

tytuł projektu

**BUDOWA TRASY PIESZO – ROWEROWEJ NA ODCINKU UGOSZCZ –
STUDZIENCE PRZY DRODZE POWIATOWEJ NR 1780G**

adres obiektu

miejsowość: Studzienice

województwo: pomorskie

powiat: bytowski

gmina: Studzienice

działki nr 1/7, 98, 100 obręb Studzienice, jedn. ewidencyjna: 220108_2.0011

nazwa opracowania branżowego

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY

Kategoria obiektu budowlanego

XXV, XXVI

nazwa i adres inwestora

WÓJT GMINY STUDZIENCE

ul. Kaszubska 9

77-143 Studzienice

nazwa i adres jednostki projektowej



DSP PROJEKT Paweł Suwicz

ul. Olimpijska 35, 80-180 Gdańsk

spis osób biorących udział w procesie projektowym

imię i nazwisko projektanta	zakres opracowania	numer uprawnień	podpis
DROGA			
mgr inż. Paweł Suwicz	projektant – specjalność drogowa bez ograniczeń	POM/0265/POOD/10	
inż. Piotr Gregorowicz	Sprawdzający – specjalność drogowa bez ograniczeń	POM/0244/POOD/08	

Gdańsk, 31 maj 2025 r.

I. STRONA TYTUŁOWA	1
II. SPIS ZAWARTOŚCI	2
III. OŚWIADCZENIE O KOMPLETNOŚCI DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ	3
IV. OPIS TECHNICZNY	4
1. Dane ogólne.....	4
1.1. Przedmiot inwestycji	4
1.2. Cel opracowania.....	4
1.3. Podstawa formalna opracowania	4
1.4. Inwestor.....	4
1.5. Adres inwestycji.....	4
1.6. Przepisy techniczno budowlane.....	4
2. Stan istniejący	5
3. Opinia geotechniczna	5
3.1. Charakterystyka podłoża	5
3.2. Charakterystyka wód gruntowych	6
4. Dane techniczne	6
4.1. Rozwiązania sytuacyjne	6
4.2. Rozwiązanie wysokościowe	7
5. Dane konstrukcyjne	7
5.1. Nawierzchnia bitumiczna – trasa pieszo - rowerowa.....	8
5.2. Nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej – zjazd	9
5.3. Nawierzchnia z kostki betonowej – chodniki	9
5.4. Nawierzchnia z kostki betonowej – opaski	9
5.5. Krawężniki i obrzeża.....	9
6. Odwodnienie.....	9
7. Roboty ziemne.....	9
8. Roboty rozbiórkowe	10
9. Kategoria obiektu budowlanego	10
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	11

III. OŚWIADCZENIE O KOMPLETNOŚCI DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

OŚWIADCZENIE

W świetle art. 34 ust. 3d pkt 3, Ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku - Prawo budowlane wraz z późniejszymi zmianami, oświadczam, że Projekt architektoniczno-budowlany branży drogowej pn. „*BUDOWA TRASY PIESZO – ROWEROWEJ NA ODCINKU UGOSZCZ – STUDZHENICE PRZY DRODZE POWIATOWEJ NR 1780G*”, stanowiący niniejsze opracowanie, został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym techniczno - budowlanymi, przeciwpożarowymi, BHP, Sanitarnymi i Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej. Projekt budowlany został ZAPROJEKTOWANY oraz SPRAWDZONY na podstawie posiadanych uprawnień budowlanych w specjalności drogowej.

Projektant:

Branża drogowa

mgr inż. Paweł Suwiz

Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej, nr ewid.: POM/0265/POOD/10

Sprawdzający:

Branża drogowa

inż. Piotr Gregorowicz

Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej, nr ewid.: POM/0244/POOD/08

IV. OPIS TECHNICZNY

1. Dane ogólne

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa fragmentu trasy pieszo – rowerowej na odcinku Ugoszcz – Studzienice przy drodze powiatowej nr 1780G, gmina Studzienice, powiat bytowski, województwo pomorskie.

1.2. Cel opracowania

Opracowaniem objęto projekt architektoniczno – budowlany branży drogowej budowy fragmentu trasy pieszo – rowerowej w miejscowości Studzienice, na odcinku Ugoszcz – Studzienice przy drodze powiatowej nr 1780G, gmina Studzienice, powiat bytowski, województwo pomorskie.

1.3. Podstawa formalna opracowania

- Umowa z Inwestorem,
- Uchwała X/46/2001 z dnia 2001-11-30 w sprawie przyjęcia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych we wsi Studzienice, zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Studzienice i miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru zlewni jeziora Studzieniczno-Kłaczno-Ryńskie dla terenów położonych we wsi Studzienice,
- Uchwała nr XXXIV/296/2022 Rady Gminy Studzienice z dnia 17-11-2022 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Studzienice – ETAP I,
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500,
- Opinia geotechniczna z dokumentacją badań podłoża gruntowego,
- Wizja lokalna,
- Obowiązujące normy i przepisy.

1.4. Inwestor

WÓJT GMINY STUDZIENCE

ul. Kaszubska 9

77-143 Studzienice

1.5. Adres inwestycji

Gmina Studzienice, Studzienice

Numerы ewidencyjne działek: 1/7, 98, 100 obręb Studzienice, jedn. ewidencyjna: 220108_2.0011

1.6. Przepisy techniczno budowlane

- Ustawa z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane wraz z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wraz z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych wraz z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego,

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2022 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie wraz z późniejszymi zmianami.

2. Stan istniejący

Na analizowanym obszarze występuje istniejąca droga gruntowa, która przebiega wzdłuż zachodniej granicy działki nr 1/7 oraz posiada podłączenie z drogą powiatową nr 1780G za pomocą istniejącego zjazdu z kostki betonowej.

Na terenie od strony jeziora Studzieniczno, zlokalizowane są ciągi piesze / chodniki oraz tereny rekreacyjne. W obszarze działki nr 98 występuje istniejący ciek, gdzie woda płynie w kierunku w/w jeziora.

Wzdłuż linii brzegowej zlokalizowana jest napowietrzna linia elektroenergetyczna, natomiast przy hangarach na sprzęt wodny oraz bliżej chodników występuje istniejące oświetlenie zasilane panelami fotowoltaicznymi.

Od strony wschodniej inwestycji, tj. od drogi powiatowej nr 1780G zlokalizowane jest istniejące zaplecze socjalne, tereny rekreacyjne oraz parking na pojazdy osobowe. Dodatkowo występuje istniejące uzbrojenie terenu w postaci sieci kanalizacji sanitarnej wraz z przepompownią ścieków i jej zasilaniem. Zlokalizowane jest również oświetlenie zasilane z sieci elektroenergetycznej.

3. Opinia geotechniczna

Na podstawie Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych, projektowany obiekt należy zaliczyć do **II kategorii geotechnicznej**, w prostych warunkach gruntowych.

Na podstawie w/w warunków gruntowo – wodnych, na terenie objętym opracowaniem, podłoże zakwalifikowano do grupy nośności **G3** (po uprzednim wzmocnieniu istniejącego podłoża) na odcinku km 0+113.00 – km 0+232.00 oraz do grupy nośności **G4** na odcinku: km 0+000.00 – km 0+113.00 oraz km 0+232.00 – km 0+280.17.

Obiekt zostanie posadowiony pośrednio oraz bezpośrednio.

3.1. Charakterystyka podłoża

Badany teren położony jest w miejscowości Studzienice.

Powierzchnia terenu jest urozmaicona, wzniesiona od 151,8 do 155,7 m n.p.m.

Pod względem morfologicznym stanowi fragment wysoczyzny morenowej z zagłębieniem bez odpływowym

Na podstawie przeprowadzonych badań terenowych w oparciu o normę PN-EN 1997-1:2008. Eurokod 7 dokonano oceny podłoża przez wydzielenie warstw geotechnicznych.

Z podziału na warstwy wyłączono glebę i nasypy niekontrolowane, które jako niejednorodne nie mogą być jednoznacznie określone pod względem cech fizyko-mechanicznych.

Uwzględniając genezę, stan i rodzaj gruntów wydzielono następujące warstwy geotechniczne:

Warstwa Ia Torfy, średnio i silnie rozłożone o stopniu humifikacji H4-H5 wg L. van Posta.

Grunty warstwy I są gruntami organicznymi, o dużej

wilgotności i dużej ściśliwości

Warstwa II Piaski gliniaste próchniczne, plastyczne o stopniu plastyczności $IL(n) = 0,40$.
Grunty warstwy II są gruntami, spoistymi, nieskonsolidowanymi, holoceniowymi

Warstwa III Piaski gliniaste, plastyczne o stopniu plastyczności $IL(n) = 0,33$.
Grunty warstwy III są gruntami morenowymi, spoistymi, nieskonsolidowanymi, plejstoceńskimi.

Warstwa IV Piaski drobne, nawodnione, średniozagęszczone o stopniu zagęszczenia $ID(n) = 0,50$.

Warstwa V Piaski średnie, wilgotne i nawodnione, średniozagęszczone o stopniu zagęszczenia $ID(n) = 0,55$.

Warstwa VI Żwiry, nawodnione, średniozagęszczone o stopniu zagęszczenia $ID(n) = 0,55$.

3.2. Charakterystyka wód gruntowych

Wodę jako zwierciadło swobodne stwierdzono na głębokościach od 0,5 do 3,0 m, w otworach nr: 33, 34, 35, 37.

Wodę jako zwierciadło swobodne stwierdzono na głębokościach od 1,0 do 1,7 m, w otworach nr: 57, 58, 61.

Poniżej gruntów spoistych napotkano wodę, która stabilizuje się na głębokościach od 0,3 do 0,6 m, w otworach nr: 59, 60.

Szczegóły podają karty otworów i przekroje geotechniczne.

Podany w opinii i dokumentacji poziom wody gruntowej odnosi się do okresu wierceń i może ulegać wahaniom w zależności od pory roku, intensywności opadów atmosferycznych, pracy systemu melioracyjnego.

Szczegółowe ustalenie zjawiska wymaga obserwacji piezometrycznych i nie ma uzasadnienia ekonomicznego.

4. Dane techniczne

4.1. Rozwiązania sytuacyjne

Na terenie nieruchomości gminnych (dz. nr 1/7, 98 oraz 100) przewidziano:

- 1) Budowę trasy pieszo – rowerowej, o następujących parametrach:
 - Prędkość projektowa – $V_p = 20$ km/h,
 - Szerokość trasy pieszo - rowerowej – 2,5 m,
 - Szerokość pobocza gruntowego – 0,50 m, (na odcinku od km 0+000.00 – 0+052.50, strona prawa – szerokość 0,25 m),
 - Spadek poprzeczny jezdni – 2% jednostronny,
 - Spadek poprzeczny pobocza – 8%,Łączna długość trasy pieszo - rowerowej na w/w wskazanym odcinku wynosi 280,17 m.
Zaprojektowany odcinek trasy pieszo - rowerowej został dostosowany do istniejącego przebiegu drogi gruntowej zlokalizowanej na działce nr 1/7 jak również do istniejącego przebiegu chodnika, który podlega przebudowie. Zaprojektowany odcinek składa się z odcinków prostych, jak również łuków poziomych o wartościach w przedziale od $R = 8,0$ m do $R = 50,0$ m.
- 3) Zjazd techniczny na istniejącą drogę gruntową, o następujących parametrach:
 - Szerokość zjazdu – min. 3,2 m,

- Promienie wyokrąglające – $R=5,0$ m, oraz $R=10,0$ m,
 - Kategoria ruchu – KR0,
- 4) Miejsce postoju (tj. stojaki rowerowe) przy jeziorze Studzieniczno oraz przy istniejącym parkingu, odpowiednio o wymiarach $2,5 \times 7,7$ m oraz $2,5 \times 9,3$ m.

Projektowany układ komunikacyjny podzielono na 6 elementów:

- a) Trasa pieszo – rowerowa o nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego grub. 3 cm, o całkowitej powierzchni 388 m^2 .
- b) Trasa pieszo – rowerowa o nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego (KR0) grub. 3 cm, o całkowitej powierzchni 327 m^2 .
- c) Zjazd o nawierzchni z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5 C90/3 (KR0) grub. 15 cm, o całkowitej powierzchni 59 m^2 .
- d) Chodniki oraz miejsca postoju o nawierzchni z kostki betonowej grub. 6 cm, o całkowitej powierzchni 142 m^2 .
- e) Opaski / utwardzenia o nawierzchni z kostki betonowej grub. 6 cm, o całkowitej powierzchni 11 m^2 .
- f) Pobocza gruntowe o nawierzchni z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5 C90/3 min. grub. 15 cm, o całkowitej powierzchni 125 m^2 .

4.2. Rozwiązanie wysokościowe

Pochylenie podłużne dróg oraz zjazdów zostały zaprojektowane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Pochylenie projektowanej trasy pieszo – rowerowej wynosi maksymalnie 6.0%.

Zaprojektowano łuki pionowe wklęsłe oraz wypukłe o wartościach w przedziale min. $R=300$ m, natomiast maksymalnie $R=600$ m. Przy małych różnicach wartości pochyłeń podłużnych zaprojektowano załomy.

Pochylenie poprzeczne trasy pieszo rowerowej wynosi 2.0% i zaprojektowano jako przekrój jednostronny. Jedynie na prostych przejściowych pochylenie poprzeczne jest zmienne ze względu na dostosowanie do wymaganego pochylenia.

Projektowany zjazd zostały dowiązane wysokościowo do projektowanego przekroju podłużnego trasy pieszo – rowerowej, jak również do stanu istniejącego przyległych nieruchomości.

Dla zjazdu zastosowano jednostronne pochylenie poprzeczne o wartości 2.0%. Jedynie na prostych przejściowych pochylenie poprzeczne jest zmienne ze względu na dostosowanie do wymaganego pochylenia.

5. Dane konstrukcyjne

Konstrukcja nawierzchni została zaprojektowana w oparciu o Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych – załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 roku oraz w oparciu o Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-63 Katalog typowych konstrukcji nawierzchni jezdni przeznaczonych do ruchu bardzo lekkiego oraz innych części dróg.

Nasypy niekontrolowane oraz humus należy usunąć z podłoża i zastąpić materiałem niewysadziniowym. Na odcinku od km 0+000.00 do km 0+113.00 trasy pieszo – rowerowej-3 na etapie realizacji należy przeanalizować możliwość pozostawienia istniejącego podłoża jako

nasypu budowlanego poprzez weryfikację nośności podłoża do wymaganych parametrów.

Warstwy konstrukcyjne należy dogęść do wskaźnika zagęszczenia 1,0.

Warstwę istniejącego podłoża należy dogęścić aby uzyskać wtórny moduł odkształcenia:

- na odcinku km 0+000.00 – km 0+113.00 - $E_2 \geq 25$ MPa,
- na odcinku km 0+113.00 – km 0+232.00 - $E_2 \geq 35$ MPa,
- na odcinku km 0+232.00 – km 0+280.17 - $E_2 \geq 25$ MPa,

Warstwę mrozochronną tj. pod warstwą podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem:

- pod zjazdami KR0 oraz trasą pieszo – rowerową KR0, należy doprowadzić do nośności wyrażonej wtórnym modulem odkształcenia $E_2 \geq 80$ MPa.

- pod trasą pieszo – rowerową, należy doprowadzić do nośności wyrażonej wtórnym modulem odkształcenia $E_2 \geq 50$ MPa.

- pod chodnikami, miejscami postoju oraz opaskami, należy doprowadzić do nośności wyrażonej wtórnym modulem odkształcenia $E_2 \geq 50$ MPa.

Warstwę podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem konstrukcji nawierzchni:

- dla zjazdów oraz trasy pieszo – rowerowej o kategorii KR0, należy doprowadzić do nośności wyrażonej wtórnym modulem odkształcenia $E_2 \geq 100$ MPa.

- dla trasy pieszo – rowerowej oraz chodników (oraz miejscami postoju i opaskami), należy doprowadzić do nośności wyrażonej wtórnym modulem odkształcenia $E_2 \geq 80$ MPa.

Grubość warstw konstrukcyjnych podano po zagęszczeniu.

Poszczególne układy warstw wzmocnienia podłoża oraz konstrukcji nawierzchni przedstawia się następująco:

5.1. Nawierzchnia bitumiczna – trasa pieszo - rowerowa

- 3 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 5S 50/70,
- 4 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W 50/70,

Na odcinku *trasa pieszo – rowerowa-3*, tj. km 0+000.00 – 0+113.00:

- 17 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5, $C_{90/3}$
- 30 cm warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2,0}$

Na odcinku *trasa pieszo – rowerowa-3*, tj. km 0+113.00 – 0+125.65:

- 17 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5, $C_{90/3}$
- 40 cm warstwa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego o CBR $\geq 25\%$,
- geowłóknina separacyjna min. 16/16 kN/m.
- doprowadzenie podłoża do nośności G3,

Na odcinku *trasa pieszo – rowerowa-3*, tj. km 0+125.65 – 0+232.00:

- 15 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5, $C_{90/3}$
- 25 cm warstwa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego o CBR $\geq 25\%$,
- geowłóknina separacyjna min. 16/16 kN/m.
- doprowadzenie podłoża do nośności G3,

Na odcinku *trasa pieszo – rowerowa-3*, tj. km 0+232.00 – 0+280.17:

- 15 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5, C_{90/3}
- 25 cm warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C_{0,4/0,5}

5.2. Nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej – zjazd

- 15 cm mieszanka niezwiązana z kruszywem 0/31,5, C_{90/3}
- 17 cm warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5, C_{90/3}
- 30 cm warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C_{1,5/2,0}

5.3. Nawierzchnia z kostki betonowej – chodniki

- 6 cm kostka betonowa 10x20, kolor szary,
- 4 cm podsypka cementowo piaskowa,
- 15 cm warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5, C_{90/3}
- 25 cm warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C_{0,4/0,5}

5.4. Nawierzchnia z kostki betonowej – opaski

- 6 cm kostka betonowa 10x20, kolor szary,
- 4 cm podsypka cementowo piaskowa,
- 15 cm warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5, C_{90/3}
- 25 cm warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C_{0,4/0,5}

5.5. Krawężniki i obrzeża

- obrzeża betonowe 8x30x100 cm ułożony na ławie betonowej z oporem wykonanej z betonu C12/15;
- oporniki betonowe 12x30x100 cm ułożony na ławie betonowej z oporem wykonanej z betonu C12/15;

6. Odwodnienie

Wody opadowe z powierzchni jezdnych i pieszych znajdujących się na obszarze objętym opracowaniem zostaną odprowadzone powierzchniowo na przyległy teren, w ciągu projektowanego odcinka trasy pieszo – rowerowej.

W celu zachowania ciągłości istniejącego rowu / przepływu, którego odbiornikiem jest jezioro Studzieniczno, zaprojektowano przepust z blachy falistej karbowanej o wymiarach 1,15x0,82 m, wraz z umocnieniem wlotów i wylotów kostką granitową grub. 9/11 cm lub kamieniem polnym, w przypadku dostępności kamienia polnego.

7. Roboty ziemne

Prace ziemne należy prowadzić tak, aby nie dopuścić do naruszenia naturalnej struktury gruntu. Dno wykopu należy chronić przed zalewaniem wodami opadowymi i zapewnić prawidłowe odwodnienie w ciągu całego okresu trwania robót.

Roboty ziemne wykonywać zgodnie z normą PN-S-02205 „Drogi samochodowe. Roboty ziemne”. Wymagania i badania zwracając szczególną uwagę na zabezpieczenie skarp przed obsunięciem oraz warstwowe zagęszczenie nasypów.

Warstwę humusu oraz nasypów niekontrolowanych należy usunąć. Warstwę nasypów niekontrolowanych należy wywieźć na legalne składowisko lub utylizować, zgodnie z obowiązującymi przepisami. W/w warstwę należy zastąpić / uzupełnić gruntem niewysadzinowym.

Humus należy składować w przyzmach na legalnych składowiskach. Po wykonaniu wszystkich obiektów budowlanych, humus zostanie ponownie wykorzystany. W niniejszym projekcie przewidziano humusowanie wraz z obsianiem mieszanką traw skarp oraz terenu o grubości 15 cm.

Dodatkowo, w miejscach połączenia istniejącego korpusu drogowego z projektowanym nasypem, należy wykonywać w jego skarpie stopnie o szerokości do 1,0 m. Spadek górnej powierzchni stopni powinien wynosić $4\% \pm 1\%$ w kierunku zgodnym z pochyleniem skarpy.

Wycięcie stopni obowiązuje zawsze przy wykonywaniu styku dwóch przyległych części nasypu, wykonanych z gruntów o różnych właściwościach lub w różnym czasie.

Nominalna wartość pochylenia skarp wynosi 1:1,5.

Przy pochyleniu skarp mniejszych niż 1:1,5 przewidziano wzmocnienia skarp za pomocą darniowania pełnego, o grubości 10 cm.

8. Roboty rozbiórkowe

Dla układu drogowego, objętego opracowaniem, przewidziano rozbiórkę istniejącej nawierzchni chodników oraz zjazdu z kostki betonowej, wraz z obramowaniem (krawężniki oraz obrzeża betonowe).

Wszelki materiał z uzyskany z rozbiórki, zostanie zutylizowany na legalnym składowisku. Wszelkie opłaty z tytułu utylizacji poniesie Wykonawca robót, mając na uwadze zapisy Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587).

9. Kategoria obiektu budowlanego

Planowa inwestycję zaliczono XXV oraz XXVI kategorii obiektów budowlanych, zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane wraz z późniejszymi zmianami.

Opracował

mgr inż. Paweł Suwisz
nr upr. POM/0265/POOD/10

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

L.p.	Nazwa rysunku	Skala	Nr rysunku
1.	Przekroje podłużne	1:100/1000	D02
2.	Przekroje normalne	1:100	D03.1
3.	Przekrój słupa oświetleniowego	1:50	D03.2