



Pracownia Projektowa  
Infrastruktury Drogowej  
Marcin Kasalka

63-400 Ostrów Wielkopolski, ul. Staroprzygodzka 25  
tel. 607 335 657, 505 281 941, fax 62 59 44 012  
email: mkasalka@op.pl  
NIP 622-213-14-21

**Inwestor:** Miejski Zarząd Dróg  
ul. Zamenhofa 2b  
63-400 Ostrów Wielkopolski

## Projekt budowlany-wykonawczy

# Przebudowa ulicy Poniatowskiego w Ostrowie Wielkopolskim

**Adres obiektu budowlanego:** m. Ostrów Wielkopolski, ul. Poniatowskiego – odcinek od ul. Chłapowskiego do ul. Traugutta dz. nr:

- obręb 0051: 4, 41, 40
- obręb 0056: 1, 17, 68, 76
- obręb 0055: 102, 56

**Kody CPV:** 45232120-6 Roboty w zakresie budowy dróg

**Branża:** drogowa

**Spis zawartości:**

Część opisowa  
Część uzgodnieniowa  
Część ewidencyjna  
Część graficzna

Projektant	<b>mgr inż. Marcin Kasalka</b>	<b>WKP/0305/POOD/11</b> Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Asystenci	<b>inż. Rafał Bober</b>		
	<b>mgr inż. Tomasz Dryjański</b>		

Data opracowania: luty 2014r.

Na podstawie art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r.- Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. 2010 nr 243 poz. 1623) oświadczam, że projekt budowlany - wykonawczy:

**Przebudowa ul. Poniatowskiego w Ostrowie Wielkopolskim**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant: .....

## Spis treści

### 1. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA

- 1.1. Uprawnienia budowlane
- 1.2. Wpis do Izby Inżynierów

### 2. OPIS TECHNICZNY

- 2.1. Przedmiot inwestycji
- 2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu
- 2.3. Projektowane zagospodarowanie terenu
- 2.4. Zestawienie powierzchni
- 2.5. Rozwiązania budowlane nawiązujące do warunków terenowych
- 2.6. Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego
- 2.7. Udogodnienia architektoniczne dla osób niepełnosprawnych
- 2.8. Ochrona zabytków
- 2.9. Wpływ eksploatacji górniczej
- 2.10. Informacja o przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i ochrony zdrowia

### 3. CZĘŚĆ UZGODNIENIOWA

### 4. CZĘŚĆ EWIDENCYJNA

### 5. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Plan orientacyjny	- skala 1:20 000,	rys. nr 1.0
Projekt zagospodarowania terenu	- skala 1:500,	rys. nr 2.0
Plan sytuacyjny	- skala 1:500,	rys. nr 3.0
Profil podłużny	- skala 1:100/1000,	rys. nr 4.0
Przekroje poprzeczne	- skala 1:100,	rys. nr 5.1 - 5.5
Przekroje normalne	- skala 1:50,	rys. nr 6.0
Szczegóły konstrukcyjne	- skala 1:10,	rys. nr 7.0
Plan rozbiórki	- skala 1:500,	rys. nr 8.0

# 1. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA

## 1.1. Uprawnienia budowlane



WIELKOPOLSKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIB-OKK-DP-0054-137/07/2011

Poznań, dnia 20 grudnia 2011 r.

### 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, z późn. zm.) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1, oraz ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.) oraz § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.)

decyzją Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB  
otrzymuje

**Pan**

**Marcin Kasalka**

magister inżynier

kierunek: Budownictwo

urodzony dnia 24 lipca 1975 r. w Ostrowie Wielkopolskim

### UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr ewidencyjny WKP/0305/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. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

#### Pouczenie

1. Podstawą do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Przewodniczący  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB

dr inż. Daniel Pawlicki

Na podstawie art.12 ust.1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane Pan Marcin Kasałka jest upoważniony w specjalności drogowej do:

- projektowania, sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych **bez ograniczeń.**

Zgodnie z § 18 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
- droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Na podstawie § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, uprawnienia do projektowania stanowią podstawę do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

Skład orzekający  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący – dr inż. Daniel Pawlicki: .....

Członek Komisji – dr inż. Andrzej Barczyński:.....

Członek Komisji – mgr inż. Szczepan Mikurenda:.....

Otrzymują:

1. Pan Marcin Kasałka  
63-400 Ostrów Wielkopolski, ul. Bolka i Lolka 11a
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
- 4.a/a

## 1.2. Wpis do Izby Inżynierów



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**WKP-7JT-7Z6-LAE \***

Pan Marcin Kasafka o numerze ewidencyjnym WKP/BO/1435/03  
adres zamieszkania ul. Wrocławska 260/2, 63-400 Ostrów Wlkp.  
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2014-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2013-12-20 roku przez:

Jerzy Stronński, Przewodniczący Okręgowej Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym [Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1430] 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.

## **2. OPIS TECHNICZNY**

### **2.1. Przedmiot inwestycji**

Opracowanie obejmuje projekt przebudowy ulicy Poniatowskiego w Ostrowie Wielkopolskim na odcinku długości około 495 m począwszy od skrzyżowania z ulicą Chłapowskiego, a skończywszy na skrzyżowaniu z ulicą Traugutta

W ramach projektowanych robót wykonane zostaną:

- droga o przekroju ulicznym z jezdnią bitumiczną szer. 6m,
- jednostronny chodnik z betonowej kostki brukowej 2m,
- jednostronny ciąg pieszo-rowerowy bitumiczny 2,5m.

Docelowo na przebudowanym odcinku drogi wykonane zostanie oznakowanie pionowe organizujące ruch pojazdów mechanicznych, pieszych oraz rowerzystów.

### **2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu**

Ulica Poniatowskiego znajduje się w zachodniej części Ostrowa Wielkopolskiego, w osiedlu nr 9 Nowe Parcele i przebiega w układzie równoleżnikowym pomiędzy ulicami Głowackiego / Okólna. Odcinek objęty niniejszą dokumentacją to fragment nieposiadający nawierzchni bitumicznej w środkowej części pomiędzy ulicami Chłapowskiego i Traugutta i przecinającymi go ulicami Bema i Chłopickiego.

Na odcinku objętym opracowaniem obecnie znajduje się droga o nawierzchni z betonowych płyt drogowych szerokości 3m, fragment chodnika z płyt kamiennych na odcinku od ul. Bema w kierunku zachodnim. W obrębie wszystkich skrzyżowań z jakimi łączy się ulica wykonane zostały wyprowadzenia o nawierzchni bitumicznej lub z kostki kamiennej.

Szerokość pasa drogowego wynosi 12,0 m, a otoczenie drogi stanowią tereny mieszkalne z zabudową jednorodzinną oraz pojedyncze działki niezabudowane.

W pasie drogowym znajduje się uzbrojenie podziemne w postaci wodociągu, gazociągu, linii teletechnicznej, kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz podziemnej i napowietrzanej linii energetycznej z latarniami oświetlenia ulicznego.

## **2.3. Projektowane zagospodarowanie terenu**

### **2.3.1. Parametry techniczne drogi**

Klasa drogi – Z  
Prędkość projektowa – 60 km/h, teren zabudowy  
Kategoria ruchu – KR2.  
Droga jednojezdniowa, dwupasowa.  
Szerokość pasa ruchu – 3 m  
Chodnik – 2m  
Ciąg pieszo-rowerowy – 2,5m

#### Rozwiązania sytuacyjne

Długość przebudowywanego odcinka ulicy Poniatowskiego wynosi 495m. Początek kilometracji ulicy przyjęty został na skrzyżowaniu z ulicą Chłapowskiego, natomiast koniec na krawędzi ul. Traugutta. Projektowana oś ulicy wykonana zostanie symetrycznie względem pasa drogowego o szerokości 12m. Wzdłuż prawej krawędzi ulicy o szerokości 6m wykonany zostanie bitumiczny ciąg pieszo rowerowy o szerokości 2,5m, po stronie przeciwnej natomiast chodnik z betonowej kostki szerokości 2m. Będzie on oddzielony od jezdni pasem zieleni. W ciągu całego odcinka ulicy wykonane zostaną zjazdy do posesji poprzez chodniki jako wydzielone nawierzchnie, po stronie ciągu rowerowego natomiast tylko pomiędzy granicą pasa a ciągiem. Przyjęto założenie nadrzędności ciągu rowerowego nad zjazdami – jego nawierzchnia nie może być przecięta przez inny rodzaj nawierzchni utrudniający korzystanie przez rowerzystów.

W miejscach skrzyżowań nawierzchnie istniejących jezdni oraz chodników przewidziano do regulacji wysokościowej w celu dowiązania się wysokościowego do projektowanej jezdni.

#### Odwodnienie pasa drogowego

Ze względu na ukształtowanie terenu, spadki niwelety oraz pochylenie poprzeczne nawierzchni jezdni odprowadzenie wody opadowej odbywać się będzie grawitacyjnie w kierunku krawężników, następnie poprzez odpowiednie spadki podłużne do projektowanych



wpustów kanalizacji deszczowej. Wpusty włączone zostaną przykanalikami DN160 do istniejącej w pasie drogowym kanalizacji deszczowej.

Tabela 3. Zestawienie przykanalików kanalizacji deszczowej

## 2.4. Zestawienie powierzchni

Jezdnia bitumiczna – 2816 m<sup>2</sup>

Chodniki – 796,5 m<sup>2</sup>

Ciąg pieszo rowerowy – 1140,90 m<sup>2</sup>

Zjazdy – 229,1 m<sup>2</sup>

## 2.5. Rozwiązania budowlane nawiązujące do warunków terenowych

### 2.5.1. Projektowana niweleta

Projektowana niweleta ulicy została ustalona w oparciu o rzędne istniejącego terenu, rzędne istniejących zjazdów do posesji, a także rzędne przyległych dróg.

Dokładną geometrię pionową przebudowywanych ulic przedstawia poniższa tabela.

Tabela. Zestawienie danych geometrii pionowej projektowanej niwelety ul. Czerwonych Kosynierów

GEOMETRIA PIONOWA NIWELETY								
Odcinek	Pikieta punktu przecięcia [m]	Rzędna punktu przecięcia [m n.p.m.]	Nachylenie stycznej	A (zmiana nachylenia)	Typ krzywej profilu	Wartość K	Długość krzywej profilu [m]	Promień krzywej [m]
1	0+000.00m	135.803m		-2.00%				
2	0+003.50m	135.733m	-2.00%	-0.50%				
3	0+070.50m	135.398m	-0.50%	-0.35%				
4	0+144.30m	135.140m	-0.35%	2.00%				
5	0+147.50m	135.204m	2.00%	-2.00%				
6	0+150.30m	135.148m	-2.00%	-1.22%				
7	0+168.80m	134.921m	-1.22%	-0.35%				
8	0+202.00m	134.806m	-0.35%	0.30%				
9	0+221.75m	134.866m	0.30%	-0.30%				
10	0+241.50m	134.806m	-0.30%	0.30%				
11	0+290.00m	134.952m	0.30%	0.79%				
12	0+317.50m	135.169m	0.79%	2.00%				
13	0+319.66m	135.212m	2.00%	-2.00%				
14	0+322.00m	135.165m	-2.00%	-0.90%				
15	0+369.50m	134.738m	-0.90%	-0.40%				
16	0+499.00m	134.219m	-0.40%					

## 2.5.2. Przekroje poprzeczne

Projektowaną nawierzchnię jezdni należy wykonać ze spadkiem poprzecznym daszkowym 2% w kierunku krawężników. Chodnik oraz ciąg pieszo rowerowy posiadać będą spadki jednostronne w kierunku osi jezdni.

## 2.6. Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego

### 2.6.1. Warstwy konstrukcyjne nawierzchni

#### **jezdnia**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S – gr. 5 cm
- kationowa emulsja szybkorozpadowa – 0,5 kg/m<sup>2</sup>
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W – gr. 7 cm
- kationowa emulsja szybkorozpadowa – 0,8 kg/m<sup>2</sup>
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – gr. 20 cm
- warstwa kruszywa stabilizowanego cementem Rm=2,5 MPa – gr. 15 cm

#### **zjazdy indywidualne**

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego – gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4) – gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – gr. 15 cm
- warstwa kruszywa stabilizowanego cementem Rm=1,5 MPa – gr. 10 cm

#### **ciąg pieszo rowerowy**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S – gr. 5 cm
- kationowa emulsja szybkorozpadowa – 0,8 kg/m<sup>2</sup>
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie – gr. 15 cm
- warstwa kruszywa stabilizowanego cementem Rm=1,5 MPa – gr. 10 cm

#### **chodniki**

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego – gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4) – gr. 5 cm
- warstwa kruszywa stabilizowanego cementem Rm=1,5 MPa – gr. 10 cm

## **2.6.2. Elementy jezdni**

Krawędzie jezdni ograniczone zostaną za pomocą krawężników betonowych:

- 15x30 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15 wyniesionych 12 cm ponad nawierzchnię jezdni, po stronie chodnika,
- 15x22 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15 wyniesionych na 4 cm po stronie ciągu pieszo-rowerowego

Wzdłuż przejść dla pieszych krawężniki betonowe 15x22 cm wyniesione zostaną 1 cm ponad nawierzchnię jezdni.

Powierzchnia chodników ograniczona zostanie za pomocą obrzeży betonowych 8x30cm na ławie betonowej.

Powierzchnie zjazdów ograniczone zostaną za pomocą oporników betonowych 10x25cm na ławie betonowej z oporem z betonu klasy C 12/15, natomiast chodniki ograniczone zostaną za pomocą obrzeży betonowych 8x30cm na podsypce cementowo-piaskowej.

W obszarze, gdzie spadek podłużny jezdni wzdłuż krawężnika jest mniejszy lub równy 0,5% zaprojektowano ściek przykrawężnikowy szerokości 0,20 m wykonany z betonowej kostki brukowej o gr. 8 cm.

## **2.7. Udogodnienia architektoniczne dla osób niepełnosprawnych**

Zapewnienie warunków do korzystania z obiektu budowlanego przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich dokonano poprzez zastosowanie obniżonego krawężnika w obrębie przejścia dla pieszych do 1cm ponad nawierzchnię jezdni.

## **2.8. Ochrona zabytków**

Teren objęty zagospodarowaniem nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

## **2.9. Wpływ eksploatacji górniczej**

Nie dotyczy – teren znajduje się poza obszarem eksploatacji górniczej.

## **2.10. Informacja o przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i ochrony zdrowia**

Nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko oraz higienę i ochronę zdrowia. W wyniku zmiany konstrukcji jezdni poprawie ulegnie komfort podróżowania oraz klimat akustyczny w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.

Projektant: .....