km 1+226 (strona prawa) woda opadowa zostanie odprowadzona na przepuszczalne pobocze. Wzdłuż przebudowywanego chodnika po stronie prawej na odcinku od km 1+226,00 do km 1+231,00 zaprojektowano ściek przykrawężnikowy, który sprowadzi wodę do wpustu deszczowego, który znajduje się dalej na skrzyżowaniu ul. Parkowej z ul. Kamienną.

Woda opadowa i roztopowa z nawierzchni zjazdu publicznego w km 0+230,20 zostanie odprowadzona do istniejącego rowu po drugiej stronie ulicy przykanalikiem zaprojektowanym wg odrębnego opracowania.

W km 1+122,00 (strona lewa) oraz w km 1+130,00 (strona prawa) rosną dwie lipy drobnolistne. Pnie drzew znajdują się w niewielkiej odległości od projektowanej krawędzi jezdni dlatego wykonanie koryta pod konstrukcję drogi uszkodzi bryłę korzeniową drzew. W połączeniu ze stanem koron (utrata dużych konarów i części gałęzi) zachodzi uzasadniona obawa o utratę stateczności drzew podczas silnych wiatrów na skutek podcięcia bryły korzeniowej w trakcie przeprowadzonych prac ziemnych. W związku z powyższym projektuje się wycinkę ww. drzew.

Projektowany obiekt nie wpłynie na glebę ani na wody podziemne jak również nie wywiera wpływu na zdrowie ludzi oraz na sąsiednie obiekty budowlane.

B. 2 CZĘŚĆ RYSUNKOWA

B.2.1 Zestawienie rysunków

Rys. nr 1 – Plan sytuacyjny (skala 1:500),

Rys. nr 2 – Plan sytuacyjny (skala 1:500),

Rys. nr 3 – Plan sytuacyjny (skala 1:500),

Rys. nr 4 – Plan sytuacyjny (skala 1:500).

B. 3 DOŁĄCZONE DOKUMENTY

B.3.1 Oświadczenie projektanta

Na podstawie art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.) oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany w zakresie branży drogowej dla zamierzenia budowlanego o nazwie *Rozbudowa ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim* został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

mgr inż. Robert Florczak
93/02/DUW

C. PROJEKT TECHNICZNY

Nazwa zamierzenia budowlanego: **Rozbudowa ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim**

Adres obiektu budowlanego: **ul. Pruślińska, ul. Parkowa - Wysocko Wielkie**

Kategoria obiektu budowlanego: **XXV**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301704_2.0026, Wysocko Wielkie**

Numery działek ewidencyjnych: **27/2, 16/6 (dzielona na: 16/9 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/10), 16/2 (dzielona na: 16/7 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/8), 11/19 (do przejęcia w całości), 28 (do przejęcia w całości)**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Miasto Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301701_1.0212, Ostrów Wielkopolski 0212**

Numery działek ewidencyjnych: **24**

Nazwa inwestora: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Adres inwestora: **ul. Gimnazjalna 5, 63-400 Ostrów Wielkopolski**

Projektant: **mgr inż. Robert Florczak**

Specjalność: **konstrukcyjno-budowlana**

Numer uprawnień budowlanych: **93/02/DUW**

Data opracowania: **21 IX 2022 r.**

Zakres opracowania: **branża drogowa**

Podpis:

Asystent projektanta: **mgr inż. Jacek Gabriel**

Specjalność: **-**

Numer uprawnień budowlanych: **-**

Data opracowania: **21 IX 2022 r.**

Zakres opracowania: **branża drogowa**

Podpis:

SPIS TREŚCI:

C.1 CZĘŚĆ OPISOWA	2
C.1.1 Rozwiązania konstrukcyjne	2
C.1.2 Rozwiązanie terenowe	4
C.2 CZĘŚĆ RYSUNKOWA	9
C.2.1 Zestawienie rysunków	9
<i>Plan orientacyjny</i>	rys. nr 1
<i>Plan sytuacyjny</i>	rys. nr 2
<i>Plan sytuacyjny</i>	rys. nr 3
<i>Plan sytuacyjny</i>	rys. nr 4
<i>Plan sytuacyjny</i>	rys. nr 5
<i>Profil podłużny</i>	rys. nr 6
<i>Profil podłużny</i>	rys. nr 7
<i>Profil podłużny</i>	rys. nr 8
<i>Przekroje konstrukcyjne</i>	rys. nr 9
<i>Przekroje konstrukcyjne</i>	rys. nr 10
<i>Przekroje konstrukcyjne</i>	rys. nr 11
<i>Przekroje konstrukcyjne</i>	rys. nr 12
<i>Przekroje konstrukcyjne</i>	rys. nr 13
C.3 DOŁĄCZONE DOKUMENTY	10
C.3.1 Kopia decyzji o nadaniu projektantowi uprawnień budowlanych	10
C.3.2 Zaświadczenie o wpisie na listę członków izby samorządu zawodowego	11
C.3.3 Oświadczenie projektanta	12

C. 1 CZĘŚĆ OPISOWA

C.1.1 Rozwiązania konstrukcyjne

Przyjęte parametry techniczne projektowanej drogi:

Klasa drogi: D

Kategoria ruchu: KR1

Prędkość projektowa: $V_p=30$ km/h

Na ul. Pruślińskiej zaprojektowano jezdnię o konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 o grub. 4 cm,
- skropienie kationową emulsją asfaltową $0,5 \text{ kg/m}^2$,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 o grub. 5 cm,
- skropienie kationową emulsją asfaltową $0,8 \text{ kg/m}^2$,
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie o grub. 8 cm,
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie o grub. 17 cm,
- warstwa piasku stabilizowanego cementem o $R_m=5,0$ MPa o grub. 15 cm.

Na poszerzeniach jezdni ul. Parkowej zaprojektowano konstrukcję:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 o grub. 4 cm,
- siatka zbrojeniowa z włókien szklanych wstępnie przesączona asfaltem $120 \times 120 \text{ kN/m}$ o szerokości 1,0 m,
- skropienie kationową emulsją asfaltową $0,15 \text{ kg/m}^2$,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 o grub. 5 cm,
- skropienie kationową emulsją asfaltową $0,8 \text{ kg/m}^2$,
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie o grub. 8 cm,
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie o grub. 17 cm,
- warstwa piasku stabilizowanego cementem o $R_m=5,0$ MPa o grub. 15 cm.

Na istniejącej jezdni ul. Parkowej, po uprzednim frezowaniu profilującym na średnią głębokość 3 cm, zaprojektowano:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 o grub. 4 cm,
- skropienie kationową emulsją asfaltową $0,5 \text{ kg/m}^2$,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70 o średnią grub. 4 cm,
- skropienie kationową emulsją asfaltową $0,5 \text{ kg/m}^2$.

Dla zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej zaprojektowano konstrukcję:

- nawierzchnia z kostki betonowej grafitowej o grub. 8 cm,
- warstwa podsypki cementowo-piaskowej 1:4 lub warstwa mialu kamiennego 0/5 mm o grub. 4 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie o grub. 20 cm,
- warstwa piasku stabilizowanego cementem o $R_m=5,0$ MPa o grub. 15 cm.

Dla zjazdów o nawierzchni zarówno bitumicznej jak i z kruszywa łamanego zaprojektowano konstrukcję:

- w części bitumicznej:
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 o grub. 4 cm,
 - skropienie kationową emulsją asfaltową $0,5 \text{ kg/m}^2$,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 o grub. 5 cm,
 - skropienie kationową emulsją asfaltową $0,8 \text{ kg/m}^2$,
 - górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie o grub. 8 cm,
 - dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie o grub. 17 cm,
 - warstwa piasku stabilizowanego cementem o $R_m=5,0 \text{ MPa}$ o grub. 15 cm.
- w części z kruszywa:
 - nawierzchnia z warstwy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie o grub. 20 cm.

Dla istniejącego zjazdu w km 1+110,90 zaprojektowano konstrukcję (po sfrezowaniu istniejącej nawierzchni bitumicznej):

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 o grub. 4 cm,
- skropienie kationową emulsją asfaltową $0,5 \text{ kg/m}^2$,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70 o grub. 4 cm,
- skropienie kationową emulsją asfaltową $0,5 \text{ kg/m}^2$.

Dla przebudowywanego chodnika zaprojektowano konstrukcję:

- nawierzchnia z kostki betonowej szarej (materiał z rozbiórki),
- warstwa podsypki cementowo-piaskowej 1:4 lub warstwa mialu kamiennego 0/5 mm o grub. 4 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie o grub. 10 cm,
- warstwa piasku stabilizowanego cementem o $R_m=5,0 \text{ MPa}$ o grub. 10 cm.

Zaprojektowano umocnienie skarpy i dna rowu o konstrukcji:

- betonowe płyty ażurowe o grub. 8 cm z wypełnieniem otworów betonem,
- warstwa betonu C12/15 o grub. 10 cm.

Dla przepustów pod zjazdami zaprojektowano następujący układ warstw:

- konstrukcja zjazdu,
- warstwa zagęszczonego piasku o grub. zmiennej,
- przepust z rur PP SN8 o średnicy $\varnothing 400$ o zmiennych długościach (wlot i wylot umocniony prefabrykowaną betonową ścianką czołową na warstwie betonu C12/15 o grub. 10 cm),
- warstwa zagęszczonego piasku o grub. 15 cm.

Dla przepust pod jezdnią w km 0+646,00 zaprojektowano następujący układ warstw:

- konstrukcja jezdni,
- warstwa zagęszczonego piasku o grub. zmiennej,
- przepust z rur HDPE SN8 o średnicy Ø600 o długości 9,5 m (wlot i wylot umocniony prefabrykowaną betonową ścianką czołową na warstwie betonu C12/15 o grub. 10 cm),
- warstwa zagęszczonego piasku o grub. 15 cm.

C.1.2 Rozwiązanie terenowe

DROGA

Na ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim zaprojektowano jezdnię o długości 1107,40 m i szerokości 5,0 m o nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego. Początek projektowanej trasy ul. Pruślińskiej przyjęto na skrzyżowaniu z drogami gminnymi ul. Wylotową i ul. Środkową. W km 1+107,40 ul. Pruślińska przechodzi w ul. Parkową (odległość mierzona do istniejącej nawierzchni jezdni ul. Parkowej). Szerokość istniejącego wyprowadzenia ul. Pruślińskiej na skrzyżowaniu z ul. Wylotową i Środkową wynosi 5,15 m dlatego na odcinku od km 0+000,00 do km 0+005,20 zaprojektowano zwężenie jezdni z szerokości 5,15 m na 5,0 m. Zwężenie jezdni zaprojektowano również na odcinku od km 1+078,15 do km 1+093,15 - ze względu na zmianę szerokości jezdni z 5,0 m na ul. Pruślińskiej na 4,5 m na ul. Parkowej.

Długość projektowanego odcinka ul. Parkowej wynosi 123,60 m. Obecnie droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej w złym stanie technicznym o zmiennej szerokości około 3,5 m. Na tym odcinku zaprojektowano obustronne poszerzenia istniejącej jezdni do szerokości wynoszącej 4,5 m. Szerokość poszerzeń jezdni jest zmienna i dla lewostronnego poszerzenia wynosi 0,3÷0,6 m, a dla prawostronnego poszerzenia wynosi 0,4÷1,0 m.

Z uwagi na poszerzenie jezdni ul. Parkowej do szerokości 4,5 m na skrzyżowaniu z ul. Kamienną (droga powiatowa) zachodzi konieczność przebudowy istniejącego chodnika o szerokości 1,5 m na długości 6,0 m. Istniejącą konstrukcję należy rozebrać i wybudować nową – chodnik zostanie przesunięty o około 0,3 m w kierunku istniejącego opłotowania posesji nr 5. Na długości chodnika należy wykonać ściek przykrawężnikowy o szerokości 20 cm z kostki betonowej o grub. 8 cm na ławie betonowej z betonu C12/15 o grub. 20 cm zaniżony o 1 cm w stosunku do poziomu nawierzchni jezdni i 4 cm w odniesieniu do krawężnika najazdowego.

Zaprojektowano drogę w planie dostosowując się do istniejących warunków terenowych, a w miejscach, gdzie szerokość pasa drogowego jest niedostateczna dla obiektu budowlanego na mocy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 176) podzielone zostaną dwie nieruchomości (nr 16/2, 16/6, których części zostaną przejęte pod pas drogowy) oraz zostaną przejęte w całości dwie działki ewidencyjne (nr 11/19 oraz 28). Wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano opaskę – umocnienie pobocza, czyli warstwę kruszywa łamanego 0/31,5 mm o grub. 15 cm i szerokości do 1,0 m.

DROGA W PLANIE

Projektowana trasa w planie składa się z następujących elementów:

- odcinek prosty o długości 92,81 m od km 0+000,00 do km 0+092,81,
- łuk poziomy o długości 19,14 m od km 0+092,81 do km 0+111,95,
- odcinek prosty o długości 46,63 m od km 0+111,95 do km 0+158,58,
- łuk poziomy o długości 42,07 m od km 0+158,58 do km 0+200,65,
- odcinek prosty o długości 29,79 m od km 0+200,65 do km 0+230,44,
- łuk poziomy o długości 47,88 m od km 0+230,44 do km 0+278,32,
- odcinek prosty o długości 814,43 m od km 0+278,32 do km 1+093,15,
- łuk poziomy o długości 23,53 m od km 1+093,15 do km 1+116,68,
- odcinek prosty o długości 36,87 m od km 1+116,68 do km 1+153,55,
- łuk poziomy o długości 11,89 m od km 1+153,55 do km 1+165,44,
- odcinek prosty o długości 65,56 m od km 1+165,44 do km 1+231,00.

W tabeli nr 1 zestawiono parametry projektowanych łuków poziomych.

LOKALIZACJA km	PROMIEN R [m]	KĄT α [°]	DŁUGOŚĆ ŁUKU L [m]	DŁUGOŚĆ STYCZNEJ T [m]	ODSUNIĘCIE B [m]
od km 0+092,81 do km 0+111,95	200	5,48	19,14	9,58	0,23
od km 0+158,58 do km 0+200,65	200	12,05	42,07	21,11	1,11
od km 0+230,44 do km 0+278,32	500	5,49	47,88	23,96	0,57
od km 1+093,15 do km 1+116,68	30	44,93	23,53	12,41	2,46
od km 1+153,55 do km 1+165,44	1000	0,68	11,89	5,95	0,02

Tab. 1 Łuki poziome

DROGA W PRZEKROJU PODŁUŻYM

Na odcinku od km 0+000,00 do km 1+107,40 zaprojektowano drogę w przekroju podłużnym dostosowując się do istniejących warunków terenowych, przy czym na odcinku od km 0+170 do km 0+260 niweletę dostosowano do wysokości zjazdów na teren schroniska dla zwierząt co spowodowało obniżenie niwelety w stosunku do istniejącego terenu.

Na odcinku od km 1+107,40 do końca opracowania niweletę dostosowano do istniejącej niwelety jezdni bitumicznej ul. Parkowej.

Projektowana niweleta składa się z odcinków prostych oraz z łuków pionowych wklęsłych i wypukłych, a ich parametry zestawiono w tabeli nr 2.

LOKALIZACJA km	PROSTA LUB ŁUK	SPADEK [%]	PROMIEŃ R [m]	DŁUGOŚĆ [m]	DŁUGOŚĆ STYCZNEJ T [m]	ODSUNIĘCIE B [m]
od km 0+000,00 do km 0+034,82	prosta	5,715	-	34,82	-	-
od km 0+034,82 do km 0+110,57	wypukły	-	400	75,75	38,70	0,37
od km 0+110,57 do km 0+161,50	prosta	1,728	-	50,93	-	-
od km 0+161,50 do km 0+210,00	prosta	2,041	-	48,50	-	-
od km 0+210,00 do km 0+369,92	prosta	2,174	-	159,92	-	-
od km 0+369,92 do km 0+430,21	wypukły	-	300	60,29	30,30	0,31
od km 0+430,21 do km 0+540,14	prosta	1,867	-	109,93	-	-
od km 0+540,14 do km 0+606,49	prosta	1,100	-	66,35	-	-
od km 0+606,49 do km 0+662,44	wklęsły	-	400	55,95	28,05	0,20
od km 0+662,44 do km 0+752,56	prosta	1,709	-	90,12	-	-
od km 0+752,56 do km 0+817,16	wypukły	-	500	64,60	32,38	0,21
od km 0+817,16 do km 0+851,37	prosta	0,877	-	34,21	-	-
od km 0+851,37 do km 0+888,92	wklęsły	-	600	37,55	18,79	0,06
od km 0+888,92 do km 0+950,00	prosta	0,360	-	61,08	-	-
od km 0+950,00 do km 1+024,19	prosta	0,377	-	74,19	-	-
od km 1+024,19 do km 1+075,80	wypukły	-	1000	51,61	25,82	0,07
od km 1+075,80 do km 1+103,92	prosta	0,676	-	28,12	-	-
od km 1+103,92 do km 1+116,04	wypukły	-	150	12,12	6,08	0,02
od km 1+116,04 do km 1+130,90	prosta	2,288	-	14,86	-	-
od km 1+130,90 do km 1+159,50	-	3,077	-	28,60	-	-
od km 1+159,50 do km 1+209,50	-	3,760	-	50,00	-	-
od km 1+209,50 do km 1+218,44	-	4,027	-	8,94	-	-
od km 1+218,44 do km 1+229,59	wklęsły	-	150	11,15	6,19	0,03
od km 1+229,59 do km 1+231,00	prosta	1,418	-	1,41	-	-

Tab. 2 Proste i łuki pionowe

SPADKI POPRZECZNE

Zaprojektowano spadki poprzeczne jezdni:

- spadek jednostronny 2% od km 0+000,00 do km 0+161,95 (z prostymi przejściowymi na odcinku od km 0+000,00 do km 0+050,00 oraz na odcinku od km 0+111,95 do km 0+161,95),
- spadek obustronny 2% od km 0+161,95 do km 0+890,00 (z prostą przejściową od km 0+840,00 do km 0+890,00),
- spadek jednostronny 2% od km 0+890,00 do km 1+165,44 (z prostą przejściową na odcinku od km 1+116,68 do km 1+165,44),
- spadek obustronny 2% od km 1+165,44 do km 1+231,00 (z prostą przejściową od km 1+216,00 do km 1+231,00, która dowiązuje projektowany profil poprzeczny jezdni do istniejącego na skrzyżowaniu ul. Parkowej z Kamienną).

ZJAZDY

Zaprojektowano również zjazdy do przyległych posesji oraz terenów rolnych. Zjazdy zlokalizowano w miejscach, w których obecnie odbywa się wjazd na posesję lub tereny przyległe. Szerokości zjazdów założono lub dostosowano do istniejących bram i powierzchni utwardzonych. Lokalizację i szerokości trzech zjazdów (na parking, publiczny i indywidualny) na teren *Międzygminnego schroniska dla bezdomnych zwierząt* dostosowano do projektowanych utwardzeń nawierzchni na terenie schroniska wg jego projektu rozbudowy. Zjazdy zaprojektowano aż do granicy pasa drogowego (obecnego oraz przyszłego po podziale nieruchomości) lub istniejących powierzchni utwardzonych. Zaprojektowano zjazdy o dwóch typach nawierzchni: bitumicznej oraz mieszanej: z betonu asfaltowego i kruszywa łamanego. Dla zjazdów o nawierzchni mieszanej długość części bitumicznej wynosi 1,0 m. Część istniejącej nawierzchni bitumicznej zjazdu indywidualnego w km 1+110,90 zostanie poddana remontowi.

W miejscu przecięcia krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi zastosowano skos 1:1 m, ale dla zjazdu na parking w km 0+199,40 i zjazdu publicznego w km 0+230,20 (do schroniska) zastosowano wyokrąglenie łukiem kołowym o promieniu odpowiednio 2 i 5 m.

W tabeli nr 3 zestawiono lokalizacje oraz parametry projektowanych zjazdów.

LOKALIZACJA km	STRONA	WYMIARY [m]	NAWIERZCHNIA	TYP
0+008,70	lewa	5,00 x 2,70	kostka betonowa	indywidualny
0+116,50	lewa	5,00 x (1,00 + 3,70)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
0+138,60	prawa	6,80 x 1,70	kostka betonowa	indywidualny
0+159,90	prawa	3,20 x 1,80	kostka betonowa	indywidualny
0+199,40	prawa	23,60 x (2,10÷3,60)	kostka betonowa	na parking
0+230,20	prawa	5,00 x 4,45	kostka betonowa	publiczny
0+259,80	prawa	3,50 x 5,20	kostka betonowa	indywidualny
0+376,00	prawa	5,00 x (1,00 + 3,70)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
0+637,40	prawa	5,00 x (1,00 + 4,50)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
0+871,00	lewa	5,00 x (1,00 + 5,30)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+000,00	lewa	5,00 x (1,00 + 2,00)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+071,00	prawa	5,00 x (1,00 + 3,50)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+110,90	lewa	8,60 x 4,00	bitumiczna	indywidualny
1+114,00	prawa	4,50 x (0,90 + 0,30)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny
1+187,00	prawa	4,50 x (1,00 + 3,80)	bitumiczna/kruszywo	indywidualny

Tab. 3 Zjazdy

PRZEPUSTY

Pod zjazdami biegnącymi przez rów zaprojektowano przepusty z rur PP SN8 o średnicy Ø400 o zmiennych długościach. Wlot i wylot przepustu należy zakończyć prefabrykowaną betonową ścianką czołową ułożoną na warstwie betonu C12/15 o grub. 10 cm.

Istniejący przepust z rur betonowych o średnicy Ø500 biegnący prostopadle do osi jezdni w km 0+646,00 znajduje się w złym stanie technicznym. Po rozbiórce istniejącego przepustu należy wykonać nowy z rur HDPE SN8 o średnicy Ø600 o długości 9,5 m, a jego wlot i wylot zakończyć prefabrykowaną betonową ścianką czołową ułożoną na warstwie betonu C12/15 o grub. 10 cm.

Wlot i wylot rury przepustu HDPE Ø600 w km 0+646,00 oraz wylot przykanalika odprowadzającego wodę opadową i roztopową ze zjazdu publicznego w km 0+230,20 należy zabezpieczyć przed zarastaniem poprzez umocnienie skarpy i dna rowu betonowymi płytami ażurowymi.

W tabeli nr 4 zestawiono lokalizacje oraz parametry projektowanych przepustów pod zjazdami i jezdnią.

LOKALIZACJA km	STRONA	MIEJSCE	WYMIARY [m]	PRZEPUST
0+259,80	prawa	zjazd	6,75	PP SN8 Ø400
0+376,00	prawa	zjazd	8,00	
0+637,40	prawa	zjazd	12,50	
0+646,00	-	jezdnia	9,50	HDPE SN8 Ø600

Tab. 4 Przepusty

C. 2 CZĘŚĆ RYSUNKOWA

C.2.1 Zestawienie rysunków

- Rys. nr 1 – Plan orientacyjny (skala 1:10 000),
- Rys. nr 2 – Plan sytuacyjny (skala 1:500),
- Rys. nr 3 – Plan sytuacyjny (skala 1:500),
- Rys. nr 4 – Plan sytuacyjny (skala 1:500),
- Rys. nr 5 – Plan sytuacyjny (skala 1:500),
- Rys. nr 6 – Profil podłużny (skala $1:\frac{100}{500}$),
- Rys. nr 7 – Profil podłużny (skala $1:\frac{100}{500}$),
- Rys. nr 8 – Profil podłużny (skala $1:\frac{100}{500}$),
- Rys. nr 9 – Przekroje konstrukcyjne (skala 1:50),
- Rys. nr 10 – Przekroje konstrukcyjne (skala 1:50),
- Rys. nr 11 – Przekroje konstrukcyjne (skala 1:50),
- Rys. nr 12 – Przekroje konstrukcyjne (skala 1:50),
- Rys. nr 13 – Przekroje konstrukcyjne (skala 1:50).

C. 3 DOŁĄCZONE DOKUMENTY

C.3.1 Kopia decyzji o nadaniu projektantowi uprawnień budowlanych



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI

Wrocław, dnia 9 grudnia 2002 r.

RR.IX.U-1.7131.7132-1383/02

DECYZJA

Na podstawie art. 104 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późniejszymi zmianami) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8, poz. 38, z późniejszymi zmianami), w związku z art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23, poz. 221)

n a d a j ę

Panu Robertowi Grzegorzowi Florczakowi
magistrowi inżynierowi budownictwa
urodzonemu dnia 11 kwietnia 1973 w Kępnie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 93/02/DUW

**do projektowania i do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej**

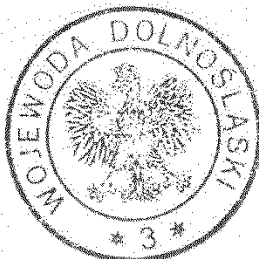
UZASADNIENIE

Komisja egzaminacyjna powołana przez Wojewodę Dolnośląskiego Zarządzeniem nr 46 z dnia 17 marca 1999 r. (Dz. Urz. Nr 6, poz. 209, z późniejszymi zmianami) stwierdziła, że Pan Robert Grzegorz Florczak posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. W związku z powyższym orzekam jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego za pośrednictwem Wojewody Dolnośląskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Otrzymują:

1. Pan Robert Grzegorz Florczak
ul. Kaliska 26/3
56-500 Syców
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Z up. WOJEWODY DOLNOŚLĄSKIEGO

Janusz Jurgielan
p.o. DYREKTOR WYDZIAŁU
Rozwoju Regionalnego

C.3.2 Zaświadczenie o wpisie na listę członków izby samorządu zawodowego



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-TWX-FN6-LXU *

Pan Robert Florczak o numerze ewidencyjnym WKP/BO/0268/03

adres zamieszkania Krążkowy 172, 63-600 Kępno

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-02-01 do 2023-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-12-23 roku przez:

Jerzy Stroński, Przewodniczący Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

C.3.3 Oświadczenie projektanta

Na podstawie art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.) oświadczam, że projekt techniczny w zakresie branży drogowej dla zamierzenia budowlanego o nazwie *Rozbudowa ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim* został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

mgr inż. Robert Florczak
93/02/DUW

D. ZAŁĄCZNIKI

Nazwa zamierzenia budowlanego: **Rozbudowa ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim**

Adres obiektu budowlanego: **ul. Pruślińska, ul. Parkowa - Wysocko Wielkie**

Kategoria obiektu budowlanego: **XXV**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301704_2.0026, Wysocko Wielkie**

Numery działek ewidencyjnych: **27/2, 16/6 (dzielona na: 16/9 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/10), 16/2 (dzielona na: 16/7 – do przejęcia pod pas drogowy, 16/8), 11/19 (do przejęcia w całości), 28 (do przejęcia w całości)**

Nazwa jednostki ewidencyjnej: **Miasto Ostrów Wielkopolski**

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: **301701_1.0212, Ostrów Wielkopolski 0212**

Numery działek ewidencyjnych: **24**

Nazwa inwestora: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Adres inwestora: **ul. Gimnazjalna 5, 63-400 Ostrów Wielkopolski**

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

D.1 Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	2
D.2 Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty	5
<i>Uzgodnienie Przedsiębiorstwa Usług Komunalnych Sp. z o.o. z dnia 28 VII 2022,</i>	
<i>Uzgodnienie Polskiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o. z dnia 28 VII 2022 (znak PSGPO.0108.763.068.2022),</i>	
<i>Uzgodnienie Energa-Operator SA z dnia 16 VIII 2022 (znak EOP/KP/4/2022/08/002196/AG),</i>	
<i>Uzgodnienie Polskich Sieci Elektroenergetycznych S.A. z dnia 25 VIII 2022 (znak DE-DSP-DUP-WEP.7070.1.750.2022.2),</i>	
<i>Uzgodnienie Orange z dnia 18 VIII 2022 (znak TTISILU/ET.215-32166/22),</i>	
<i>Uzgodnienie Oświetlenia Ulicznego i Drogowego Sp. z o.o. z dnia 8 VIII 2022 (znak WT/T2/PK/2064/2022),</i>	
<i>Uzgodnienie PROMAX z dnia 24 VIII 2022 (znak DłiRS/PJ/081/2022),</i>	
<i>Uzgodnienie nr 23/2022 Powiatowego Zarządu Dróg z dnia 26 VIII 2022 (znak PZD.6303.31.2022.6),</i>	
<i>Uzgodnienie Prezydenta Miasta Ostrowa Wielkopolskiego z dnia 8 VIII 2022,</i>	
<i>Uzgodnienie Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków z dnia 31 VIII 2022 (znak Ka.WA.5183.3969.2.2022),</i>	
<i>Decyzja Wójta Gminy Ostrów Wielkopolski o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 31 VIII 2022 (znak OSR-OŚ.6220.13.2022),</i>	
<i>Postanowienie nr 197/22 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 VIII 2022 (znak DI-IV.8012.197.2022),</i>	
<i>Uchwała nr 1389/2022 Zarządu Powiatu Ostrowskiego z dnia 15 IX 2022,</i>	
<i>Opinia Wójta Gminy Ostrów Wielkopolski z dnia 18 VIII 2022 (znak IGK-DR.7211.198.2022),</i>	
<i>Opinia Prezydenta Miasta Ostrowa Wielkopolskiego z dnia 19 VIII 2022 (znak WPP.6724.2.5.2022 L.dz. 53648.2022),</i>	
<i>Opinia Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 12 IX 2022 (znak PO.RPP.430.144.2022.IB)</i>	
<i>Opinia Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków z dnia 14 IX 2022 (znak Ka.WA.5183.4053.2.2022).</i>	

D.1 Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Nazwa obiektu budowlanego: **Rozbudowa ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim**

Adres obiektu budowlanego: **ul. Pruślińska, ul. Parkowa – Wysocko Wielkie**

Nazwa inwestora: **Gmina Ostrów Wielkopolski**

Adres inwestora: **ul. Gimnazjalna 5, 63-400 Ostrów Wielkopolski**

Projektant: **mgr inż. Robert Florczak**

Adres: **Krażkowy 172, 63-600 Kępno**

D.1.1 Zakres robót

Podczas rozbudowy ul. Pruślińskiej oraz ul. Parkowej we Wysocku Wielkim będą prowadzone następujące roboty (w kolejności realizacji):

- rozbiórka istniejącej nawierzchni jezdni ul. Pruślińskiej,
- wycinka drzew oraz odmulenie oraz oczyszczenie rowu z krzewów i zanieczyszczeń,
- roboty ziemne,
- rozbiórka istniejącego przepustu w km 0+646 oraz wykonanie nowego,
- wykonanie przepustów pod zjazdami biegnącymi przez rów,
- umocnienie dna i skarpy rowów płytami ażurowymi,
- montaż rur osłonowych na kablach infrastruktury podziemnej,
- wykonanie obramowań jezdni w postaci krawężników i oporników,
- frezowanie profilujące istniejącej nawierzchni jezdni ul. Parkowej,
- wykonanie konstrukcji jezdni i zjazdów,
- wykonanie poszerzeń jezdni ul. Parkowej,
- przebudowa nawierzchni chodnika na ul. Parkowej na skrzyżowaniu z ul. Kamienną,
- wykonanie opaski wzdłuż krawędzi jezdni,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

D.1.2 Istniejące obiekty budowlane

Istniejącymi obiektami budowlanymi w obszarze planowanych robót są:

- jezdnia ul. Pruślińskiej o nawierzchni brukowej, nawierzchni z kruszywa łamanego, z frezowiny, z betonowych płyt drogowych oraz o nawierzchni bitumicznej (w złym stanie technicznym dlatego w całości przewidziana jest do rozbiórki),
- przepust z rur betonowych o średnicy wewnętrznej Ø500 w km 0+646 (w złym stanie technicznym dlatego przewidziany jest do rozbiórki),
- jezdnia ul. Parkowej o nawierzchni bitumicznej (w złym stanie technicznym, projektuje się obustronne poszerzenie jezdni i wykonanie nakładki),
- chodnik o szerokości 1,5 m wzdłuż jezdni ul. Parkowej po stronie prawej na skrzyżowaniu z ul. Kamienną (odcinek o długości 6,0 m przewidziany jest do przebudowy),
- rów prawostronny na odcinku od km 0+237 do km 1+067, rów lewostronny na odcinku od km 0+121 do km 0+865,
- uzbrojenie terenu w postaci sieci: wodociągowej, kanalizacyjnej sanitarnej, kanalizacyjnej deszczowej, gazowej, kablowej elektroenergetycznej, napowietrznej elektroenergetycznej oraz telekomunikacyjnej.

D.1.3 Zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

W trakcie prowadzenia robót budowlanych elementami stwarzającymi zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi są:

- wycinka drzew,
- prowadzenie prac ziemnych,
- montaż rur osłonowych na kablach infrastruktury podziemnej,
- wykonanie przepustów,
- wykonanie konstrukcji i nawierzchni jezdni, zjazdów i chodnika.

Po zakończonej rozbudowie żaden z elementów projektowanego obiektu budowlanego nie będzie stwarzał zagrożeń dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

D.1.4 Przewidywane zagrożenia w trakcie robót

Do przewidywanych zagrożeń występujących w trakcie całego okresu prowadzenia robót należy zaliczyć:

- możliwość upadku do wykopu,
- możliwość porażenia prądem z przenośnych agregatów,
- możliwość ucięcia części ciała piłą mechaniczną,
- możliwość uszkodzenia ciała podczas pracy maszyn budowlanych,
- możliwość uszkodzenia słuchu podczas pracy maszyn budowlanych,
- możliwość potrącenia pracownika lub uczestnika ruchu drogowego przez maszyny budowlane lub pojazdy poruszające się po drodze.

D.1.5 Instruktaż pracowników

Planowane roboty budowlane, ich charakter, organizacja a także miejsce prowadzenie nie stwarzają szczególnie wysokiego ryzyka powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, dlatego przed przystąpieniem do realizacji robót kierownik budowy zobowiązany jest do instruktażu stanowiskowego pracowników. W trakcie prowadzenia prac kierownik budowy będzie kontrolował przestrzeganie zasad BHP, przeciwpożarowych, prawa budowlanego oraz pozostałych zasad bezpieczeństwa.

D.1.6 Zapobieganie niebezpieczeństwom

Do środków technicznych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych zalicza się:

- zapewnienie przejeźdności na drogach transportowych i dojazdowych do terenu budowy,
- dostęp do stanowisk pracy, miejsc składowania materiałów, zaplecza budowy wydzielonymi na terenie budowy drogami i przejściami,
- ustawienie oznakowania pionowego na czas trwania robót wg projektu czasowej organizacji ruchu,
- stosowanie kasków i odzieży ochronnej przez pracowników budowy.

Do środków organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych zalicza się:

- sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
- sporządzenie projektu czasowej organizacji ruchu,
- przestrzeganie zasad BHP,
- przestrzeganie przepisów przeciwpożarowych,
- przestrzeganie przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

D.2 Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty