

**VIATRAKT Sp. z o.o.**

Adres: 83-304 Kobysewo, ul. Dzika 4

Telefon: +48 694 613 967 E-mail: viatrakt@gmail.com

NIP: 589-207-04-83 REGON: 521080984



**TOM 1/2**

## **PROJEKT TECHNICZNY ZAKRES DROGOWY**

Zamierzenie budowlane:

Budowa drogi dla pieszych i rowerów w rejonie ulicy Piłsudskiego wraz z przebudową elementów sieci kanalizacji deszczowej w miejscowości Kartuzy.

Adres obiektu:

Osiedle gen. Józefa Wybickiego, 83-300 Kartuzy

Nr działek / obręby:

obręb – 220502\_4.0007 Kartuzy - M

133/44, 86/83, 86/84, 133/38, 133/37

Inwestor:

Gmina Kartuzy  
ul. gen. Józefa Hallera 1  
83-300 Kartuzy



LP	PROJEKTANCI	PODPIS
1	<b>mgr inż. Łukasz Kitowski</b> <i>upr. nr POM/0292/POOD/11</i> specjalność - drogowa	
	SPRAWDZAJĄCY	PODPIS
2	<b>mgr inż. Hubert Żurek</b> <i>upr. nr ZAP/0263/PBD/21</i> specjalność - drogowa	

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

## A. Część opisowa.

1. Dane wyjściowe.....	str. 3
2. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego.....	str. 3-4
3. Sposób użytkowania.....	str. 4
4. Układ przestrzenny. ....	str. 4
5. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego	
5.1. Założenia techniczne.....	str. 5
5.2. Projektowany układ sytuacyjny.....	str. 5-7
5.3. Rozwiązanie wysokościowe.....	str. 7
5.4. Odwodnienie.....	str. 7
5.5. Roboty ziemne.....	str. 8
5.6. Konstrukcje nawierzchni.....	str. 9-10
5.7. Zestawienie powierzchni.....	str. 10
6. Opinia geologiczna.....	str. 11- 13
7. Opis zapewnienia niezbędnych warunków korzystania z obiektu przez niepełnosprawnych.....	str. 13
8. Wpływ obiektu budowlanego na środowisko, na zdrowie ludzi i obiekty sąsiadujące.....	str. 11-14
9. Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia obiektu budowlanego.....	str. 15
10. Oświadczenie o zgodności opracowania projektowego z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.....	str. 16
11. Kopie decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych.....	str. 17-18
12. Kopie zaświadczeń o przynależności do OIIB.....	str. 19-20

## B. Część rysunkowa.

Rys. nr 1	- Plan zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys. nr 2	- Przekroje konstrukcyjne	skala 1:20

## *Opis techniczny*

*Projekt techniczny dla budowy drogi dla pieszych i rowerów  
w rejonie ulicy Piłsudskiego wraz z przebudową elementów  
sieci kanalizacji deszczowej w miejscowości Kartuzy.*

### **1. DANE WYJŚCIOWE**

- Umowa zawarta pomiędzy: Gminą Kartuzy z siedzibą przy ul. gen. Józefa Hallera 1, 83-300 Kartuzy, reprezentowaną przez pana Mieczysława Grzegorza Gołuńskiego – Burmistrza Kartuz, a firmą VIATRAKT Sp. z o. o. z siedzibą przy ul. Dzikiej 4, 83-304 Kobysewo reprezentowaną przez pana Łukasza Kitowskiego,
- Wytyczne Inwestora,
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500 wykonana przez firmę Miernik inż. Krzysztof Kąkol z siedzibą w Sierakowicach przy ul. Dworcowej 1,
- Prawo o ruchu drogowym,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDKiA Zarządzenie nr 31 z dnia 16 czerwca 2014r.,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Załączniki nr 1-4,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych,
- Badania geologiczne podłoża gruntowego wykonane przez firmę AQUA Jacek Kuciaba z siedzibą w Łęgowie,
- Decyzja o ustaleniu lokalizacji celu publicznego nr U.6733.41.2025.JR

### **2. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO**

Celem zamierzenia budowlanego jest budowa drogi dla pieszych i rowerów na terenie osiedla Wybickiej wraz z przebudową elementów sieci kanalizacji deszczowej w miejscowości Kartuzy.

Zadanie inwestycyjne nie jest zlokalizowane w zakresie Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu. Opracowanie projektowe jest zgodne z zapisami decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego nr U.6733.41.2025.JR.

### Założenia techniczne.

Dla rozwiązania projektowanego układu drogowego przyjęto następujące parametry techniczne:

#### Droga dla pieszych i rowerów odc. 1

- lokalizacja w zakresie istniejących chodników,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC8S KR1-2,
- obramowanie z obrzeża betonowego 8/30,
- szerokość 3-3,5m,
- długość 193m,
- oznakowanie poziome.

#### Droga dla pieszych i rowerów odc. 2

- lokalizacja w zakresie istniejących chodników,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC8S KR1-2,
- obramowanie z obrzeża betonowego 8/30,
- szerokość 3-3,5m,
- długość 60m,
- oznakowanie poziome.

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO XXV ORAZ XXVI.

RODZAJ OBIEKTU BUDOWLANEGO – OBIEKT LINIOWY

### **3. SPOSÓB UŻYTKOWANIA**

Zaprojektowany zasadniczy obiekt budowlany stanowi drogę dla pieszych i rowerów. Nie dopuszcza się ruchu pojazdów samochodowych z wyjątkiem niewielkich pojazdów w ramach utrzymania zimowego.

### **4. UKŁAD PRZESTRZENNY**

Przyjęte rozwiązania projektowe zgodne są z obowiązującym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kartuzy, a później jego zmianami (ze zm. XXVII/390/2005 , XVI/176/07, XXI/253/08, XLV/530/2018. Opracowanie projektowe jest zgodne z zapisami decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego nr U.6733.41.2025.JR.

## 5. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO

### 5.1. Założenia techniczne.

Dla rozwiązania projektowanego układu drogowego przyjęto następujące parametry techniczne:

#### Droga dla pieszych i rowerów odc. 1

- lokalizacja w zakresie istniejących chodników,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC8S KR1-2,
- obramowanie z obrzeża betonowego 8/30,
- szerokość 3-3,5m,
- długość 193m,
- oznakowanie poziome.

#### Droga dla pieszych i rowerów odc. 2

- lokalizacja w zakresie istniejących chodników,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC8S KR1-2,
- obramowanie z obrzeża betonowego 8/30,
- szerokość 3-3,5m,
- długość 60m,
- oznakowanie poziome.

#### Kanalizacja deszczowa parametry

Dane:

- Prawdopodobieństwo deszczu miarodajnego w obliczeniach przyjęto  $p = 50 [\%]$  czas trwania deszczu miarodajnego  $t=15\text{min}$ .
- Natężenie deszczu miarodajnego;  $q = 122 [\text{dm}^3/\text{s} \times \text{ha}]$
- Ilość wpustów deszczowych D400 4szt.

### 5.2. Projektowany układ sytuacyjny.

W ramach zadania inwestycyjnego planowana jest budowa drogi dla pieszych i rowerów w dwóch odcinkach o łącznej długości ok. 260mb oraz peronu autobusowego.

Odcinek nr 1 zaczyna się na wysokości bloku nr 12. Długość odcinka wynosi 193mb. Szerokość ciągu wynosi 3-3,5m. Jako obramowanie zastosowano obrzeże betonowe 8/30 na ławie w oporze z betonu C12/15. Zastosowano nawierzchnię z betonu asfaltowego zgodnie z wytycznymi ZIT-owskimi.

Początkowo odcinek nr 1 biegnie wzdłuż bloku nr 12. Konieczne jest wykonanie powiązań z klatkami bloku z kostki betonowej prostokątnej fazowanej gr. 6cm

zgodnej ze stanem istniejącym. Wzdłuż odcinka nr 1 zlokalizowane są ławki w ilości 5szt., które podlegają przestawieniu oraz wykonania utwardzeń.

Na dalszym fragmencie odcinek nr 1 biegnie wzdłuż istniejących miejsc postojowych przy drodze gminnej na wysokości sklepu Biedronka. W ramach prac planowana jest wymiana istniejącego krawężnika wysokiego miejsc postojowych oraz likwidacja istniejących barier. Odcinek nr 1 kończy się przejazdem pieszo – rowerowym na wysokości sklepu firmy Janca.

Zastosowano przejazd (przejście) sugerowane wyniesione. W zakresie strefy zamieszkania nie wprowadzono dodatkowego oznakowania pionowego. Zastosowano jedynie oznakowanie najazdów z kostki betonowej czerwonej/białej płukanej gr. 8cm (oznakowanie poziome P25). Zastosowano progi najazdowe szerokości 1m oraz pochyleniu 8%. Przejazd przez jezdnię wykonano z betonu asfaltowego. Obramówkę stanowi opornik betonowy 12/25. Zastosowane rozwiązanie podnosi znacząco poziom bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerów oraz jest zgodne z charakterystyką strefy D40.

Podobne rozwiązanie zastosowano na sąsiednim przejeździe pieszo – rowerowym na ul. Piłsudskiego.

Dla obu przejazdów (przejęć) sugerowanych zastosowano płytki integracyjne 30/30 gr. 8cm w kolorze żółtym z wypustkami zlokalizowane w odległości 50cm od wewnętrznej linii krawężnika oraz płytki kierunkowe w kolorze białym 30/30 gr. 8cm.

Po przeciwnej stronie ul. Piłsudskiego zaprojektowano dowiązanie projektowego odcinka nr 1 do istniejącej drogi dla pieszych i rowerów, która prowadzi w kierunku centrum miasta. W tym rejonie zaprojektowano peron dla podróżnych korzystających z komunikacji autobusowej. Peron został wyposażony w płytki integracyjne oraz krawężnik peronowy 30/43/33. Długość peronu wynosi 14m, szerokość 2m.

W rejonie terenów zielonych zaprojektowano nasadzenia w ilości 8szt. Zastosowano lipy drobnolistne oraz głogi z pełnym palikowaniem (2 paliki na drzewo) o średnicy 5-7cm.

Odcinek nr 1 połączony jest z odcinkiem nr 2 na wysokości bloku nr 12. Długość odcinka nr 2 wynosi 60m. Szerokość ciągu wynosi 3-3,5m. Jako obramowanie zastosowano obrzeże betonowe 8/30 na ławie w oporze z betonu C12/15. Zastosowano nawierzchnię z betonu asfaltowego zgodnie z wytycznymi ZIT-owskimi.

Odcinek nr 2 łączy istniejące ścieżki rowerowe zlokalizowane na wysokości bloku nr 13, która prowadzi w kierunku ul. Leśnej oraz ścieżki na wysokości bloku nr 11, która prowadzi w kierunku ul. Sędzickiego.

Wyniesione przejazdy(przejścia) sugerowane wymaga wykonania wpustów deszczowych powiązanych z istniejącą siecią kanalizacji deszczowej.

### *5.3. Rozwiązanie wysokościowe.*

Rozwiązanie wysokościowe ściśle dowiązane jest do istniejących rzędnych funkcjonujących chodników z kostki betonowej. Zastosowano spadki poprzeczne drogi dla pieszych i rowerów jednostronne o wartości 2%.

Przyjęte spadki poprzeczne oraz podłużne zapewniają sprawne skierowanie wody opadowej do wpustów deszczowych oraz na tereny zielone.

### *5.4. Odwodnienie.*

Zaprojektowane odcinki drogi dla pieszych, które nie przylegają do istniejących jezdni posiadają odwodnienie powierzchniowe na tereny zielone. Dla odcinków, gdzie droga dla pieszych i rowerów zlokalizowana jest wzdłuż istniejących dróg posiada odwodnienie do istniejącej kanalizacji deszczowej.

W ramach wyniesionych przejść sugerowanych konieczne jest wykonanie dodatkowych wpustów deszczowych klasy D400. Zastosowano przykanaliki Sn8 Dn200 PVC. Zaprojektowano 4 szt. wpustów deszczowych. Na odcinku nr 1 występuje istniejące odwodnienie liniowe, które należy dostosować i wymienić na nowe.

Zastosowane rozwiązania nie wymagają uzyskania pozwolenia wodnoprawnego. Przyjęte spadki poprzeczne i podłużne dróg dla pieszych i rowerów zapewniają sprawne odprowadzenie wody opadowej.

### 5.5. Roboty ziemne.

Roboty ziemne realizowane w zakresie zadania inwestycyjnego należy wykonać zgodnie z PN-S-02205 „Roboty ziemne”.

Założono, że całość projektowanych nasypów zostanie zbudowana z piasku średniego z dokopu, którego kąt tarcia wewnętrznego powinien być większy niż  $\varnothing 30^{\circ}$ , spójność  $c=0$  kPa oraz gęstość objętościowa  $18 \text{ kN/m}^3$ .

Wskaźnik zagęszczenia gruntu w miejscach wykopów oraz miejscach zerowych robót ziemnych do głębokości  $0,2\text{m}$   $I_s \geq 1,00$ , zaś na głębokości od  $0,2\text{m}$  do  $0,5\text{m}$   $I_s \geq 0,97$ .

Roboty ziemne należy realizować w suchej porze roku. Należy zadbać o prawidłowe odwodnienie wykopu oraz w żadnym wypadku nie dopuścić do nawodnienia gruntu, na którym budowany ma być nasyp lub konstrukcja nawierzchni. Jeżeli dojdzie do takiej sytuacji, należy niezwłocznie osuszyć podłoże przed rozpoczęciem dalszych robót. W miejscach, gdzie występują sieci uzbrojenie podziemnego należy wykonać ręczne przekopy próbne, aby zweryfikować faktyczną lokalizację infrastruktury podziemnej.



### 5.6. Konstrukcje nawierzchni.

Dla projektowanego układu drogowego przyjęto następujące konstrukcje:

<b>1. Konstrukcja drogi dla pieszych i rowerów.</b>			
1.	Beton asfaltowy AC8S KR1-2 (50/70)	3cm	Warstwa ścieralna
2.	Beton asfaltowy AC16W (35/55)	4cm	Warstwa wiążąca
3.	Mieszanka niezwiązana cementem 0/31,5 C90/3	15cm	Podbudowa zasadnicza
4.	Mieszanka związana cementem C1,5/2*	10cm	Podbudowa pomocnicza

<b>2. Konstrukcja chodnika.</b>			
1.	Kostka betonowa prostokątna fazowana koloru szarego	6cm	Warstwa ścieralna
2.	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3cm	Podsypka
3.	Mieszanka niezwiązana 0/31,5 C90/3	10cm	Podbudowa zasadnicza
4.	Mieszanka związana cementem C1,5/2	10cm	Podbudowa pomocnicza

<b>3. Konstrukcja płytek integracyjnych.</b>			
1.	Płytki integracyjne 30/30 w kolorze żółtym/białym	8cm	Warstwa ścieralna
2.	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3cm	Podsypka
3.	Mieszanka niezwiązana 0/31,5 C90/3	15cm	Podbudowa zasadnicza
4.	Mieszanka związana cementem C1,5/2	10cm	Podbudowa pomocnicza

<b>4. Konstrukcja progów najazdowych.</b>			
1.	Kostka betonowa prostokątna niefazowana koloru czerwonego/białego	8cm	Warstwa ścieralna
2.	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3cm	Podsypka
3.	Mieszanka niezwiązana 0/31,5 C90/3	15cm	Podbudowa zasadnicza
4.	Mieszanka związana cementem C3/4	15cm	Podbudowa pomocnicza

*Projekt budowy drogi dla pieszych i rowerów na Osiedlu gen. Józefa Wybickiego w Kartuzach.*  
PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY

### 5. Konstrukcja odtworzenia utwardzeń.

1.	Kostka betonowa prostokątna koloru czerwonego/szarego	8cm	Warstwa ścieralna
2.	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3cm	Podsypka
3.	Mieszanka niezwiązana 0/31,5 C90/3	15cm	Podbudowa zasadnicza
4.	Mieszanka związana cementem C1,5/2	10cm	Podbudowa pomocnicza

W opracowaniu projektowym zastosowano krawężniki wysokie 15/30 (światło 12cm), krawężniki niskie 15/22 (światło 1cm), obrzeża betonowe 8/30. Ława oraz opór zaprojektowana z betonu cementowego klasy C12/15. Na odcinku wzdłuż miejsc postojowych dopuszcza się zastosowanie światła obrzeża 10cm celem niwelacji różnicy terenu.

\* Dla przejazdu drogi dla pieszych i rowerów przez drogę należy stosować podbudowę pomocniczą z mieszanki związanej cementem C3/4 gr. 20cm.

#### 5.7. Zestawienie powierzchni.

Rodzaj powierzchni	pow. / m <sup>2</sup> /
Droga dla pieszych i rowerów – beton asfaltowy	956 m <sup>2</sup>
Chodniki, najazdy i peron – kostka betonowa	134 m <sup>2</sup>
<b>RAZEM</b>	<b>1 090m<sup>2</sup></b>

## 6. OPINIA GEOLOGICZNA

Prace terenowe były prowadzone pod dozorem geotechnicznym w dniu 10.06.2025 r.

Ilość, lokalizacja oraz głębokość odwiertów badawczych została przekazana przez Projektanta drogowego. Otwory badawcze wytyczono metodą domiarów prostokątnych w dowiązaniu do stałych punktów terenowych.

W ramach badań terenowych wykonano łącznie:

- 2 odwierty badawcze do głębokości 3,00 m p.p.t, tj. łącznie 6,00 mb.

Pod względem geomorfologicznym dokumentowany teren położony jest na obszarze Pojezierza Kaszubskiego i stanowi fragment wysoczyzny morenowej. Na rozpatrywanym terenie, od powierzchni zalegają grunty antropogeniczne, reprezentowane przez piaski drobne próchnicze i piaski gliniaste próchnicze, miejscami z dodatkiem gruzu. Występowanie nasypów udokumentowano do głębokości 0,30 m p.p.t. i 1,00 m p.p.t. W otworze badawczym nr 2, bezpośrednio pod nasypem zalega warstwa torfu o miąższości 0,50 m. Pozostałą część dokumentowanego podłoża do głębokości wykonanych odwiertów, stanowią grunty mineralne. Są to zarówno wodnolodowcowe grunty niespoiste tj. piaski drobne, piaski średnie, piaski grube, jak i osady lodowcowe w postaci piasków gliniastych i glin piaszczystych.

Na rozpatrywanym terenie, w otworze badawczym nr 1, na głębokości 1,50 m p.p.t. stwierdzono występowanie napiętego zwierciadła wód gruntowych, które ustabilizowało się na głębokości 1,20 m p.p.t, tj. na rzędnej 215,00 m n.p.m. W otworze nr 2 na głębokościach 1,8 m p.p.t. i 2,5 m p.p.t. stwierdzono występowanie sączeń wód o umiarkowanej intensywności. Grunty organiczne i piaszczyste występujące w otworze badawczym nr 2 na głębokościach 1,00 – 1,80 m p.p.t. charakteryzuje podwyższona wilgotność.

### Wydzielono następujące warstwy geotechniczne:

#### Warstwa geotechniczna A

- grunty antropogeniczne: nasypy niekontrolowane w postaci piasków drobnych próchniczych w stanie luźnym i średniozagęszczonym ( $ID = 0,30$ ), oraz piaski gliniaste próchnicze w stanie plastycznym ( $IL = 0,40$ ).

Nasyp miejscami charakteryzuje dodatek gruzu.

#### Warstwa geotechniczna I

- grunty rodzime organiczne: torfy charakteryzujące się wysoką ściśliwością.

#### Warstwa geotechniczna II

- grunty rodzime lodowcowe: piaski gliniaste i gliny piaszczyste w stanie plastycznym, charakterystyczną wartość stopnia plastyczności ustalono w wysokości  $IL = 0,40$

( co odpowiada wartości wskaźnika konsystencji  $IC = 0,60$ ).

Grunty warstwy geotechnicznej II zalicza się do grupy "B" – morenowe grunty spoiste nieskonsolidowane.

Warstwa geotechniczna III

- grunty rodzime wodnolodowcowe: piaski drobne, piaski średnie i piaski grube w stanie średniozagęszczonym, charakterystyczną wartość stopnia zagęszczenia ustalono w wysokości  $ID = 0,45$ .

### WNIOSKI GEOTECHNICZNE

1. W wyniku przeprowadzonych prac stwierdza się, że na rozpatrywanym terenie w podłożu występują proste warunki gruntowo-wodne, dość korzystne dla wykonania projektowanej inwestycji.

Grunty warstw geotechnicznych II i III określono jako nośne.

Grunty warstw geotechnicznych A i I określono jako słabonośne.

2. Na rozpatrywanym terenie w otworze badawczym nr 1, na głębokości 1,50 m p.p.t. stwierdzono występowanie napiętego zwierciadła wód gruntowych, które ustabilizowało się na głębokości 1,20 m p.p.t, tj. na rzędnej 215,00 m n.p.m. W otworze nr 2 na głębokościach 1,8 m p.p.t. i 2,5 m p.p.t. stwierdzono występowanie ścieżek wód o umiarkowanej intensywności.

Grunty organiczne i piaszczyste występujące w otworze badawczym nr 2 na głębokościach 1,00 – 1,80 m p.p.t. charakteryzuje podwyższona wilgotność. Udokumentowane poziomy wód gruntowych odnoszą się do okresu wykonywania pomiarów (czerwiec 2025r.) i mogą ulegać wahaniom, w zależności od pory roku i warunków pogodowych. Ilość i intensywność ścieżek wód może się zwiększać w okresie roztopów lub po nasilonych/ długotrwałych opadach atmosferycznych.

3. Na rozpatrywanym terenie występują grunty, których przydatność jako podłoże pod konstrukcję drogową sklasyfikowano następująco:

Grunty warstw geotechnicznych A i I

Przydatność jako podłoże pod nawierzchnie – grunty nieprzydatne.

Wysadzinowość i przełomowość – grunty bardzo wysadzinowe.

Grunty pozostają poza klasyfikacją do grupy nośności.

Grunty wymagają indywidualnego projektowania lub należy je usunąć z podłoża budowlanego.

Grunty warstwy geotechnicznej II

Przydatność jako podłoże pod nawierzchnie – bardzo niska.

Wysadzinowość i przełomowość – grunty bardzo wysadzinowe.

Grunty pozostają poza klasyfikacją do grup nośności.

Grunty wymagają indywidualnego projektowania.

Grunty warstwy geotechnicznej III

Przydatność jako podłoże pod nawierzchnie – wysoka do bardzo wysokiej.

Wysadzinowość i przełomowość – grunty niewysadzinowe i wątpliwe.

Grunty zalicza się do grupy nośności: G1 – G2

Grupę nośności podłoża określono na podstawie „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Przyjęto wartości dla przeciętnych warunków wodnych, w przypadku zabudowy pobocza utwardzonego i szczelnego, z zapewnieniem sprawnego systemu odprowadzenia wód powierzchniowych.

4. Prace ziemne należy prowadzić starannie aby nie dopuścić do naruszenia naturalnej struktury gruntów sponych poprzez ich przemarznięcie lub dodatkowe nawilgocenie, co prowadzi do uplastycznienia i pogorszenia ich nośności.

5. Głębokość przemarzania gruntów dla rejonu przeprowadzonych badań wynosi  $h_z = 1,0$  m.

## **7. OPIS ZAPEWNIENIA NIEZBĘDNYCH WARUNKÓW KORZYSTANIA Z OBIEKTU PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE**

Planowane przedsięwzięcie budowlane stanowi budowę drogi dla pieszych i rowerów. W zakresie zadania uniknięto stosowania schodów terenowych oraz innych przeszkód utrudniających korzystanie z układu drogowego przez osoby ze specjalnymi potrzebami.

Zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt. 2 lit. h ustawy Prawo budowlane, opis dostępności dla osób niepełnosprawnych należy zawrzeć w przypadku projektu obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego.

## **8. WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIADUJĄCE.**

Na etapie realizacji zadania inwestycyjnego należy sporządzić szczegółowy harmonogram prowadzenia prac z uwzględnieniem kolejności prowadzenia prac przy minimalizacji czasu powodowanych emisji i ingerencji w zasoby środowiska naturalnego.

W fazie budowy w rejonie inwestycji pracować będą okresowo ciężkie i hałaśliwe maszyny. Prace budowlane nie będą powodować uciążliwości akustycznej poza terenem budowy. Nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Emisja zanieczyszczeń do powietrza spowodowana ruchem pojazdów samochodowych oraz sprzętu będzie miała charakter niezorganizowany i krótkotrwały o zasięgu ograniczonym do terenu prac budowlanych. W wyniku prac rozbiórkowych

oraz budowlanych powstawać będą odpady głównie z grupy o kodzie 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia jest konieczne usunięcie drzew i krzewów.

Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, żeby w jak największym stopniu chronić zadrzewienia i roślinność zielną przed zniszczeniem. Aby zapobiec uszkodzeniom mechanicznym drzewa w sąsiedztwie inwestycji będą odeskowane.

W przypadku powstania konieczności odwodnienia wykopów zakłada się zastosowanie systemu igłofiltrów, którego lej depresyjny będzie ograniczony tylko do realizowanego wykopu.

W ramach projektu organizacji placu budowy Wykonawca przewidzi miejsce na składowanie odpadów, którego parametry w zakresie lokalizacji, utwardzenia i segregacji odpadów będą zgodne z obowiązującą ustawą o odpadach.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego wpływu na rośliny w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia. Nie przewiduje się również znaczącego wpływu na zwierzęta występujące w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia.

W rejonie analizowanej drogi stężenia zanieczyszczeń komunikacyjnych będą śladowe, niższe od 1% dopuszczalnych poziomów i wartości odniesienia. Biorąc pod uwagę lokalizację drogi oraz prognozowane natężenie ruchu drogowego, można stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia stanu akustycznego dla środowiska. Nie stwierdzono zagrożenia wystąpienia istotnych oddziaływań skumulowanych w zakresie wpływu na stan zanieczyszczenia powietrza i oddziaływania akustycznego.

Zaprojektowano sprawny system odprowadzenia wód opadowych z zastosowaniem osadników w studzienkach kanalizacji deszczowej.

Planowane przedsięwzięcie nie wprowadza szczególnego zagrożenia sytuacjami awaryjnymi. Należy podkreślić, że budowa drogi wpłynie na wzrost bezpieczeństwa ruchu, a więc na zmniejszenie ilości sytuacji awaryjnych.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje skutków transgranicznych ani w czasie normalnej eksploatacji, ani w razie ewentualnej awarii. Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga monitorowania stanu środowiska ani ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

## **9. INFORMACJE O ZASADNICZNYCH ELEMENTACH WYPOSAŻENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO.**

W ramach zadania inwestycyjnego zakłada się wykonanie kanalizacji deszczowej obejmującej przebudowę elementów istniejącej sieci. Przewiduje się wykonanie 4szt. wpustów deszczowych D400, przykanalików PVC średnicy 200 oraz studni KD.

**Opracował:**

## 10. OŚWIADCZENIE O ZGODNOŚCI OPRACOWANIA PROJEKTOWEGO Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI I ZASADAMI WIEDZY TECHNICZNEJ

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (Dz.U z 2025 roku, poz. 418), my niżej podpisani **oświadczamy**, iż sporządzony projekt techniczny branży drogowej:

*„Budowa drogi dla pieszych i rowerów  
w rejonie ulicy Piłsudskiego wraz z przebudową elementów  
sieci kanalizacji deszczowej w miejscowości Kartuzy”*

*jest zgodny z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.  
Jednocześnie oświadczamy, że znane nam są obowiązki i uprawnienia  
projektanta określone w art. 20, 21, 34 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r.  
Prawo budowlane (tj. Dz.U. z 2021 r., poz. 2351 ze zm.), oraz rygory  
dotyczące odpowiedzialności karnej i zawodowej przewidziane w  
rozdziale 9 ww. ustawy.*

### ZESPÓŁ PROJEKTANTÓW

Lp.	Imię i nazwisko projektanta obiektu lub jego części	Zakres lub część projektu budowlanego	Specjalność i numer posiadanych uprawnień budowlanych. Podpis
1	mgr inż. Łukasz Kitowski	projekt techniczny drogowy	<i>specjalność – drogowa upr. nr POM/0292/POOD/11</i>

### ZESPÓŁ SPRAWDZAJĄCYCH

Lp.	Imię i nazwisko sprawdzającego obiektu lub jego części	Zakres lub część projektu budowlanego	Specjalność i numer posiadanych uprawnień budowlanych. Podpis
2	mgr inż. Hubert Żurek	projekt techniczny drogowy	<i>specjalność – drogowa upr. nr ZAP/0263/PBD/21</i>

Data podpisania oświadczenia:  
*Maj 2025r*



## 11. KOPIE DECYZJI O NADANIU UPRAWNIENÍ BUDOWLANYCH

POMORSKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
80 840 Gdańsk, ul. Świętojańska 43/44  
(t) Tel. 58-324-89-77  
Fax 58-301-44-98

Gdańsk, dnia 28 grudnia 2011 r.

syg. akt 401/POM/OKK/11

### DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów /Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm./, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578, ze zm./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**  
stwierdza, że:

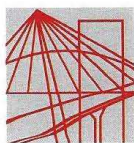
**Pan ŁUKASZ MARIAN KITOWSKI**  
magister inżynier  
urodzony dnia 10.05.1984 r. w Kartuzach

uzyskał  
**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
numer ewidencyjny: POM/0292/POOD/11

**do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

### UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Szczegółowy zakres prac projektowych objętych uprawnieniami budowlanymi został określony na drugiej stronie decyzji i stanowi jej integralną część.



ZACHODNIOPOMORSKA  
OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Szczecin, dnia 30 grudnia 2021r.

Sygn akt: OKK-0054-0021(3)/21

### DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1117) oraz art. 12 ust. 2, ust. 3, ust. 4c pkt 1, art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. b i art. 15a ust. 1, ust. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.) po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

**Pan Hubert Żurek**

magister inżynier budownictwa  
ur. dnia 5 maja 1991 r. w Słupsku

**otrzymuje**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
**numer ewidencyjny ZAP/0263/PBD/21**  
**do projektowania**  
**w specjalności inżynierskiej drogowej**  
**bez ograniczeń.**

Uprawnienia budowlane nadane **Panu Hubertowi Żurkowi** upoważniają w zakresie nadanej specjalności:

**I.** na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i pkt 5 oraz art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i technicznych oraz sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych;

**II.** na podstawie art. 15a. ust. 1 oraz ust. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane do:

- 1) projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
  - a) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
  - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust,
- 2) do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.

#### Uzasadnienie

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.)- zwanej dalej „K.p.a.”, odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano w treści decyzji.

#### Pouczenie

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

---

## 12. KOPIE ZAŚWIADCZEŃ O PRZYNALEŻNOŚCI DO OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



Zaświadczenie  
o numerze weryfikacyjnym:  
POM-1S6-E6A-C9T \*

Pan Łukasz Kitowski o numerze ewidencyjnym POM/BD/0011/12

adres zamieszkania **ul. Leśna 1a/1, 83-300 Kartuszy**

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-10 roku przez:

Krzysztof Wilde, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

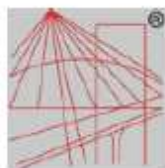
Zgodnie z art. 78<sup>1</sup> K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.piib.org.pl](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





P O L S K A  
I Z B A  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ZAP-SK6-FNG-HX5 \*

Pan Hubert ŻUREK o numerze ewidencyjnym ZAP/BD/0064/22  
adres zamieszkania [REDACTED]  
jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada  
wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-16 11:36:59 roku przez:

Jan Bobkiewicz, Przewodniczący Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.piib.org.pl](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

