

SPIS TREŚCI

Strona tytułowa, skład projektu, spis treści.....	1-2
Spis rysunków.....	3
1. UPRAWNIENIA PROJEKTANTÓW WRAZ Z ZAŚWIADCZENIAMI PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW	5
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	20
3. PRZEDMIOT INWESTYCJI	21
3.1 Przeznaczenie, rodzaj obiektu budowlanego.....	21
3.2 Podział inwestycji na Etapy.	21
3.3 Lokalizacja obiektu budowlanego.	22
3.4 Funkcja obiektu.....	22
3.5 Cel opracowania.	22
4. INWENTARYZACJA I OCENA STANU TECHNICZNEGO – STAN ISTNIEJĄCY.....	23
4.1 Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego.....	23
4.2 Istniejące rozwiązania sytuacyjne oraz wysokościowe.....	25
4.3 Skrzyżowania	25
4.4 Zjazdy	25
4.5 Odwodnienie.....	26
4.6 Charakterystyka zieleni istniejącej	26
4.7 Przewidywane rozbiórki obiektów budowlanych.....	26
5. STAN PROJEKTOWANY.....	26
5.1 Przebieg w planie sytuacyjnym	26
5.2 Założenia projektowe	27
5.3 Rozwiązanie wysokościowe	29
5.4 Konstrukcja nawierzchni.....	29
5.5 Projektowane chodniki i ścieżki rowerowe.....	33
5.6 Zjazdy	33
5.7 Skrzyżowania	34
5.8 Organizacja ruchu	34
5.9 Odwodnienie.....	34

6. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	35
7. INFORMACJE DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA	35
8. WARUNKI WYNIKAJĄCE Z OCHRONY KONSERWATORSKIEJ TERENU	35
9. SIECI PRZEZNACZONE DO PRZEBUDOWY	36
9.1 <i>Przebudowa sieci kanalizacji deszczowej</i>	<i>36</i>
9.2 <i>Przebudowa oświetlenia</i>	<i>37</i>
9.3 <i>Budowa kanału technologicznego</i>	<i>39</i>
<i>Stan istniejący.....</i>	<i>39</i>
<i>Stan projektowany.....</i>	<i>39</i>
9.4 <i>Infrastruktura telekomunikacyjna</i>	<i>41</i>
<i>Stan istniejący.....</i>	<i>41</i>
<i>Stan projektowany.....</i>	<i>41</i>
9.5 <i>Budowa monitoringu CCTV</i>	<i>42</i>
<i>Stan istniejący.....</i>	<i>42</i>
<i>Stan projektowany.....</i>	<i>42</i>
9.6 <i>Dynamiczna informacja pasażerska (dip).....</i>	<i>42</i>
9.7 <i>Biletomat</i>	<i>43</i>
10. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI	43
11. OBIEKTY MAŁEJ ARCHITEKTURY	43
12. UWAGI	44
13. INFORMACJE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	45

Nr rys.	Nazwa rysunku
D1	Orientacja
PZT1	Plansza zbiorcza projektowanych sieci
D2	Plan sytuacyjny
D3	Profil podłużny
D4	Przekroje konstrukcyjne
D5	Przekroje konstrukcyjne
D6	Przekroje charakterystyczne
D7	Plan warstwiczny

Nr.	Załączniki
1	Katalog Małej Architektury
2	Szczegóły ułożenia kostki brukowej

1. UPRAWNIENIA PROJEKTANTÓW WRAZ Z ZAŚWIADCZENIAMI PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW



SLK/OKK/7131/5598/14

Katowice, dnia 22 czerwca 2015 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 12 ust. 2, 3, 4, art. 13, art. 14 ust. 1 pkt. 3 b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2013 r., poz. 1409 z późn. zm.), § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2014 r., poz. 1278) oraz 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 2013 r., poz. 932 z późn. zm.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Dariusz Stelmach

mgr inż. budownictwa
ur. dnia 16 lipca 1984 w Zebrzydowicach

otrzymuje

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny SLK/5598/PBD/15
do projektowania**

w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń

Zakres uprawnień:

- 1) projektowanie obiektów budowlanych związanych z obiektem budowlanym, takim jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
- 2) sprawdzanie projektów budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego,
- 3) sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

Na podstawie §10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu wyłącznie w zakresie uzyskanej specjalności.

UZASADNIENIE

W wyniku pozytywnego postępowania kwalifikacyjnego i pozytywnego wyniku egzaminu ze znajomości procesu budowlanego oraz praktycznego zastosowania wiedzy technicznej wydanie niniejszych uprawnień budowlanych jest uzasadnione.

Od niniejszej decyzji służy prawo odwołania do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚOIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Dariusz Stelmach
Os. Władysława Sikorskiego 33 C/2
44-240 Żory
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



Skład orzekający OKK

1. 
mgr inż. Piotr Szatkowski

2. 
inż. Hieronim Spłzewski

3. 
mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-LLS-ZZX-YDM *

Pan Dariusz Stelmach o numerze ewidencyjnym SLK/BD/9189/15

adres zamieszkania os. Sikorskiego 33c/2, 44-240 Żory

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-07-19 roku przez:

Franciszek Buszka, Przewodniczący Rady Śląskiej 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.



WOJEWODA ŚLĄSKI

Katowice 30 kwietnia 2001 r.

AG.II.4/AZ/7132/250/2001

DECYZJA nr 250/2001

Na podstawie art.13 i 14 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.Nr 89, poz.414) i § 9 ust.1 rozporządzenia M.G.P.iB. z dnia 30.12.1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 8, poz.38 z 1995 r.),w związku z art. 104 § 1 i 2 Kpa,po rozpatrzeniu wniosku Pana inż. Sebastiana Adamskiego na podstawie dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie oraz praktykę zawodową oraz na podstawie pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane złożonego przed Komisją egzaminacyjną powołaną Zarządzeniem Nr 160/99 z 19 sierpnia 1999r., stwierdza się, że :

Pan inżynier Sebastian A D A M S K I

ur. dnia 29 maja 1971 r. w Jeleniej Górze

o t r z y m u j e

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

bez ograniczeń

do projektowania

w specjalności: konstrukcyjno-budowlanej

Uzasadnienie

W związku z potwierdzeniem przez Komisję egzaminacyjną powołaną przez Wojewodę Śląskiego Zarządzeniem nr 160/99 z 19 sierpnia 1999 r.,posiadania przez Pana inż. Sebastiana Adamskiego wymaganego prawem wykształcenia na Wydziale Budownictwa na kierunku Budownictwo oraz praktyki zawodowej koniecznej do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności i po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu na uprawnienia budowlane, orzeczono jak w sentencji.

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

Otrzymują:

1. Pan Sebastian Adamski
ul. Zwycięstwa 31c/16
44-206 Rybnik
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa
3. a/a





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-EN2-LY8-PJL *

Pan Sebastian Adamski o numerze ewidencyjnym SLK/BO/2342/01

adres zamieszkania ul. Pod Lasem 37 D, 44-210 Rybnik

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-12-19 roku przez:

Franciszek Buszka, Przewodniczący Rady Śląskiej 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.

Biuro Architektury i Krajobrazu
40-032 Katowice, ul. Jagiellońska 25
0514239

Katowice, dnia 5.07.2017 r.

Nr ewid. 1768/94

STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie § 2 ust.1 pkt 1, § 4 ust.2, § 7.....
i § 13 ust.1 pkt 4 lit. b rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975r w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U.Nr 8,poz.46 z późn.zm.(Dz.U.Nr 69)91 poz.299) stwierdza się, że:

Obywatel WOJCIECH B.R.E.W.C.Z.Y.Ń.S.K.I.....

.....magister inżynier inżynierii środowiska.....

urodzony dnia ...12 kwietnia 1956 r. w Rybniku.....

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcjiprojektanta.....

.....
w szczególności instalacje inżynierskiej w zakresie sieci sanitarnych z ograniczeniem do sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i gazowych, oraz instalacji sanitarnych z ograniczeniem do instalacji wodociągowej, kanalizacyjnej, ciepłej i gazowej

Obywatel WOJCIECH BREWCZYŃSKI jest upoważniony do :

- 1/ sporządzania projektów sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i gazowych uzbrojenia terenu
- 2/ sporządzania projektów instalacji wodociągowej, kanalizacyjnej, ciepłej i gazowej,
- 3/ w budownictwie jednorodzinnym, zagrodowym oraz innych budynków o kubaturze do 1000 m³ - do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów instalacji oraz oceniania i badania stanu technicznego instalacji wodociągowej, kanalizacyjnej, ciepłej i gazowej.

z p. WOJEWODY

Dr inż. Andrzej Zygmunt Konopka
Dyrektor Przedsiębiorstwa Architektury i Krajobrazu



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-177-A58-6VI *

Pan Wojciech Brewczyński o numerze ewidencyjnym SLK/IS/3586/01

adres zamieszkania ul. Rudzka 28, 44-200 Rybnik

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-12-05 roku przez:

Franciszek Buszka, Przewodniczący Rady Śląskiej 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.plib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



PREZYDIUM
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
Wydział Urbanistyki i Architektury
W KATOWICACH
Nr ewid. uprawn. 508/66

Katowice, dnia 21. maja 1966 r.

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18, art. 19 ust. 1 pkt 1 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. - prawo budowlane (Dz. U. Nr 7, poz. 46) oraz § 29 i § 2 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia 10. września 1962 r. w sprawie kwalifikacji fachowych osób wykonujących funkcje techniczne w budownictwie powszechnym (Dz. U. Nr 53, poz. 266)


Obyw. M A C I E J C Z Y K G z e s ł a w
inżynier elektryk

urodzony dnia 12. marca 1938r. w Katowicach-Piotrowicach

o i r z y m u j e

w specjalności instalacji i urządzeń elektrycznych
uprawnienia budowlane do sporządzania projektów wszelkiego
rodzaju instalacji i urządzeń elektrycznych wchodzących
do zakresu budownictwa powszechnego.




Główny Architekt Województwa



Katowice, 24 listopada 2017 r.

Pan Czesław Maciejczyk

ul. Drozdów 60

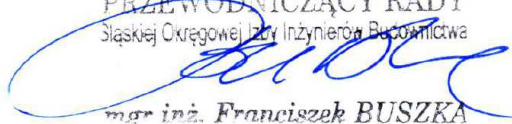
40-530 Katowice

ZAŚWIADCZENIE

Pan Maciejczyk Czesław

jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym **SLK/IE/4686/01** i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 31.12.2018 r.

PRZEWODNICZĄCY RADY
Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

mgr inż. *Franciszek BUSZKA*

JM

40-467 KATOWICE ul. Adama 1b tel. 32 255 45 52 e-mail: biuro@slk.piib.org.pl www.slk.piib.org.pl

Wojewódzki Zarząd Budowy Miast
i Usług Wodnych
GŁÓWNY ARCHITEKT WOJEWÓDZTWA
ul. Jagiellońska 25
40-032 KATOWICE

Katowice dnia 12 grudnia 1978 r.

Nr ewid. 598/78

**STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE**

Na podstawie § 4 ust. 2, § 7 i § 13 ust. 1 pkt. 4 lit. d, rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 45) stwierdza się, że:

Obywatel S L U S A R Z ADAM

magister inżynier elektryk

urodzony dnia 20 kwietnia 1949 r. w Wierzbiciach

posiada przygotowania zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji projektanta w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie instalacji elektrycznych.

Obywatel S L U S A R Z ADAM

jest upoważniony do:

- 1) sporządzania projektów instalacji elektrycznych,
- 2) w budownictwie osób fizycznych — do kierowania, nadzorowania i kontrolowania prac wykończeniowych, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów instalacji oraz oceniania i badania stanu technicznego instalacji elektrycznych.



z up. Wojewody

mgr inż. Stanisław Marszałek
Zastępca Dyrektora
d/s Nadzoru Budowlanego



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-PWB-HBA-91R *

Pan Adam Ślusarz o numerze ewidencyjnym SLK/IE/1030/02

adres zamieszkania ul. Łagodna 39, 43-502 Czechowice-Dziedzice

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-12-13 roku przez:

Franciszek Buszka, Przewodniczący Rady Śląskiej 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.



SLK/OKK/7131.7132/7205/17

Katowice, dnia 14 czerwca 2017 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 12 ust. 2, 3, 4; art. 13, art. 14 ust. 1 pkt. 4a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2016 r., poz. 290 z późn. zm.), § 10 i § 14 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2014 r., poz. 1278) oraz na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz.U. z 2016 r., poz. 1725 z późn. zm.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Sebastian Ostrega

inż. elektroniki i telekomunikacji
ur. dnia 01 stycznia 1976 w Żgorzelcu

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny SLK/7205/PoWoT/17

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji
i urządzeń telekomunikacyjnych w ograniczonym zakresie**

Zakres uprawnień:

- projektowanie obiektu budowlanego i kierowanie robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym wraz z infrastrukturą telekomunikacyjną w odniesieniu do obiektu budowlanego, takiego jak lokalne linie i instalacje;
- sprawdzanie projektów budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego,
- sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych z zastrzeżeniem art. 62 ust. 5 ustawy.

UZASADNIENIE

W wyniku pozytywnego postępowania kwalifikacyjnego i pozytywnego wyniku egzaminu ze znajomości procesu budowlanego oraz praktycznego zastosowania wiedzy technicznej wydanie niniejszych uprawnień budowlanych jest uzasadnione.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo odwołania do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚlOIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Sebastian Ostrega
Arkadowa 11/6
43-100 Tychy
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



Skład orzekający OKK

1. mgr inż. Piotr Szatkowski
2. inż. Hieronim Spizewski
3. mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-55N-NXC-UFD *

Pan Sebastian Ostrega o numerze ewidencyjnym SLK/BT/0080/17
adres zamieszkania ul. Arkadowa 11/6, 43-100 Tychy
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-09-11 roku przez:

Franciszek Buszka, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 138 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.pib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



Warszawa, dnia 02.12.1999 r.

**Państwowa Inspekcja
Telekomunikacyjna i Poczta
Główny Inspektor**

L.dz.GI/DBL/ 4904 /99

DECYZJA Nr 1793/99/U

Pan inż. Marek Kołodziej
urodzony dnia 04.08.1970 r. w Rudzie Śląskiej

Na podstawie art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r.- kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst - Dz.U. z 1980r. Nr 9, poz. 26 i Nr 27, poz. 111 z późniejszymi zmianami) w związku z § 11 rozporządzenia Ministra Łączności z dnia 10 października 1995r., w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie telekomunikacyjnym po rozpatrzeniu wniosku, z dnia 21.09.1999 r., w sprawie nadania uprawnień budowlanych w telekomunikacji oraz przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego i egzaminu

**nadaje Panu
uprawnienia budowlane w telekomunikacji**

do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
 w specjalnościach instalacyjnych
w telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą

w zakresie linii, instalacji i urządzeń liniowych

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Ministra Łączności za pośrednictwem Głównego Inspektora PTTiP, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art.127 §1 i 2, art.129 §1 i 2 Kpa)

GŁÓWNY INSPEKTOR
dr inż. Władysław Gładkowski





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-7G1-HFZ-LR4 *

Pan Marek Kołodziej o numerze ewidencyjnym SLK/BT/2368/04

adres zamieszkania ul. Jachtowa 15, 43-305 Bielsko-Biała

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2019-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-02-14 roku przez:

Franciszek Buszko, Przewodniczący Rady Śląskiej 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.pib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



2. PODSTAWA OPRACOWANIA.

- [1] Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia dotycząca w/w umowy,
- [2] Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (Dz. U. nr 89 poz. 414 z 1994 – z późniejszymi zmianami),
- [3] Uzgodnienia ze Zleceniodawcą;
- [4] Wizja lokalna w terenie
- [5] Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. nr 80 z 2003r., poz. 721 – z późniejszymi zmianami),
- [6] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- [7] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- [8] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach;
- [9] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. nr 63 z 2000r., poz. 735 z późniejszymi zmianami),
- [10] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 25 kwiecień 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. nr 0 z 2012r., poz. 462 z późniejszymi zmianami),
- [11] Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. nr 83 z 2006r., poz. 578 z późniejszymi zmianami),

- [12] Wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej WPD–2, GDDP Warszawa 1995r.
- [13] Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Pólsztywnych, GDDP Warszawa 2014r.,
- [14] „Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i pólsztywnych”; GDDKiA 2012r.
- [15] Polska Norma PN–S–02204 Drogi Samochodowe. Odwodnienie dróg
- [16] R. Edel – „Odwodnienie dróg”, WKiŁ Warszawa 2000r.
- [17] Dokumentacja z badań podłoża wraz z opinią geotechniczną i projektem geotechnicznym wykonaną przez firmę BIO-GEO Wioleta Małecka,
- [18] Nawierzchnie Asfaltowe na drogach publicznych; WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2014
- [19] Aktualne normy i przepisy projektowe.

3. PRZEDMIOT INWESTYCJI

3.1 Przeznaczenie, rodzaj obiektu budowlanego

Ulica Dworcowa na odcinku objętym opracowaniem posiada **klasę techniczną – D** (dojazdowa). Droga ta stanowi dojazd do dworca **PKP Ząbkowice** oraz do prywatnych posesji.

3.2 Podział inwestycji na Etapy.

Przedmiotowa Inwestycja została podzielona na dwa etapy:

- **Etap I** obejmuje:
 - Przebudowę ul. Dworcowej wraz z budową centrum przesiadkowego w rejonie dworca PKP w Ząbkowicach wraz z przebudową układu komunikacyjnego

- **Etap II** - Przebudowa odcinka ul. Dworcowej po północnej stronie budynku dworca PKP wraz z budową miejsc postojowych dla pracowników kolei.

Koniec Kilometrażu Etapu I jest początkiem Etapu II.

3.3 Lokalizacja obiektu budowlanego.

Projektowana budowa centrum przesiadkowego zlokalizowana w rejonie **dworca PKP Ząbkowice**. Inwestycja znajduje się w okolicach ulicy Armii Krajowej, Dworcowej oraz Deresza. Opracowanie obejmuje budowę parkingu typu park&ride wraz z układem komunikacyjnym umożliwiającym połączenie projektowanego centrum przesiadkowego z istniejącym układem komunikacyjnym.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa śląskiego, położona na Wyżynie Śląskiej w północno-wschodniej części Dąbrowy Górniczej.

3.4 Funkcja obiektu.

Funkcją obiektu jest podwyższenie komfortu mieszkańców gminy Dąbrowa Górnicza oraz stworzenie skoordynowanej komunikacji pomiędzy różnymi środkami transportu na terenie tej gminy.

Miejsce to miałyby przekierować potok podróżnych do innego środka lokomocji niż samochód osobowy oraz wpłynąć na ekologię miasta Dąbrowa Górnicza.

3.5 Cel opracowania.

Celem opracowania jest:

- budowa parkingu typu park&ride,

- budowa wypożyczalni rowerów oraz parkingu dla rowerów od strony ulicy Dworcowej
- budowa ścieżki rowerowej od strony ulicy Armii Krajowej wzdłuż ulicy Dworcowej
- stworzenie integralnej komunikacji
- podwyższenie komfortu mieszkańców

4. INWENTARYZACJA I OCENA STANU TECHNICZNEGO – STAN ISTNIEJĄCY

4.1 Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Ulica Dworcowa w stanie istniejącym od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej posiada przekrój jednojezdniowy o szerokości jezdni **2x3,0 m**. Po obu stronach jezdni występuje **chodnik o szer. 2,50 ÷ 3,00m** odsunięty od jezdni pasem zieleni. Zakończona ona jest „rondem”, które umożliwia wjazd na istniejący parking dla samochodów osobowych, bądź dojazd do posesji.

Ul. Dworcowa nie jest wyposażona w drogi rowerowe co powoduje, iż rowerzyści muszą poruszać się po chodniku bądź ul. Dworcową stwarzając zagrożenie dla siebie oraz dla innych uczestników ruchu.

W stanie istniejącym w rejonie projektowanego centrum przesiadkowego zlokalizowany jest parking dla ok. 15 samochodów osobowych.

Całość zlokalizowana jest w terenie zabudowanym.



Zdjęcie nr 1. Widok na istniejący parking dla samochodów osobowych



Zdjęcie nr 2. Widok na ul. Armii Krajowej



Zdjęcie nr 3. Widok na skrzyżowanie ul. Kasprzaka – Piłsudskiego - Zaplecze

4.2 Istniejące rozwiązania sytuacyjne oraz wysokościowe

Przedmiotowy teren posiada spadek w kierunku istniejącego dworca PKP. Ul. Dworcowa wykonana jest z „cegły pełnej” co powoduje nierówność podłoża i powstanie nierówności na nawierzchni jezdni. Wzdłuż drogi występują istniejące chodniki. Projektowany teren nie posiada ścieżki rowerowej, ani przystanku autobusowego.

4.3 Skrzyżowania

Ulica Dworcowa (klasa techniczna – D) krzyżuje się z **DW 796 (ul. Armii Krajowej)** (klasa techniczna – Z) na początku opracowania.

4.4 Zjazdy

Wzdłuż projektowanej inwestycji występują zjazdy indywidualne.

4.5 Odwodnienie

Podstawowym problemem istniejącej drogi, a zarazem głównym czynnikiem mającym wpływ na jej degradację nawierzchni jest brak prawidłowego odwodnienia. Na przedmiotowym terenie znajduje się istniejąca kanalizacja deszczowa lecz ze względu na zdeformowaną nawierzchnię, wody opadowe nie trafiają do istniejących wpustów deszczowych tworząc kałuże na jej nawierzchni.

4.6 Charakterystyka zieleni istniejącej

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi występuje roślinność w postaci zadrzewień przydrożnych, zakrzewień.

4.7 Przewidywane rozbiórki obiektów budowlanych

W wyniku przebudowy ulicy Dworcowej i budowy centrum przesiadkowego projekt nie przewiduje rozbiórki żadnych obiektów budowlanych.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1 Przebieg w planie sytuacyjnym

Projektowane rozwiązanie budowy centrum przesiadkowego w rejonie **dworca PKP Ząbkowice** oraz układu komunikacyjnego umożliwiającego połączenie projektowanej inwestycji z istniejącym układem komunikacyjnym w rejonie ulicy Armii Krajowej polega na dostosowaniu przebiegu planowanej inwestycji do warunków technicznych zgodnych z **Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie**.

Wzdłuż ul. Dworcowej została zaprojektowana ścieżka rowerowa oraz chodniki. Przy budynku dworca PKP zaprojektowano peron autobusowy oraz

parking typu park&ride. Na dalszym odcinku ul. Dworcowej zaprojektowano miejsca postojowe służące pracownikom kolei.

5.2 Założenia projektowe

Założenia projektowe dla Etapu I:

- długość przebudowy ul. Dworcowej – **ok 227m**
 - klasa techniczna drogi – **D (dojazdowa)**,
 - szerokość jezdni **2x3,00m**
- szerokość ścieżki rowerowej – **2,50m**,
- szerokość chodnika – **1,50m**
- obciążenie ruchem – **115 kN/oś**,
- prędkość projektowa **vp – 30 km/h** (na całym odcinku objętym opracowaniem),
- budowa wiaty rowerowej,
- wykonanie ławek,
- budowa parkingu typu park&ride,

Projekt przewiduje budowę parkingu typu park&ride dla ok. 20 samochodów osobowych, wśród których przewidziano dwa miejsca dla osób niepełnosprawnych. Stanowiska postojowe dla samochodów osobowych zaprojektowano o wymiarach **2,50x5,00m**, zaś miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych mają wymiary **3,60x5,00m**. Dodatkowo w ramach projektowanej inwestycji założono 3 stanowiska postojowe **typu kiss&ride** o wymiarach **2,50x6,00m**. W ramach inwestycji zaprojektowano również peron przystankowy oraz dwa miejsca postojowe dla taksówek o wymiarach **2,50x6,00m**.

W ramach projektowanej inwestycji zapewniono bezpieczne dojście z parkingu do budynku PKP oraz na peron przystankowy poprzez przejścia dla

piesznych, które zostały zlokalizowane w rejonie projektowanej wiaty rowerowej oraz budynku dworca PKP. Szerokość przejść dla pieszych wynosi **4,00m**.

Projekt przewiduje również budowę drogi rowerowej w kierunku skrzyżowania ulicy **Armii Krajowej** z ulicą **Dworcową** z wyprowadzeniem ruchu rowerowego w kierunku zbiornika **Pogoria I** oraz w kierunku na **Zawiercie** poza obręb skrzyżowania. Dokumentacja projektowa przedstawia usytuowanie drogi rowerowej po południowej stronie **ul. Dworcowej**. Ze względu na ograniczenia związane z wąskim pasem drogowym ścieżka rowerowa wraz z chodnikiem usytuowana jest bezpośrednio przy jezdni drogi.

W ramach inwestycji przewidziano miejsce na lokalizację wypożyczalni rowerów jak również zadaszony parking dla rowerów. Wymienione obiekty zlokalizowano w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego podziemnego przejścia (wg odrębnego opracowania) na perony przystankowe zarówno od strony ulicy **Dworcowej** jak i od strony ulicy **Dreszera**.

Na projekcie przedstawiono cząstkową organizację ruchu w celu ułatwienia czytelności zamierzenia projektanta.

Założenia projektowe dla Etapu I:

- długość przebudowy ul. Dworcowej – **ok 70m**
 - klasa techniczna drogi – **D (dojazdowa)**,
- obciążenie ruchem – 115 kN/oś,
- prędkość projektowa v_p – 30 km/h (na całym odcinku objętym opracowaniem),
- budowę miejsc postojowych dla pracowników kolei o wymiarach **2,50x5,00m**

5.3 Rozwiązanie wysokościowe

- Pochylenie podłużne parkingu, ścieżki rowerowej oraz chodnika dostosowano do warunków terenowych oraz pochylenia podłużnego ul. Dworcowej,
- Pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej oraz chodnika wynosi 2% w kierunku ul. Dworcowej,
- Przebieg niwelety drogi wynika z dopasowania do istniejącego terenu,
- Dowiązanie rzędnej nawierzchni na początku opracowania do skrzyżowania z ulicą Armii Krajowej, a na końcu do istniejącego terenu
- Promienie łuków pionowych zawarte są w przedziale od **600** do **4000m**.

Do obramowania jezdni przewidziano krawężniki betonowe **20x30x100** o wytrzymałości min. T. Odkrycie krawężnika wynosi odpowiednio:

- **12cm** w ciągu projektowanej inwestycji,
- **2-4 cm** na zjazdach indywidualnych,
- **0-2 cm** na przejściach dla pieszych.

5.4 Konstrukcja nawierzchni

Ze względu na skażony ruch na **ul. Dworcowej** wynikły z prowadzenia prac budowlanych w rejonie dworca PKP nie było możliwe wykonanie pomiarów ruchu oraz obliczenia kategorii obciążenia ruchem.

Kategoria obciążenia ruchem została przyjęta zgodnie z ustaleniami Inwestora – KR3

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w oparciu o rozwiązania z **Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych z 2014r** oraz **Wymagania Techniczne** rekomendowane przez Ministra Infrastruktury.

Konstrukcja nawierzchni jezdni asfaltowej – KR3:

(ul. Dworcowa, jezdnie manewrowe)

Istniejące podłoże gruntowe - nośność G3

0,04m - warstwa ścieralna

warstwa ścieralna z SMA11

0,05m – warstwa wiążąca

warstwa wiążąca z AC 16W

0,07m - górna warstwa podbudowy zasadniczej

podbudowa zasadnicza z AC 22P

0,20m - dolna warstwa podbudowy zasadniczej

mieszanka niezwiązana kruszywem łamanym $C_{90/3}$

0,18m - podbudowa pomocnicza

mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości

$C_{5/6} \leq 10 \text{ MPa}$

0,25m - ulepszone podłoże

warstwa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego

o $\text{CBR} \leq 20\%$

RAZEM=0,79 m

Konstrukcja nawierzchni peronu autobusowego:

Istniejące podłoże gruntowe - nośność G3

0,15m - warstwa ścieralna

warstwa ścieralna z kostki kamiennej dużej (15/17cm)

0,03m – podsypka

podsypka cementowo - piaskowa 1:3

0,20m - podbudowa zasadnicza

podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C16/20

0,20m - podbudowa pomocnicza

podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej cementem

$C_{5/6} \leq 10 \text{ MPa}$

0,25m - ulepszone podłoże

warstwa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego
o $\text{CBR} \leq 20\%$

RAZEM=0,83 m

Konstrukcja nawierzchni miejsc postojowych:

Istniejące podłoże gruntowe - nośność G3

0,08m - warstwa ścieralna

kostka betonowa

0,03m – podsypka

podsypka cementowo - piaskowa 1:3

0,15m - podbudowa zasadnicza

mieszanka niezwiązana kruszywem łamanym $C_{90/3}$

0,18m - podbudowa pomocnicza

mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości

$C_{5/6} \leq 10\text{MPa}$

0,25m - ulepszone podłoże

warstwa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego
o $\text{CBR} \leq 20\%$

RAZEM=0,69 m

Konstrukcja chodnika:

Istniejące podłoże gruntowe - nośność G3

0,08 - warstwa ścieralna

kostka betonowa

0,03m - warstwa wiążąca

podsyпка cementowo - piaskowa 1:3

0,15m - podbudowa zasadnicza

mieszanka niezwiązana kruszywem łamanym $C_{90/3}$

0,10m - ulepszone podłoże

warstwa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego
o $CBR \leq 20\%$

RAZEM=0,36 m

Konstrukcja ścieżki rowerowej:

Istniejące podłoże gruntowe - nośność G4

0,04 - warstwa ścieralna

warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0-8 mm AC85

0,04m - warstwa wiążąca

warstwa wiążąca z AC 11W

0,20m - podbudowa zasadnicza

mieszanka niezwiązana kruszywem łamanym C_{90/3}

0,10m - ulepszone podłoże

warstwa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego

o CBR≤20%

RAZEM=0,38 m

5.5 Projektowane chodniki i ścieżki rowerowe

W ramach przebudowy przedmiotowego terenu, zaprojektowano chodniki dla pieszych oraz ścieżkę rowerową dla rowerzystów. Chodniki zlokalizowano po obu stronach ul. Dworcowej, natomiast ścieżkę rowerową po północnej stronie..

5.6 Zjazdy

Zjazdy indywidualne zaprojektowano w miejscach, gdzie konieczne było zachowanie dostępu do posesji prywatnych. Przedmiotowe zjazdy oddzielone są od jezdni krawężnikiem najazdowym **15 x 22 x 100 cm** na ławie betonowej z oporem z betonu **C20/25**.

5.7 Skrzyżowania

- Skrzyżowanie z ulicą Armii Krajowej - Z (DW796)

Skrzyżowanie z ul. Armii Krajowej zostaje dostosowane do stanu istniejącego. Jest to skrzyżowanie trzywlotowe typu T. Wlot północny i południowy skrzyżowania posiada jezdnię o szerokości 7,00m. Wlot wschodni skrzyżowania posiada jezdnię o szerokości 6,00m. Wyloty zaokrąglone są promieniami 8,00 i 12,00m.

- Skrzyżowanie ul. Dworcowej z ul. Dworcową w km. 0+120,76

Skrzyżowanie zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie trzywlotowe typu T. Wlot północny posiada jezdnię o szerokości 3,00m i jest to droga jednokierunkowa. Wlot południowy stanowi droga będąca dojazdem do posesji prywatnych, posiada ona przekrój jednojezdniowy o szerokości 6,00m. Wlot zachodni stanowi ulica Dworcowa o szerokości jezdni 6,00m. Wyloty zaokrąglone są promieniami 6,00 oraz 10,00m.

5.8 Organizacja ruchu

Organizacja ruchu docelowego dla przedmiotowej inwestycji wraz ze wszelkimi uzgodnieniami stanowi odrębne opracowanie.

5.9 Odwodnienie

Projektowane elementy odwadniane będą powierzchniowo zgodnie z zaprojektowanymi spadkami podłużnymi i poprzecznymi (ukośnymi).

Wody opadowe z jezdni, parkingów, chodników i ścieżek rowerowych odprowadzane będą do projektowanych wpustów jezdniowych skąd trafią do projektowanej kanalizacji deszczowej.

6. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Zgodnie z art.20 ust.1 pkt. 1c ustawy Prawo budowlane (Dz. U. z 2016r. poz.290 z późniejszymi zmianami), oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124) stwierdza się, że projektowana inwestycja ma obszar oddziaływania zamykający się w granicach działek będących adresem inwestycji. Rodzaje uciążliwości związane z planowaną przebudową odcinka drogi oraz przebudową, bądź zabezpieczeniem kolidujących sieci uzbrojenia terenu, to roboty ziemne, prace sprzętem zmechanizowanym.

* Obszar oddziaływania obiektu - czyli teren wyznaczony w otoczeniu obiektu na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzający związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu terenu.

7. INFORMACJE DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko [Dz. U. 2016 poz. 71], przedmiotowa inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.

8. WARUNKI WYNIKAJĄCE Z OCHRONY KONSERWATORSKIEJ TERENU

Zgodnie z zapisami wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w sąsiedztwie planowanej inwestycji występuje obiekt ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytkowego jest to budynek dworca PKP.

Przedmiotowa inwestycja nie koliduje z budynkiem PKP oraz kończy się na granicy działki na której jest położony budynek dworca PKP.

9. SIECI PRZEZNACZONE DO PRZEBUDOWY

9.1 Przebudowa sieci kanalizacji deszczowej

Stan istniejący

W obszarze projektowanej inwestycji znajduje się kanalizacja ogólnospławna, do której odprowadzane są wody opadowe i ścieki komunalne. Obecnie jest realizowany projekt, który ma za zadanie uporządkować gospodarkę ściekami i wodami opadowymi w tym rejonie. Według osobnego opracowania realizowana jest przebudowa istniejącego kanału ogólnospławnego oraz budowa kanału deszczowego.

Stan projektowany:

Projektuje się odwodnienie przedmiotowej ulicy Dworcowej oraz parkingów przy dworcu PKP Ząbkowice poprzez nadanie projektowanej nawierzchni drogi i chodników spadków poprzecznych i podłużnych. Projektowane inwestycja odwadniająca będzie punktowo za pomocą wpustów ulicznych. Przykanaliki wpustów deszczowych uchodzą do zbiorczych kolektorów kanalizacji deszczowej, a te – do projektowanego wg. osobnego opracowania kolektora zbiorczego DN300. Opracowany projekt odwodnienia uwzględnia projektowane elementy kanalizacji deszczowej, które zostawały przedstawione w innym opracowaniu pt.: „Budowa kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej oraz sieci wodociągowej w ul. Dworcowej, budowa kanalizacji sanitarnej wraz z odtworzeniem nawierzchni w ul. Armii Krajowej i Osiedle Robotnicze w Dąbrowie Górniczej”. Na załamaniach trasy przewidziano zastosowanie studni rewizyjnych betonowych o średnicy 1000 mm. W projekcie przyjęto wpusty z osadnikami o głębokości min. 95 cm, które zapewnią usunięcie zawieszin łatwo opadających, czyli piasku, gruntu itp. z powierzchni dróg oraz parkingów.

9.2 Przebudowa oświetlenia

Stan istniejący

W stanie istniejącym ul. Dworcowa jest oświetlona. Na słupach stalowych zamocowane są oprawy wyposażone w ledowe źródło światła, teren przy dworcu w stanie istniejącym jest oświetlony, na słupach stalowych zamocowane są oprawy z sodowym źródłem światła. Ul. Dreszera w stanie istniejącym nie jest oświetlona

Stan projektowany

Informacje ogólne

W zakresie inwestycji projektuje się nowe oświetlenie. Oprawy oświetleniowe typu LED zostaną zamontowane na słupach aluminiowych. Należy stosować oprawy oświetleniowe z opcją redukcji mocy wyposażone w gniazdo NEMA 5-pin.

Zasilanie oświetlenia

Nowobudowane oświetlenie należy zasilć zgodnie z wydanymi warunkami przyłączenia.

Słupy oświetleniowe

Na odcinku przebudowy oświetlenia projektuje się nowe słupy aluminiowe na fundamencie prefabrykowanym.

Oprawy oświetleniowe

Projektuje się oprawy oświetleniowe typu LED z opcją redukcji mocy wyposażone w gniazdo NEMA 5-pin.

Zasilania latarni

Zasilanie latarni oświetleniowych przewiduje się kablami typu YAKXS 4x35 mm². Kable zasilające należy doprowadzić do złączy kablowych TB-1 zainstalowanych we wnękach słupów.

Zasilania kamer, biletomatu oraz tablicy informacyjnej

Zasilanie urządzeń projektuje się z osobnego układu pomiarowego kablem YAKXS 4x16.

Roboty ziemne

Plan kabli oświetleniowych nN pokazano na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Projektowany kabel oświetleniowy należy ułożyć w rowie kablowym na 10 cm podsypce z piasku, a następnie przykryć 10 cm warstwą piasku i 15 cm warstwą ziemi rodzimej. Tak przygotowaną linię kablową osłonić należy folią koloru niebieskiego i zasypać pozostałą ziemią. W wykopie kabel należy układać linią falistą (1-3%) celem kompensacji przesunięć gruntu. Na kabel co 10 m należy nałożyć opaski kablowe, których treść winna być uzgodniona z właścicielem sieci.

Kabel oświetleniowy prowadzić na głębokości:

w chodniku - 0,5 m

w zieleńcu - 0,7 m

pod jezdniami - 1,2 m w rurach gładkościennych.

Przy skrzyżowaniu z innym uzbrojeniem kabel należy zabezpieczyć rurą ochronną RHDPEk-S110.

Przejścia pod jezdniami należy wykonać rurą RHDPEp110.

Ochrona przeciwporażeniowa

Środkiem ochrony przed dotykiem pośrednim w układzie TN-C jest samoczynne wyłączenie zasilania. Ochronę przed dotykiem bezpośrednim zapewnia izolacja wytrzymująca co najmniej napięcie probiercze obwodów pierwotnych. Należy wykonać uziemienia na końcach obwodów. Metalowe części latarni należy połączyć z przewodem PEN.

9.3 Budowa kanału technologicznego

Stan istniejący.

Obecnie w wciągu ulicy Dworcowej na odcinku od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do dworca PKP nie istnieje kanał technologiczny.

Stan projektowany.

W ciągu ul. Dworcowej projektuje się kanał technologiczny KTu1 o profilu minimalnym składający się z rur:

- 1x RO (RHDPE 110/6,3)
- 1x RS (HDPE 40/3,7)
- 1x WMR (MTDB 7x10)

W miejscach przekroczenia kanału technologicznego dróg, wjazdów a także krzyżowania się z projektowanym i istniejącym uzbrojeniem terenu należy rury światłowodowe oraz wiązkę mikrorur umieścić w rurze osłonowej typu RHDPE 110/6,3 zgodnie z przekrojem KT_{p1} min.

Kanał technologiczny należy układać na głębokości 1,0m a w miejscach przekroczenia istniejących dróg na głębokości min 1,0m poniżej niwelety drogi.

Do celów lokalizacyjnych projektowanego kanału na całej jego długości projektuje się kabel lokalizacyjny typu XzTKMXpw 2x2x0,8 umieszczony bezpośrednio nad rurami. Końce kabla oraz jego połączenia należy lokalizować w studniach kablowych.

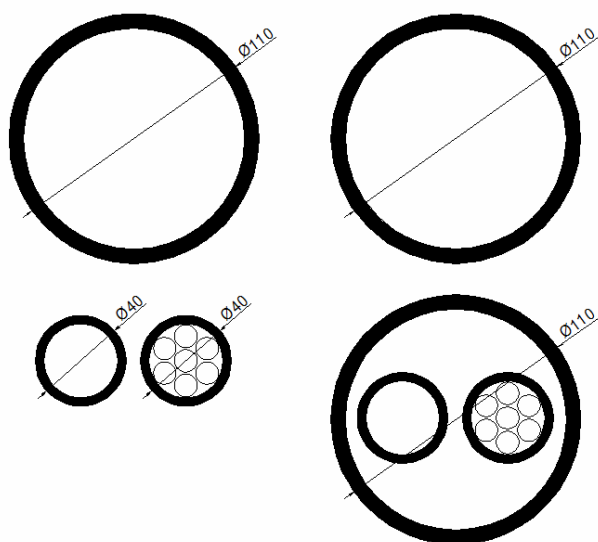
Dodatkowo w połowie głębokości nad rurociągami stanowiącym kanał technologiczny należy ułożyć taśmę kalandrową koloru pomarańczowego za napisem: „UWAGA! Kabel światłowodowy. Kabel nie zawiera metalu..

Do budowy kanału zaprojektowano studnie kablowe typu SKR-1 i SKR-2 wyposażone:

- Zabezpieczenie przed dostępem osób nieuprawnionych w postaci pokrywy z zabezpieczeniem ryglowo-mechanicznym,

- Zwieńczenia studni kablowych składających się z ramy żeliwnej osadzonej w betonowym wieńcu,
- Pokrywy studni z żeliwnym wywietrznikiem i okuciami wypełnione zbrojonym betonem,
- Kolnierze studni i pokrywy oraz okucia zabezpieczone antykorozyjnie,
- Konstrukcja studni zabezpieczona w powłokę antywilgociową,

Przekroje projektowanego kanału technologicznego



KTu1 min. KTp1 min.

Zestawienie odcinków kanału technologicznego

Lp.	Relacja	Długość trasowa [m]	KTu1 min [m]	KTp1 min [m]
1	2	3	4	5
1	KT1 – KT2	97,0	70,0	27,0
2	KT2 – KT3	17,0	-	17,0
3	KT3 – KT4	10,5	7,5	3,0
	RAZEM	124,5	77,5	47,0

9.4 Infrastruktura telekomunikacyjna

Stan istniejący.

Obecnie w wciągu ulicy Dworcowej na odcinku od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do dworca PKP znajduje się infrastruktura telekomunikacyjna własności:

- ORANGE Polska S.A. – wymaga zabezpieczenia,
- TK Telekom Sp. z o.o. – wymaga zabezpieczenia,
- TELKOL Sp. z o.o. – nie wymaga zabezpieczenia.

Stan projektowany.

Istniejące ciągi kanalizacji poszczególnych operatorów należy w miejscach projektowanego układu drogowego zabezpieczyć ławą betonową. Zabezpieczeniu podlega następująca infrastruktura:

a) Rejon skrzyżowania ul. Dworcowej i Armii Krajowej

Kanalizacja wł. OPL S.A. – zabezpieczenie ławą betonową na długości 12,0m,

b) Rejon budynku ul. Dworcowa 15

Kanalizacja wł. TK Telekom Sp. z o.o. – zabezpieczenie ławą betonową na długości 7,0m,

c) Rejon skrzyżowania ul. Marii Dąbrowskiej i Gustawa Dreszera

Kanalizacja wł. OPL S.A. – zabezpieczenie ławą betonową na długości 22,0m,

Dodatkowo pokrywy istniejących studni zlokalizowane w miejscach projektowanych chodników należy dostosować do rzędnych wysokościowych chodników.

9.5 Budowa monitoringu CCTV

Stan istniejący.

W chwili obecnej plac przed dworcem Dąbrowa Górnicza Ząbkowice nie jest objęty monitoringiem.

Stan projektowany.

Na potrzeby monitoringu projektuje się kamery zarówno stałopozycyjne jak i szybkoobrotowe. Kamery zostały zaprojektowane tak aby swoim zasięgiem obejmowały cały teren przed dworcem tj. parkingi, dojazdy do parkingów, ciągów pieszych, zatoki

9.6 Dynamiczna informacja pasażerska (dip)

W ramach systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej projektuje się tablicę elektroniczną, zlokalizowaną na wyspie przystankowej. Tablicę przystankową zaprojektowano jako zwieszane na konstrukcji wsporczej, dwustronną.

Miejsce lokalizacji tablicy zostało pokazane na planie zagospodarowania terenu.

9.7 Biletomat

Na potrzeby obsługi podróżnych w rejonie projektowanego przystanku projektuje się biletomat. Biletomat należy zlokalizować na wyspie przystankowej. Biletomat musi współdziałać z systemem ŚKUP (Śląska Karta Usług Publicznych) i być zgodny z wymogami KZK GOP.

Miejsce lokalizacji biletomatu zostało pokazane na planie zagospodarowania terenu.

10. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Zestawienie powierzchni poszczególnych elementów obiektu budowlanego przedstawia się następująco:

Lp.	Element	Powierzchnia zajmowana w [m ²]
1	Projektowana nawierzchnia ul. Dworcowej	2 193
2	Projektowana nawierzchnia parkingów	249
3	Chodniki	791
4	Ścieżki rowerowe	314
5	Zjazdy	36
6	Zatoka autobusowa	113
7	Skarpy wykopów i nasypów, tereny zielone	348
	RAZEM	4 044

Nadmiar mas ziemnych wykonawca robót budowlanych wywiezie z terenu budowy własnym staraniem i na własny koszt, na odległość do 15km.

11. OBIEKTY MAŁEJ ARCHITEKTURY

W projekcie uwzględniono lokalizację następujących elementów małej architektury:

- wiata przystankowa
- wiata rowerowa wraz z wypożyczalnią rowerów

- kosze na śmieci
- ławki
- tablica informacyjna

Wszelkie obiekty małej architektury powinny być wykonane zgodnie z Katalogiem Małej Architektury UM Dąbrowa Górnicza, który stanowi załącznik do projektu.

12. UWAGI

- Należy sprawdzić stan zagęszczenia gruntu w miejscach naruszonej struktury i ewentualnie dodatkowo je zagęścić ręcznie lub mechanicznie (wykopy), aby uniknąć późniejszego osiadania nawierzchni po jej zrealizowaniu. W miejscach tych należy wykonać dodatkowo badanie zagęszczenia.
- Na etapie wykonawstwa podczas wykonywania prac ziemnych, należy dokonać sprawdzenia występujących gruntów po wykonaniu korytowania oraz w razie konieczności zweryfikować założenia projektowe, a także wprowadzić ewentualne korekty rozwiązania na budowie. Przed wprowadzeniem zmian uzyskać zatwierdzenie projektanta.
- Wymagany wskaźnik zagęszczenia podłoża gruntowego w dnie koryta dla gruntu rodzimego wynosi: **$Is \geq 1,03$ (drogi), $Is \geq 0,97$ (chodnik)**
- Wymagany wtórny moduł odkształcenia **E2** dla dolnych warstw konstrukcji nawierzchni powinien wynieść: dla jezdni, **100 MPa**, dla chodników **80 MPa**
- Ewentualne kolizje z istniejącym uzbrojeniem należy każdorazowo zgłosić do poszczególnych użytkowników i uzgodnić sposób ich zabezpieczenia.
- Prace należy wykonać pod nadzorem Inwestora oraz odpowiednich służb użytkowników uzbrojenia.
- Ewentualne nieścisłości wymiarowe należy skorygować w trakcie budowy.

- Po zakończeniu robót teren należy uporządkować i pozostawić w stanie jak przed rozpoczęciem prac. Wszystkie odpady powstałe w czasie prowadzenia robót należy wywieźć do miejsca ich składowania/utylizacji.
- Przed przystąpieniem do prac zapoznać pracowników z rodzajem i zakresem robót, przeprowadzić przeszkolenia ogólne i stanowiskowe pod względem bezpieczeństwa pracy i przepisów BHP.
- Pracowników zaopatrzyć w narzędzia i sprzęt, odzież ochronną, kaski, rękawice, okulary, itp., stosownie do wymagań bezpieczeństwa na danym stanowisku.
- Przez cały czas prowadzenia robót, teren placu budowy powinien być zabezpieczony przed wejściem osób postronnych. Każdorazowo przed przystąpieniem do robót należy sprawdzić czy nie ma osób postronnych w zasięgu prowadzonych robót. Stan zabezpieczeń i ogrodzeń sprawdzać przed rozpoczęciem robót, przynajmniej raz dziennie.
- Podczas wykonywania prac należy przestrzegać obowiązujących przepisów w zakresie BHP i PPOŻ.
- Prowadzić dziennik budowy, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

13. INFORMACJE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Zakres robót obejmuje budowę centrum przesiadkowego w rejonie dworca PKP w Ząbkowicach wraz z przebudową układu komunikacyjnego oraz przebudowę infrastruktury kolidującej z daną inwestycją.

Zakres robót:

- wycinka drzew kolidujących z przedmiotową rozbudową drogi,
- rozbiórka istniejących konstrukcji nawierzchni chodników,
- zabezpieczenie lub przebudowa urządzeń zewnętrznej infrastruktury technicznej: elektroenergetycznych, teletechnicznych, sanitarnych,

- budowa kanalizacji deszczowej,
- budowa lub przebudowa oświetlenia,
- rozbiórka istniejącej konstrukcji nawierzchni drogi w miejscach określonych projektem,
- budowa peronu przystankowego,
- wykonanie nasypów i wykopów,
- przebudowa skrzyżowań z drogami podporządkowanymi,
- budowa konstrukcji nawierzchni drogi oraz centrum przesiadkowego,
- wykonanie wzmocnienia istniejącej konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie wpustów ulicznych wraz z przykanalikami,
- budowa chodnika,
- przebudowa istniejących zjazdów,
- plantowanie i obsianie trawą skarp,
- wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej,
- montaż znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wykonanie oznakowania poziomego,
- budowa wiaty rowerowej,

Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

- W obrębie projektowanego centrum przesiadkowego występują następujące obiekty budowlane:
- sieć elektroenergetyczna wraz z oświetleniem;
- sieć teletechniczna (kanalizacja kablowa oraz linie napowietrzne);
- kanalizacja deszczowa;
- kanalizacja sanitarna;
- sieć wodociągowa;
- droga;

Wskazanie elementów zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa ludzi może wystąpić podczas realizacji n/w robót:

- wykonanie robót drogowych pod ruchem (rozbiórka oraz układanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni);
- wycinka drzew i krzewów w projektowanym pasie drogowym;
- wykonanie odwodnienia drogi (głębokie wykopy);
- wykonanie robót ziemnych;
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego pod ruchem;
- wykonanie wykopów pod dreny.

Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.

Źródłem zagrożenia mogą być prace przy:

- robotach nawierzchniowych,
- robotach ziemnych przy wykonywaniu wykopów i nasypów o wysokości większej niż 3,0m,
- robotach, przy których występuje ryzyko upadku z wysokości ponad 5,0 m
- wykonywanie wykopów o ścianach pionowych o głębokości większej niż 1,5m,
- stwarzające zagrożenie przysypania ziemią przy wykonywaniu zabezpieczenia kanalizacji sanitarnej, wodociągu oraz przepustów, budowie kanalizacji deszczowej, murów oporowych;
- roboty na wysokości przy przebudowie linii elektroenergetycznej i teletechnicznej;

- roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych,
- w odległości liczonej poziomo od skrajnych przewodów, mniejszej niż 5,0m dla linii o napięciu znamionowym nie przekraczającym 15 kV;
- prowadzeniu robót drogowych (rozbiórkowych, wykończeniowych oraz rozbiórka i wykonanie oznakowania pionowego i poziomego) w strefie bezpośredniego wpływu ruchu samochodowego.

Informacje dotyczące wydzielenia i oznakowania miejsca prowadzenia robót budowlanych, stosownie do rodzaju zagrożenia.

- Roboty budowlane powinny być odpowiednio wydzielone i oznakowane
- Oznakowane roboty budowlane powinny mieć stosowną informację o rodzaju zagrożenia zgodnie z sytuacjami opisanymi w poprzednim punkcie.
- Na czas budowy wykopy powinny być oznaczone barierkami lub taśmą ostrzegawczą
- W godzinach nocnych wykopy oświetlić lampami ostrzegawczymi

Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Instruktaż pracowników należy przeprowadzić ustnie na każdym stanowisku pracy przed rozpoczęciem każdej nowej roboty, w szczególności niebezpiecznej z przedstawieniem niebezpieczeństw, na które narażony będzie pracownik oraz sposobu ich uniknięcia.

Szkolenie w zakresie BHP powinno uwzględnić:

- zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia,
- pełnienie bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi,

- stosowanie przez pracowników ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego.

Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub życia w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

- Wykonanie robót zgodnie z obowiązującymi przepisami i projektem organizacji ruchu na czas wykonania robót budowlanych w pasie drogowym w zakresie obejmującym cały odcinek robót z podziałem na działki robocze;
- Właściwe oznakowanie robót drogowych oraz jego aktualizacja w zależności od rodzaju i zakresu robót i czynników zewnętrznych (widoczność);
- Organizacja robót nie może powodować nadmiernego zagęszczenia pracujących ludzi i sprzętu w jednym miejscu;
- Pracujący ludzie oraz sprzęt powinni być odgradzeni od odbywającego się ruchu pojazdów zaporami drogowymi w sposób uniemożliwiający kolizję;
- Zabezpieczenie przed upadkiem z wysokości przez wykonanie tymczasowych balustrad;
- Narzędzia i sprzęt stosowany przy wykonaniu robót musi być sprawny technicznie, posiadać wymagane ochrony i osłony elementów mogących zagrażać bezpieczeństwu ludzi. Muszą być zachowane normy hałasu i emisji spalin;
- Zatrudnieni pracownicy muszą być ubrani w kamizelki ostrzegawcze i kaski ochronne.
- Rozstawienie sprzętu oraz podział odcinka na działki robocze musi uwzględniać bezpieczeństwo ludzi zatrudnionych przy wykonywaniu robót oraz osób trzecich;

- Środki transportowe oraz organizacja dostaw materiałów na plac budowy musi uwzględniać specyfikę robót drogowych wykonywanych przy odbywającym się ruchu pojazdów i związane z tym utrudnienia;
- Poinformowanie pracowników, gdzie znajduje się apteczka pierwszej pomocy i jak jest wyposażona oraz gdzie są telefony alarmowe;
- Zapewnienie nadzoru nad wykonawcą robót;
- Zapewnienie właściwej technologii i organizacji robót, polegającej m.in. na stosowaniu w maksymalnym stopniu gotowych mieszanek, wytwarzanych poza placem budowy;
- Stosowanie materiałów ze świadectwem dopuszczenia;
- Transport materiałów budowlanych prowadzić z użyciem środków zabezpieczających przed pyleniem (przykrycia skrzyń samochodów);
- Lokalizację miejsc składowania humusu oraz odkładu mas ziemnych zlokalizować w oddaleniu od cieków wodnych i zabudowy mieszkaniowej;
- Roboty budowlane w rejonie cieków wodnych oraz rowów melioracyjnych prowadzić w sposób zapewniający ochronę przed przedostaniem się do wód substancji chemicznych i ropopochodnych, zamuleniem bądź zasypywaniem cieków;
- Wycinkę drzew należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (marzec-październik).

Wskazanie miejsca przechowywania dokumentacji budowy oraz dokumentów niezbędnych do prawidłowej eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych.

- Dokumentacja budowy jak również dokumenty określające prawidłową eksploatację maszyn powinny być przechowywane w miejscu nie narażającym ich na zniszczenie;

- Dokumenty powinny znajdować się w miejscu umożliwiającym swobodny dostęp do nich;
- Kopie dokumentacji powinny być przechowywane w odrębnym miejscu na wypadek zniszczenia/zgubienia oryginałów.
- Dokumentacja budowy oraz dokumenty dotyczące prawidłowej eksploatacji maszyn znajdować się powinny u kierownika budowy.

Rybnik, Kwiecień 2018 r.