


<b>TOM 2</b>	<b>PROJEKT BUDOWLANY</b>	
ELEMENT PROJEKTU BUDOWLANEGO	<b>PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY</b>	
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	<b>PRZEBUDOWA MOSTU DREWNIANEGO PRZEZ RZEKĘ WEL W MIEJSCOWOŚCI TRZCIN GMINA GRODZICZNO</b>	
KATEGORIA OBIEKTU	<b>XXVIII</b>	
BRANŻA	Mostowa	
NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK, NA KTÓRYCH ZLOKALIZOWANA JEST INWESTYCJA	Działki nr: 394 Województwo: warmińsko-mazurskim Powiat: nowomiejski Gmina: Grodziczno Obręb ewidencyjny: 0014, Trzcín	
NAZWA I ADRES INWESTORA		<b>GMINA GRODZICZNO 13-324 GRODZICZNO UL. GRODZICZNO 17A</b>
NAZWA I ADRES JEDNOSTEK PROJEKTUJĄCYCH	<b><i>HTH Michał Hirs</i></b> 80-209 Chwaszczyno, ul. Szafirowa 8 e-mail: hthmhirs@gmail.com	
SPIS ZAWARTOŚCI	1. Część opisowa projektu architektoniczno-budowlanego 2. Część graficzna projektu architektoniczno-budowlanego	

Funkeja	imię i nazwisko	specjalność i nr uprawnień	podpis
PROJEKTANT BRANŻA MOSTOWA	dr inż. Michał Hirs	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej nr POM/0073/PWOM/10	
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA MOSTOWA	mgr inż. Aleksander Neugebauer	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej nr POM/0069/PWOM/07	

Data 26.01.2024r	nr umowy <b>IP.271.47.2023.LK</b>	Element PB <b>PAB</b>	tom <b>II</b>	Egz.
---------------------	--------------------------------------	--------------------------	------------------	------



## SPIS TREŚCI

<b>1. OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH.....</b>	<b>4</b>
<b>2. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU.....</b>	<b>6</b>
<b>3. ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE .....</b>	<b>6</b>
3.1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	6
3.2. PRZEDMIOT INWESTYCJI – ZAKRES ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO .....	6
3.3. LOKALIZACJA INWESTYCJI .....	6
3.4. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	6
<b>4. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU .....</b>	<b>7</b>
<b>5. UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO.....</b>	<b>7</b>
5.1. PROJEKTOWANE DOJAZDY .....	7
5.1.1. PRZEBIEG DROGI W PLANIE.....	7
5.1.2. PROFIL PODŁUŻNY .....	8
5.2. ISTNIEJĄCY OBIEKT MOSTOWY .....	8
5.2.1. OPIS PRAC ROZBIÓRKOWYCH .....	8
5.2.2. OPIS SPOSOBU ZABEZPIECZENIA LUDZI I MIENIA .....	8
5.3. PROJEKTOWANY OBIEKT MOSTOWY .....	9
5.3.1. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU MOSTOWEGO.....	9
<b>6. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ INFORMACJE O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO; .....</b>	<b>9</b>
6.1. CHARAKTERYSTYKA PODŁOŻA.....	9
6.2. CHARAKTERYSTYKA WÓD GRUNTOWYCH .....	10
6.3. SPOSÓB POSADOWIENIA OBIEKTU .....	10
<b>7. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU BUDOWLANEGO .....</b>	<b>10</b>
7.1. KONSTRUKCJA DROGI .....	10
7.1.1. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI .....	10
7.1.2. ROBOTY ZIEMNE .....	11
7.2. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU MOSTOWEGO .....	11
<b>8. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH DO KORZYSTANIA PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE.....</b>	<b>11</b>
<b>9. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO ORAZ ZDROWIE LUDZI .....</b>	<b>11</b>
<b>10. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ .....</b>	<b>12</b>
<b>11. URZĄDZENIA OBCE.....</b>	<b>12</b>
<b>12. SPIS RYSUNKÓW CZĘŚCI GRAFICZNEJ .....</b>	<b>12</b>

**1. OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH**

Oświadczenia i uprawnienia			
Zgodnie z art.34 ust. 3d pkt 3 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane z późniejszymi zmianami, składamy oświadczenie iż: niniejszy projekt architektoniczno-budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej			
funkcja	imię i nazwisko	specjalność i nr uprawnień	podpis
PROJEKTANT BRANŻA MOSTOWA	dr inż. Michał Hirsz	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej nr POM/0073/PWOM/10	
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA MOSTOWA	mgr inż. Aleksander Neugebauer	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej nr POM/0069/PWOM/07	
Data: 26 stycznia 2024 r.			

# **PROJEKT** **ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY**

## **CZEŚĆ OPISOWA**

## 2. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU

Przedmiotem zamierzenia inwestycyjnego są poniższe rodzaje i kategorie obiektów budowlanych:

- Kategoria XXVIII - **drogowe i kolejowe obiekty mostowe**, jak: **mosty**, estakady, kładki, przejścia podziemne, wiadukty, przepusty, tunele

W planowanym zadaniu występuje most drogowy.

## 3. ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE

### 3.1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Inwestorem Gminą Grodziczno; Grodziczno 17A; 13-324 Grodziczno, a HTH Michał Hirsz z siedzibą w Chwaszczynie 80-209 przy ulicy Szafirowej 8.

Inne dokumenty:

- [1] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity - Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z 2022 r. poz. 88.).
- [2] Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233, 2368, z 2022 r. poz. 88, 258, 855.).
- [3] Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.
- [4] Decyzja nr 3/2018 o ustaleniu o lokalizacji inwestycji celu publicznego z dnia 30.04 2018 r.
- [5] Ostateczna Decyzja pozwolenia wodnoprawnego wydana przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie GD.ZUZ.5.421.251.2019.MRC z dnia 26.08.2019 r.

### 3.2. PRZEDMIOT INWESTYCJI – ZAKRES ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Przedmiotem inwestycji pod nazwą „Przebudowa mostu drewnianego przez rzekę Wel w miejscowości Trzcín” jest most drogowy. W zakresie zamierzenia budowlanego przewidziano rozbiórkę istniejącego mostu drewnianego oraz budowę nowego mostu wraz z dojazdami do mostu.

### 3.3. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w km 0+177 od drogi gminnej 183023N Trzcín – Chelsty w ciągu drogi wewnętrznej położonej na działce nr 394 obręb Trzcín.

### 3.4. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Materiały wyjściowe do projektowania stanowią następujące opracowania:

- 1. Mapa do celów projektowych.
- 2. Wyniki wizji lokalnej przeprowadzanej na obiekcie.
- 3. Opinia geotechniczna z dokumentacją badań podłoża gruntowego opracowana przez Elbląskie Przedsiębiorstwo Geologiczne mgr inż. Daniel Kochanowski. Styczeń 2024r.

#### **4. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU**

Istniejący obiekt zlokalizowany jest w km 0+177 od drogi gminnej 183023N Trzcin – Chelsty w ciągu drogi wewnętrznej, a jego bardzo zły stan techniczny nie pozwala na dalsze jego bezpieczne użytkowanie, dlatego został wyłączony z ruchu.

Projektowany most wykonany zostanie z materiałów trwałych tj. stal i beton zapewniających długi okres użytkowania oraz możliwość korzystania przez użytkowników bez ograniczenia nośności lub z uwagi na posiadane dokumenty w postaci decyzji pozwolenia wodnoprawnego i decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego z ograniczonym tonażem do 30 ton oraz oznakowaniem na przejazd wahałdowy.

Warstwę jezdnią istniejącej drogi stanowi nawierzchnia gruntowa o zmiennej szerokości od 2,3 do 3,7 m. Na odcinku objętym niniejszym opracowaniem nie ma wydzielonych ciągów pieszych.

W ciągu drogi wewnętrznej zlokalizowany jest most o konstrukcji drewnianej. Długość istniejącego obiektu wynosi 12,80 m, a jego szerokość 4,80 m. Istniejący most, to obiekt czteroprzęsłowy o konstrukcji belkowo płytowej. Przęsła mostu oparte są na pięciu podporach, które stanowią cztery drewniane pale o średnicy od 250 do 300mm.

Odwodnienie nawierzchni oraz korpusu drogowego jest realizowane powierzchniowo na przyległy teren, do istniejących rowów przydrożnych, brak kanalizacji deszczowej.

Niniejsze opracowanie ma na celu przywrócenie ruchu drogowego na drodze wewnętrznej, przylegającej do drogi gminnej 183023N Trzcin – Chelsty, poprzez wybudowanie nowego obiektu mostowego nad rzeką Wel. Projekt zakłada również korektę geometrii istniejącej drogi na dojazdach do mostu z wykonaniem nowej nawierzchni kruszywowej.

#### **5. UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO**

Nawierzchnia jezdni na moście wykonana zostanie z asfaltu lanego, na dojazdach z warstwy mieszanki kruszywa łamanego stabilizowanego, mechanicznie 0/31,5 (C50/30) o grubości 25cm.. Podstawową funkcją nowego mostu jest przywrócenie i zapewnienie bezpiecznej komunikacji.

Bezpieczeństwo i trwałość użytkowania zapewnione zostaną poprzez dobór odpowiednich materiałów spełniających podstawowe wymagania oraz posiadających aprobaty techniczne i deklaracje zgodności.

Most nad rzeką Wel stanowi jednoprzęsłową konstrukcję płytową, zespoloną w postaci obetonowanych stalowych belek nośnych wspartych na żelbetowych przyczółkach tworzących układ ramowy otwarty. Posadowienie obiektu zaprojektowano jako pośrednie.

Przyjęte rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe doskonale wpisują się w istniejące otoczenie tworząc harmonijną i spójną całość.

##### **5.1. PROJEKTOWANE DOJAZDY**

###### **5.1.1. PRZEBIEG DROGI W PLANIE**

Odcinek km 0+000,0 ÷ 0+090,0

Na odcinku w km j.w. zaprojektowano jezdnie:

- szerokości 4,7m na obiekcie o nawierzchni asfaltowej wykonanej z asfaltu lanego,
- szerokości 4,7m poza obiektem w rejonie skrzydeł i nasypów z gruntu zbrojonego o nawierzchni kruszywowej;
- szerokości zmiennej 4,7÷3,5m od końca nasypów przy obiekcie o nawierzchni kruszywowej.

### **5.1.2. PROFIL PODŁUŻNY**

Niweletę jezdni dostosowano do otaczającego terenu oraz wymaganych rzędnych na projektowanym moście, który zgodnie z decyzją wodnoprawną został wyniesiony o ok. 1,3m ponad poziom istniejącej drogi, przy jednoczesnym zapewnieniu normatywnych promieni łuków pionowych i pochyłeń podłużnych.

## **5.2. ISTNIEJĄCY OBIEKT MOSTOWY**

### **5.2.1. OPIS PRAC ROZBIÓRKOWYCH**

Z uwagi na bardzo zły stan techniczny istniejącego mostu drewnianego oraz fakt wyłączenia go z ruchu podjęto decyzję o jego rozbiórce. Roboty rozbiórkowe należy prowadzić wg poniższej kolejności:

- demontaż drewnianego pomostu wraz z balustradami,
- demontaż poprzecznic i drewnianych dźwigarów głównych,
- wyrwanie drewnianych pali stanowiących podpory skrajne i pośrednie,
- oczyszczenie koryta rzeki z pozostałych elementów mostu.

W trakcie prac rozbiórkowych należy stosować narzędzia i sprzęt odpowiednie do ciężarów poszczególnych elementów rozbieganych. Roboty nad wodą należy prowadzić z asekuracją. Wszystkie elementy z rozbiórki należy usunąć poza teren budowy.

### **5.2.2. OPIS SPOSOBU ZABEZPIECZENIA LUDZI I MIENIA**

Teren budowy należy zabezpieczyć przed dostępem osób bezpośrednio niezatrudnionych przy rozbiórce obiektu poprzez odpowiednie oznakowanie robót oraz ich wyгородzenie. Roboty budowlane należy prowadzić zgodnie z ogólnymi przepisami BHP, oraz obowiązującymi przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych i rozbiórkowych. Materiały pochodzące z rozbiórki należy utylizować jako odpady zgodnie z Ustawą o Gospodarce Odpadami. Ponadto to:

- Wykonawca przed przystąpieniem do wykonania robót rozbiórkowych jest obowiązany opracować instrukcję bezpiecznego wykonania i zaznajomić pracowników w zakresie wykonywanych robót.
- Teren, na którym prowadzone będą roboty rozbiórkowe należy oznakować tablicami ostrzegawczymi.
- Strefę niebezpieczną należy ogrodzić i oznakować w sposób uniemożliwiający dostęp osobom postronnym.
- Strefa niebezpieczna robót w swym najmniejszym wymiarze liniowym od płaszczyzny obiektu budowlanego musi wnosć min. 1/10 wysokości obiektu, przy czym nie mniej niż 6 m.



- Strefa niebezpieczna dla pracy maszyn i urządzeń nie może wynosić mniej, niż zasięg danej maszyny (np. długość wysięgnika koparki, długość ramienia dźwigu).
- Pracownicy przebywający na stanowiskach pracy, znajdujących się na wysokości, co najmniej 1 m od poziomu podłogi lub ziemi, gdzie nie ma możliwości zastosowania zbiorowych środków ochrony tj. rusztowania, schodnie, oporęczowanie krawędzi itp. powinni być zabezpieczeni przed upadkiem z wysokości poprzez wszystkie wymagane prawem środki ochrony indywidualnej (szelki, liny przymocowane do stabilnych i nierozbieranych w danym momencie elementów konstrukcji, amortyzatory upadku, kaski, rękawice, okulary ochronne, odzież i obuwie ochronne).

### 5.3. PROJEKTOWANY OBIEKT MOSTOWY

Założono całkowitą rozbiórkę istniejącego mostu drewnianego i zastąpienie go nową konstrukcją. Zaprojektowano jednoprzęsłową ramę otwartą o ustroju nośnym płytowym wykonanym z walcowanych stalowych belek typu HEB 450, zespolonych z żelbetową płytą pomostu opartą na żelbetowych przyczółkach. Przyjęte rozwiązanie nie zakłóci przepływu wód oraz umożliwi podwyższenie parametrów technicznych, eksploatacyjnych i użytkowych oraz podwyższenie obecnej nośności do nośności odpowiadającej kl. II wg LM1 (PN-EN 1991-2). Posadowienie konstrukcji (przyczółków i ław fundamentowych) zaprojektowano jako pośrednie w osłonie traconych ścianek szczelnych. Zabezpieczenie ruchu pojazdów oraz ruchu pieszego na obiekcie zapewniono w postaci obustronnych barieroporęczy stalowych H2W2B.

#### 5.3.1. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU MOSTOWEGO

Projektowany obiekt będzie charakteryzował się następującymi parametrami techniczno-użytkowymi:

– długość mostu:	12,60 m,
– rozpiętość teoretyczna:	11,80 m,
– szerokość ograniczona balustradą:	5,10 m,
– szerokość jezdni:	4,70 m,
– szerokość całkowita:	6,30 m,
– światło poziome mostu:	11,00 m,
– rzędna spodu przęsła:	110,80m n.p.m
– klasa obciążenia:	kl. II wg LM1 (PN-EN 1991-2)

## 6. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ INFORMACJE O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO;

W celu określenia warunków gruntowo-wodnych wykonano dwa otwory badawcze do głębokości 12,0 i 14,0m p.p.t. W ramach badań terenowych „in situ” wykonano sondowania statyczne CPTU.

### 6.1. CHARAKTERYSTYKA PODŁOŻA

Oceny przydatności podłoża gruntowego dla celów budowlanych dokonano zgodnie z wymogami Normy PN-81/B-03020 „Grunty Budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli”. Uwzględniając warunki stratygraficzno-genetyczne i wymogi powyższej Normy dokonano wstępnego podziału podłoża na warstwy geotechniczne, przyjmując za parametr wiodący dla

występujących w podłożu gruntów niespoistych (sypkich) stopień zagęszczenia  $I_d$ , zaś dla gruntów spoistych – stopień plastyczności  $I_L$ . Parametry wytrzymałościowe gruntu określono na podstawie korelacji z cechą wiodącą, zgodnie z metodą B (w rozumieniu Normy PN-81/B-03020). Ze względu na stopień konsolidacji grunty spoiste zaliczono do grupy B – jako grunty morenowe nieskonsolidowane.

#### WARSTWA I

Wierzchnią warstwę stanowią nasypy niebudowlane.

#### WARSTWA II a

Zaliczono do niej grunty niespoiste w postaci średnio zagęszczonych piasków drobnych. Stopień zagęszczenia tej warstwy  $I_d = 0,35$ .

#### WARSTWA II b

Zaliczono do niej grunty niespoiste w postaci średnio zagęszczonych piasków drobnych. Stopień zagęszczenia tej warstwy  $I_d = 0,51$ .

#### WARSTWA III

Zaliczono do niej grunty spoiste w postaci pyłów w stanie plastycznym. Stopień plastyczności tej warstwy  $I_L = 0,30$ .

#### WARSTWA IV

Zaliczono do niej słabonośne grunty organiczne w postaci namulów w stanie miękkoplastycznym. Stopień plastyczności tej warstwy  $I_L = 0,56$ .

#### WARSTWA V

Zaliczono do niej słabonośne grunty organiczne w postaci torfów.

## 6.2. CHARAKTERYSTYKA WÓD GRUNTOWYCH

W zbadanym podłożu gruntowym stwierdzono występowanie wody gruntowej. Głębokość jej występowania przedstawia poniższa tabela.

Nr punktu	Śączenie m p.p.t	Swobodne zwierciadło wody gruntowej m. p.p.t	Napięte zwierciadło	
			Nawiercone	Ustabilizowane
1			0,90; 12,3	0,2
2	2,10÷4,40		0,80; 10,6	0,6

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

## 6.3. SPOSÓB POSADOWIENIA OBIEKTU

Nowy most zostanie posadowiony pośrednio za pomocą pali.

## 7. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU BUDOWLANEGO

### 7.1. KONSTRUKCJA DROGI

#### 7.1.1. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

**Przekrój konstrukcyjny jezdni na dojazdach do obiektu (pełna konstrukcja):**

- mieszanka związana cementem CBGM 0/16mm C1,5/2,0 o gr. 15 cm,
- podbudowa zasadnicza, mieszanka kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 (C50/30) o grubości 25cm.

**7.1.2. ROBOTY ZIEMNE**

Zdejmowany humus należy złożyć w miejscu wskazanym przez Inwestora, a jego część wykorzystać do wykonania humusowania skarp i terenów zielonych.

Wskaźnik zagęszczenia w poziomie dna koryta powinien wynosić  $I_s = 1,0$ , natomiast wtórny moduł odkształcenia  $E = 100 \text{ MPa}$  (dla dróg i placów).

Wszystkie roboty ziemne należy wykonać zgodnie z normą „Roboty ziemne – Wymagania i badania” PN-S-02205/98 oraz „Roboty ziemne – Wymagania ogólne” PN-B-06050/99.

**7.2. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU MOSTOWEGO**

Niniejsze opracowanie zakłada budowę nowego mostu w miejscu istniejącego drewnianego przeznaczonego do rozbiórki. Nowy obiekt zaprojektowano jako most jednoprzęsłowy o układzie ramowym otwartym. Konstrukcję nośną mostu stanowią stalowe walcowane profile HEB 450 zespolone z żelbetową płytą, opartą na masywnych żelbetowych podporach skrajnych posadowionych pośrednio w osłonie traconych ścianek szczelnych.

Długość nowego mostu uwzględnia między innymi minimalne światło poziome wskazane w decyzji wodnoprawnej, a poziom niwelety jezdni na obiekcie wynika wprost z jej zapisów, gdzie została wskazana rzędna spodu konstrukcji przęsła. Niweleta zostanie dostosowana do warunków technicznych oraz wyniesienia obiektu ponad poziom wody stuletniej o prawdopodobieństwie wystąpienia  $Q_{1\%}$ .

Projektuje się most żelbetowy, gdzie konstrukcję nośną stanowią dźwigary stalowe o rozpiętości teoretycznej  $L_t = 11,80 \text{ m}$  oraz „światle” prostopadłym do nurtu rzeki wynoszącym  $11,00 \text{ m}$ .

Na obu dojazdach do obiektu zaprojektowano płyty przejściowe w celu zniwelowania zmiany sztywności podłoża. Konstrukcję jezdni na obiekcie stanowi warstwa asfaltu lanego gr. 6cm ułożona bezpośrednio na izolacji przeciwwodnej płyty przęsła. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo za pomocą ukształtowanych spadków poprzecznych 2,5% i 1% spadku podłużnego na moście, poza obiektem 4% i 8% na przyległy teren po obu końcach obiektu.

**8. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH DO KORZYSTANIA PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE**

Na projektowanym moście z uwagi na jego położenie w ciągu drogi wewnętrznej poza terenem zabudowanym oraz z powodu braku ciągów pieszych i rowerowych, nie przewidziano chodnika dla pieszych na obiekcie.

**9. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO ORAZ ZDROWIE LUDZI**

Ze względu na zakres oraz charakter inwestycji, zgodnie z zapisami obowiązującej decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla przedmiotowego mostu leżącego w ciągu

gruntowej drogi wewnętrznej, brak jest podstaw do zakwalifikowania niniejszej przebudowy do przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, a tym samym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Warunki prowadzenia robót zostały ściśle określone w powyższej decyzji, a w szczególności te dotyczące ochrony środowiska.

#### **10. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ**

Nie dotyczy.

#### **11. URZĄDZENIA OBCE**

W zakresie projektowanej inwestycji nie przewiduje się prowadzenia przez most urządzeń obcych.

#### **12. SPIS RYSUNKÓW CZĘŚCI GRAFICZNEJ**

Rys. PAB 1-01 Rysunek ogólny – Widok z góry skala 1:100

Rys. PAB 1-02 Rysunek ogólny – Widok z boku, przekrój podłużny skala 1:50

Rys. PAB 1-03 Rysunek ogólny – Przekrój poprzeczny A-A skala 1:50

## Podpisy projektantów oraz sprawdzających do części opisowej

funkcja	imię i nazwisko	specjalność i nr uprawnień	podpis
PROJEKTANT BRANŻA MOSTOWA	dr inż. Michał Hirsz	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej nr POM/0073/PWOM/10	
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA MOSTOWA	mgr inż. Aleksander Neugebauer	Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej nr POM/0069/PWOM/07	
Data: 26 stycznia 2024r			

**CZEŚĆ GRAFICZNA**  
**DO**  
**PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOLANEGO**