

**TEMAT: Projekt przebudowy ul. Pawiej**

**INWESTOR: Gmina Miasto Dębica  
Ul. Ratuszowa 2  
39-200 Dębica**

**ADRES INWESTYCJI:  
Dębica, Dz. nr ewid. 642, 1620/2 obr. 5**

**Branża drogowa: mgr inż. Bogusław Czarnik upr. proj. nr 120/99**

**DATA OPRAC: maj 2015 r.**

OŚWIADCZENIE

Inwestycja: Przebudowa ul. Pawiej

Inwestor: Gmina Miasta Dębica  
Ul. Ratuszowa 2  
39-200 Dębica

Lokalizacja: Dz. nr ewid. 642, 1620/2 obr. 5 Dębica

Oświadczam, że dokumentacja projektowa przebudowy ulicy Pawiej została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

**DECYZJA**  
**O NADANIU UPRAWNIENÍ BUDOWLANYCH**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane /Dz. U. Nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami/ oraz §4 ust. 2 i § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. Nr 8 poz. 38 z 1995 r./ i art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego, po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego i złożeniu egzaminu z wynikiem pozytywnym,

Pan **BOGUSŁAW CZARNIK**  
magister inżynier budownictwa  
ur. 26 października 1966 r. w Rzeszowie

otrzymuje

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

Nr ewid. 120/99

do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej.

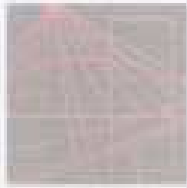
Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, za pośrednictwem Wojewody Podkarpackiego, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Otrzymują:

1. Pan mgr inż. Bogusław Czarnik  
ul. Parkowa 1  
39-200 Dębica
2. a/a



Z up. WOJEWODY PODKARPACKIEGO  
mgr inż. *Bogusław Woźniak*  
DIREKTOR WYDZIAŁU  
ARCHITEKTURY, BUDOWNICTWA I URBANISTYKI  
ARCHITEKT WOJEWÓDZKI



PODKARPACKA  
OKRĘGOWA  
I Z B A  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

Rzeszów, 2014-12-18

(miejsowość, data)

## Zaświadczenie

**Bogusław Czarnik**

Pan/Pani .....  
ul. Parkowa 1  
miejsce zamieszkania .....  
39-200 Dębica

jest członkiem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa o numerze ewidencyjnym **PDK/BD/1651/01**

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności  
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie ważne jest

od dnia **2015-01-01** do dnia **2015-12-31**

**Przewodniczący Rady**  
PODKARPACKIEJ OKRĘGOWEJ  
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

*mgr inż. Zbigniew Detyna*

Podkarpacka Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa  
35-080 Rzeszów, ul. Słowackiego 10 | poka: 400, tel.: +48 17 850-77-05, +48 17 850-77-00, fax +48 17 850-77-07,  
www.izbyinzy nierowbudownictwa.pl, e-mail: sekretariat@izbyinzy nierowbudownictwa.pl

## OPIS TECHNICZNY

do projektu zagospodarowania działek nr 642, 1620/2 obr. 5 położonych w Dębicy  
pod przebudowę ul. Pawiej.

### Inwestycja:

Przebudowa drogi gminnej nr G1058291803011 klasy „L” – lokalna na odcinku od km 0+011,00 do km 0+169,50.

### 1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

- 1.1 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 – go marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.)
- 1.2 Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012 nr 0 poz. 462)
- 1.3 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, Specyfikacji Technicznych odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. 2014 Nr 202 poz. 2072)
- 1.4 Obowiązujące Polskie Normy
- 1.5 Dokumentacja geodezyjna – mapa zasadnicza skala 1 : 500

### 2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy ulicy Pawiej w Dębicy na odcinku od ul. Gumniskiej do ulicy Orlej.

Projektowana ulica zlokalizowana jest na dz. nr ewid. 642, 1620/2 obr. 5 w Dębicy.

### 3. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje wykonanie chodnika i miejsc postojowych oraz zjazdów z kostki brukowej grubości 8 cm w km od 0+011,00 do 0+169,50 po stronie prawej ulicy, wykonanie studzienek wodościekowych z rur betonowych fi 500 mm z podłączeniem przykanalikami fi 160 mm do istniejących studni kanalizacji deszczowej, zabezpieczenie rurami ochronnymi istniejących kabli

energetycznych oraz wykonanie w km od 0+011,00 do km 0+149,50 dwóch warstw nawierzchni z betonu asfaltowego, wiążącej grubości 5 cm i ścieralnej grubości 4 cm, na istniejącej nawierzchni bitumicznej jezdni, a na pozostałym terenie wykonanie zieleńców.

#### 4. Stan istniejący

Ulica Pawia w chwili obecnej posiada zniszczoną nawierzchnią bitumiczną jezdni, z licznymi „łatami”, wymagającą częstych napraw.

Po prawej stronie ulicy zlokalizowane jest utwardzone kruszywem pobocze, za którym znajduje się rów odwadniający, nie spełniający warunku prawidłowego odwodnienia ulicy oraz zjazdu na posesje.

W obrębie objętym zakresem projektowym znajdują się następujące sieci uzbrojenia terenu:

- gazowa,
- wodociągowa,
- kanalizacji deszczowej,
- napowietrzna i podziemna sieć nn,
- napowietrzna sieć teletechniczna.

#### 5. Opis rozwiązań projektowych

- 5.1. Jezdnia o szerokość 6,00 m - z betonu asfaltowego, dwuwarstwowa, łącznej grubości 9 cm, ułożona na istniejącej nawierzchni bitumicznej – 873,70 m<sup>2</sup>,
- 5.2. Zjazdy – z kostki brukowej grubości 8 cm, koloru czerwonego, na podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5 mm grubości 15 cm – 141,24 m<sup>2</sup>,
- 5.3. Miejsca postojowe usytuowane równoległe do jezdni o szerokości 2,50 m - z kostki brukowej grubości 8 cm, koloru czerwonego, na podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5 mm grubości 15 cm – 131,40 m<sup>2</sup>,
- 5.4. Chodniki o szerokości 2,00 m bezpośrednio przyległe do miejsc postojowych i szerokości 2,50 m bezpośrednio przyległe do jezdni - z kostki brukowej grubości 8 cm, koloru szarego, na podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5 mm grubości 15 cm – 347,56 m<sup>2</sup>,
- 5.5. Zieleńce - warstwa ziemi urodzajnej (humusu) grubości 10 cm, obsiana mieszanką traw – 272,54 m<sup>2</sup>

- 5.6. Obramowanie – od strony jezdni: krawężniki betonowe 15 x 30 cm ułożone na ławie betonowej z oporem, z betonu B-15 (C12/15), wystające przy chodniku i ułożone „na płask” przy miejscach postojowych i zjazdach, od strony chodnika: obrzeże betonowe 8 x 30 cm ułożone na ławie betonowej z oporem z betonu B-15 (C12/15),
  - 5.7. Studzienki wodościekowe - z rur betonowych fi 500 mm – 3 sztuki,
  - 5.8. Przykanaliki - z rur PVC fi 160 mm – 26,80 mb,
  - 5.9. Zabezpieczenie ist. kabli energetycznych – rury PCW fi 110 mm (A 110 PS),
  - 5.10. Podłoże pod warstwy konstrukcyjne zjazdów, miejsc postojowych i chodnika stanowią grunty należące do grupy nośności G2. Doprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 projektuje się poprzez ułożenie warstwy pospółki stabilizowanej cementem o  $R_m = 1,5$  MPa, grubość warstwy – 10 cm,
  - 5.11. Przebudowywana ulica mieści się w granicach pasa drogowego i nie zachodzi konieczność ingerowania w obręb działek przyległych,
  - 5.12. Opracowanie projektowe obejmuje odcinek ul. Pawiej o długości 158,50 m.
6. Sieci uzbrojenia terenu
- Na przebudowywanej drodze występuje uzbrojenie podziemne i naziemne terenu. Istniejące pokrywy zasuw wodociągowych oraz włazy istniejących studni kanalizacji deszczowej i kratek ściekowych przeznaczone są do wyregulowania zgodnie z niweletą przebudowywanej drogi. Roboty ziemne w obrębie istniejących urządzeń podziemnych należy prowadzić ręcznie pod odpowiednim nadzorem.
7. Organizacja ruchu drogowego
- 7.1. Organizacja ruchu docelowa  
Przebudowa drogi nie wymaga żadnych zmian w istniejącej organizacji ruchu.
  - 7.2. Organizacja ruchu na czas budowy  
Wykonawca winien opracować i zatwierdzić czasową zmianę organizacji ruchu w związku z prowadzoną inwestycją.
8. Ochrona interesów osób trzecich
- Inwestycja nie ogranicza dostępu do drogi publicznej ani możliwości korzystania z mediów.

9. Sposób zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z drogi przez osoby niepełnosprawne.

Przebudowa w pełni uwzględnia potrzeby osób niepełnosprawnych. Zaniżone krawężniki chodników zaprojektowano w taki sposób aby umożliwić płynne przejście lub przejazd wózkiem inwalidzkim, brak barier architektonicznych.

10. Wpływ inwestycji na środowisko.

Przebudowa ulicy Pawiej nie jest inwestycją szkodliwą dla środowiska naturalnego. Wody opadowe i roztopowe będą ujęte w system kanalizacji deszczowej.

Nie zachodzi konieczność wycinki drzew. Działki nie się wpisane do rejestru zabytków i nie podlegają ochronie konserwatorskiej, nie leżą w terenach szkód górniczych.

11. Uwagi końcowe.

Wszystkie materiały budowlane użyte do przebudowy powinny odpowiadać atestom i aprobatom technicznym i spełniać wymagania wobec odnośnych norm. Wszelkie roboty budowlane i rzemieślnicze wykonywać należy zgodnie z zasadami sztuki budowlanej oraz obowiązującymi przepisami i normami oraz pod nadzorem osoby uprawnionej do kierowania robotami budowlanymi. Obiekty liniowe wymagają geodezyjnego wytyczenia w terenie przez uprawnionego geodetę po dokonaniu przez Inwestora skutecznego zgłoszenia do organu Architektoniczno – Budowlanego.



**BRANŻA DROGOWA I SANITARNA**

---

**Przebudowa ul. Pawiej w Dębicy**

**Projekt przebudowy ul. Pawiej**

**Województwo:** PODKARPACKIE  
**Powiat:** DĘBICKI  
**Miejscowość:** DĘBICA ul. Pawiej obr. 5

**Inwestor:** Gmina Miasta Dębica

**Lokalizacja:** Dębica os. Wolica II obr. 5 dz. 642, 1620/2

**Przedsięwzięcie:** Przebudowa ul. Pawiej

**Temat:** PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Opracowanie:  
**mgr inż. Bogusław Czarnik upr. proj. nr 120/99**

**DATA OPRAC:**

**Maj 2015 r.**

## Projekt architektoniczno – budowlany

Do projektu przebudowy ulicy Pawiej: w Dębicy.

### 1. Strona formalna

Miejscowość: Dębica, os. Wolica II  
Inwestor: Gmina Miasta Dębica  
Lokalizacja: Dębica dz. 642, 1620/2 obr. 5

### 2. Podstawa opracowania projektu

Projekt opracowano na zlecenie Gminy Miasto Dębica na podstawie:

1. Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2012 poz. 647)
2. Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 nr 243 poz. 1623 z póź. zm.)
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 – go marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.)
4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012 nr 0 poz. 462)

### 3. Przedmiot Inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ul. Pawiej.

Przebudowywana ulica zlokalizowana jest na dz. nr ewid. 642, 1620/2 obr. 5 w Dębicy

## BRANŻA DROGOWA

### 4. Parametry techniczne ulicy Pawiej

- Klasa techniczna ulicy: L
- Przekrój poprzeczny: uliczny, daszkowy
- Szerokość jezdni: 6,00 m
- Nawierzchnia ulicy: beton asfaltowy
- Kategoria ruchu: KR2
- Prędkość projektowana: 40 km/h

### 5. Konstrukcja nawierzchni jezdni

- |  |               |
|--|---------------|
| 1. W-wa ścieralna - beton asfaltowy, grysowy 0/12,8/ mm dla KR-2 | - 4 cm        |
| 2. W-wa wiążąca - beton asfaltowy, grysowy 0/16 mm dla KR-2      | - 5 cm        |
| <b>RAZEM</b>   | <b>- 9 cm</b> |

### 6. Konstrukcja nawierzchni chodników

- |   |                |
|---|----------------|
| 1. Kostka betonowa wibroprasowana szara               | - 8 cm         |
| 2. Posypka podsypka cementowo-piaskowa 1:4            | - 3 cm         |
| 3. Podbudowa z kruszywa łamanego kamiennego 0/31,5 mm | - 15 cm        |
| 4. Warstwa pospółki stab. cementem o Rm=1,5 MPa       | - 10 cm        |
| <b>RAZEM</b>  | <b>- 36 cm</b> |

### 7. Konstrukcja nawierzchni miejsc postojowych

- |   |                |
|---|----------------|
| 1. Kostka betonowa wibroprasowana czerwona            | - 8 cm         |
| 2. Posypka podsypka cementowo-piaskowa 1:4            | - 3 cm         |
| 3. Podbudowa z kruszywa łamanego kamiennego 0/31,5 mm | - 15 cm        |
| 4. Warstwa pospółki stab. cementem o Rm=1,5 MPa       | - 10 cm        |
| <b>RAZEM</b>  | <b>- 36 cm</b> |

### 8. Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych

- |   |                |
|---|----------------|
| 1. Kostka betonowa wibroprasowana czerwona            | - 8 cm         |
| 2. Posypka podsypka cementowo-piaskowa 1:4            | - 3 cm         |
| 3. Podbudowa z kruszywa łamanego kamiennego 0/31,5 mm | - 15 cm        |
| 4. Warstwa pospółki stab. cementem o Rm=1,5 MPa       | - 10 cm        |
| <b>RAZEM</b>  | <b>- 36 cm</b> |

9. Konstrukcja nawierzchni jezdni w miejscu przekopów pod przykanaliki			
1. Podbudowa z mieszanki min.-asfaltowej, grysowej dla KR-2	-		6 cm
2. Podbudowa z kruszywa łamanego kamiennego 0/31,5 mm	-		20 cm
<u>4. Warstwa pospółki stab. cementem o <math>R_m=1,5</math> MPa</u>	-		<u>15 cm</u>
<b>RAZEM</b>	-	-	<b>41 cm</b>

10. Niweleta

Niwelety przebudowywanej ulicy dostosowano do niwelety istniejącej, z korektą lokalnych załamów i nierówności.

11. Kolejność prowadzenia robót

Przebudowę ulicy należy rozpocząć od wprowadzenia oznakowania pionowego zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy, wykonania wykopów sondażowych celem dokładnego zlokalizowania głębokości posadowienia oraz sposobu zabezpieczenia urządzeń podziemnych, usunięcia warstwy humusu grub. 10 cm i karczowania pni a następnie przystąpić do robót rozbiórkowych polegających na demontażu:

- a) nawierzchni zjazdów z kostki brukowej,
- b) krawężników, obrzeży i ław podkrawężnikowych z betonu,
- c) przepustów z rur betonowych i ścianek czołowych,
- d) nawierzchni bitumicznej jezdni i podbudowy z kruszywa (w miejscach lokalizacji studzienek wodościekowych i przykanalików).

Roboty rozbiórkowe należy wykonać w dwóch etapach – pierwszej kolejności należy zdemontować elementy konieczne dla wykonania studzienek wodościekowych i przykanalików.

Po wykonaniu prac rozbiórkowych i uporządkowaniu terenu budowy należy wytyczyć trasę drogi i elementy sieci kanalizacji deszczowej przez uprawnionego geodetę a następnie przystąpić do wykonania zabezpieczeń istniejących sieci uzbrojenia terenu.

Po wykonaniu prac przygotowawczych i rozbiórkowych należy przystąpić do robót ziemnych związanych z wykonaniem studzienek wodościekowych i przyłączy kanalizacji deszczowej.

Po wyprofilowaniu i zagęszczeniu dna wykopów a następnie podsypki z piasku należy przestąpić do robót montażowych studzienek i przyłączy kanalizacji deszczowej.

Po odbiorze robót montażowych należy wykopy zasypywać piaskiem a następnie pospółką, warstwami z dokładnym zagęszczeniem, do wysokości dna koryta jezdni z zachowaniem wskaźnika  $I_s=0,95$  i przystąpić do wykonania konstrukcji nawierzchni wg pktu 9.

Po wykonaniu pozostałych robót rozbiórkowych i ułożeniu rur ochronnych na kablach energetycznych należy wykonać roboty ziemne pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni zjazdów, miejsc postojowych i chodnika. Dno wykopów (koryto) należy wyprofilować i zagęścić do wskaźnika  $I_S=0,98$ . Po ułożeniu krawężników i obrzeży na ławie betonowej z oporem, z betonu B-15 (C12/15), należy przystąpić do wykonywania poszczególnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni wg pktów 6, 7 i 8. Na pozostałym terenie, po uprzednim uporządkowaniu, wyprofilowaniu i zagęszczeniu należy rozścielić warstwę ziemi urodzajnej grubości 10 cm i obsiać mieszanką traw.

Po zakończeniu robót związanych z budową chodnika, miejsc postojowych i zjazdów należy przystąpić do wykonania nawierzchni asfaltowej jezdni. Istniejącą nawierzchnię bitumiczną należy oczyścić i skropić emulsją przed przystąpieniem do układania warstwy wiążącej z betonu asfaltowego. Przed ułożeniem warstwy ścieralnej pokrywy studzienek urządzeń podziemnych należy wyregulować do poziomu nowej nawierzchni i skropić warstwę wiążącą emulsją asfaltową.

Dopuszcza się inną kolejność prowadzenia robót pod warunkiem, że uzgodnione zostanie to pomiędzy Wykonawcą a Inwestorem.

W miejscach skrzyżowań trasy przebudowanej ulicy z istniejącymi sieciami uzbrojenia podziemnego (kanalizacji deszczowej, gazowej, elektrycznej, wodociągowej) należy wykonać ręczne odkrywki celem ustalenia faktycznej głębokości ułożenia istniejących przewodów.

Roboty w miejscach skrzyżowań prowadzić należy pod nadzorem instytucji władającej poszczególnymi sieciami, zaś po ich zakończeniu komisyjnie należy dokonać odbioru. Zasypkę wykopów pod istniejącymi sieciami wykonać ręcznie ze starannym zagęszczeniem, aby uniknąć późniejszego osiadanie gruntu i ich ewentualnego uszkodzenia. Przy prowadzeniu robót w pasie drogowym należy zwrócić uwagę na zabezpieczenie i oznakowanie odcinka prowadzonych robót. Po zakończeniu i odbiorze robót oznakowanie na czas budowy należy zdemontować i przywrócić oznakowanie stałe.

Materiały przeznaczone do realizacji inwestycji powinny odpowiadać przepisom prawa budowlanego, posiadać atesty i aprobaty techniczne wydane przez upoważnione do tego organizacje lub instytuty techniczne.

Wszystkie zmiany i odstępstwa od dokumentacji wynikłe w trakcie realizacji projektu, a mające istotne znaczenie przy budowie lub eksploatacji inwestycji należy uzgodnić z autorem projektu.

11. Inwentaryzacja wykonanych robót

W trakcie realizacji inwestycji należy systematycznie prowadzić inwentaryzacją geodezyjną wykonywanych prac przez jednostkę do tego uprawnioną.

12. Ochrona ekologiczna

Projektowany obiekt będzie wykonany w technologii wykonawstwa tradycyjnego z materiałów posiadających niezbędne atesty oraz świadectwa. Uciążliwość inwestycji zamyka się w granicach działek inwestora.

13. Warunki końcowe

Wszystkie roboty budowlane i rzemieślnicze wykonywać należy zgodnie z zasadami sztuki budowlanej, z materiałów posiadających odpowiednie atesty i świadectwa oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami w tym BHP oraz pod nadzorem osoby uprawnionej do kierowania robotami. Punkty główne osi drogi należy wyznaczyć geodezyjnie.