

Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania.....	3
2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.....	4
2.1. Charakterystyka istniejącego terenu.....	4
2.2. Charakterystyka istniejącej drogi.....	4
2.3. Istniejące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej.....	4
2.4. Rozbiórki obiektów budowlanych.....	5
3. Projektowane zagospodarowanie terenu.....	5
3.1. Przebieg trasy w planie.....	5
3.2. Podstawowe dane techniczne.....	6
3.3. Zjazdy.....	6
3.4. Pobocza.....	7
3.5. Odwodnienie drogi.....	7
3.6. Urządzenia infrastruktury technicznej.....	7
4. Rozwiązania wysokościowe.....	7
5. Konstrukcja nawierzchni.....	7
6. Zestawienie powierzchni części zagospodarowania terenu.....	8
7. Dane informujące o formach ochrony konserwatorskiej.....	9
8. Wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego.....	9
9. Warunki gruntowo-wodne.....	9
10. Wpływ projektowanej inwestycji na środowisko.....	9
11. Określenie obszaru oddziaływania obiektu.....	10
II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	11
III. OŚWIADCZENIA, ZAŚWIADCZENIA, UPRAWNIENIA I UZGODNIENIA.....	13
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	16
1. Plan sytuacyjny – rysunek nr 1.0.....	17
2. Profil podłużny – rysunek nr 2.0.....	18
3. Przekroje normalne – rysunek nr 3.0.....	19
4. Przekroje poprzeczne – rysunek nr 4.1-4.5.....	20

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy nawierzchni drogi wewnętrznej zlokalizowanej w gminie Bolków. Rozwiązania projektowe inwestycji dotyczą przebudowy drogi wewnętrznej, na odcinku o kilometrażu roboczym od km 0+000.00 do km 0+406.64 w obszarze działek nr 12/1, 12/5, 27/2 i 31, obręb 0013 Wierzchosławice, gmina Bolków, powiat jaworski, województwo dolnośląskie. W celu prawidłowego połączenia przebudowanego odcinka drogi wewnętrznej z istniejącą drogą publiczną, w części rysunkowej pokazano oś istniejącej drogi.

Dokumentację techniczną opracowano na zlecenie zamawiającego: Gminy Bolków, ul. Rynek 1, 59-420 Bolków, zgodnie z podpisaną umową.

Dokumentację projektową opracowano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, dalej (WT)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. *w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*
Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne*
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych, IBDiM Warszawa 2001 r.
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KPED) Transprojekt, Warszawa 1979 i 82,
- Mapa zasadnicza
- Wizja w terenie i pomiary terenowe.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1. Charakterystyka istniejącego terenu

Cały analizowany odcinek znajduje się w granicach administracyjnych powiatu jaworskiego, gminy Bolków. Początek drogi zaczyna się w miejscu, gdzie kończy się nawierzchnia z asfaltu na drodze wewnętrznej (łącznik od ul. Robotniczej), tj. działka drogowa nr 31, obręb 0013 Wierzchosławice, a kończy w miejscu, gdzie także kończy się nawierzchnia z asfaltu, na odcinku drogi wewnętrznej w kierunku do drogi wojewódzkiej w Wierzchosławicach, tj. na działce drogowej nr 27/2, obręb 0013 Wierzchosławice. Trasa projektowanego odcinka drogi przebiega po ternie równinnym, na obszarze zabudowanym, gdzie występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i gospodarcza oraz przy końcu trasy zabudowa usługowa.

2.2. Charakterystyka istniejącej drogi

Droga wewnętrzna na analizowanym odcinku jest drogą jednojezdniową o jednym pasie ruchu w dwóch kierunkach, szerokości około 3.5 m. Posiada pobocza, które są porośnięte trawą.

Konstrukcja nawierzchni

Obecnie droga posiada nawierzchnię utwardzoną z kruszywa. Pochylenie poprzeczne nawierzchni jest zróżnicowane. Nawierzchnia zjazdów jest zróżnicowana, część jest gruntowa, a część utwardzona kruszywem. Wymagają ujednolicenia i wysokościowego dowiązania do nowej niwelety drogi.

Odwodnienie

Odwodnienie na analizowanym odcinku drogi realizowane jest powierzchniowo, do istniejącego rowu (do około km 0+200), na teren nieutwardzony działki drogowej (do około 0+240) oraz do rzeki nysa szalona (pozostała część odcinka).

Przepusty

W pasie drogowym drogi wewnętrznej nie ma zlokalizowanych przepustów.

2.3. Istniejące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej

W pasie drogowym znajdują się następujące obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć wodociągowa
- napowietrzna linia elektroenergetyczna niskiego napięcia
- sieć teletechniczna
- sieć kanalizacji deszczowej.

2.4. Rozbiórki obiektów budowlanych

Planowana inwestycja nie spowoduje konieczność rozbiórki elementów dróg, poza istniejącą nawierzchnią tłuczniową (korytowanie).

Jednak szczególną uwagę należy zachować przy rozbiórkach i robotach ziemnych z uwagi na istniejące sieci podziemne i napowietrzne. Przed wykonywaniem wykopów należy sprawdzić głębokość istniejących sieci. Lokalizacja istniejących sieci na mapach do zasadniczych może odbiegać od rzeczywistych przebiegów, a głębokość posadowienia nie jest jednoznacznie określona. W związku z powyższym w trakcie realizacji zadania należy poinformować wszystkich gestorów sieci o przystąpieniu do realizacji inwestycji oraz wystąpić o nadzór właścicielki nad jej realizacją. Wszystkie ewentualne kolizje odkryte na etapie realizacji inwestycji należy zlikwidować zgodnie z warunkami określonymi przez ich gestorów.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1. Przebieg trasy w planie

Dokumentacja zakłada wykonanie przebudowy nawierzchni drogi wewnętrznej na odcinku od km 0+000.00 do km 0+406.64. Przebudowa ma na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze oraz polepszeniu odprowadzenia wody opadowej.

Odcinek drogi objęty opracowaniem zaprojektowano jako jednojezdniowy przekrój drogowy, o jednym pasie ruchu, przeznaczonym dla ruchu w obu kierunkach, o stałej szerokości nawierzchni 3.50 m, w obszarze działek nr 12/1, 12/5, 27/2 i 31, obręb 0013 Wierzchosławice; z obustronnymi poboczami szerokości 0.5 m.

Początek przebudowywanego odcinka zaczyna się w km 0+000 prawym łukiem kołowym w planie o $R=300$ m, w miejscu, gdzie kończy się nawierzchnia z asfaltu na drodze wewnętrznej (łącznik od ul. Robotniczej), tj. działka drogowa nr 31, obręb 0013 Wierzchosławice. Od km 0+052 trasa idzie odcinkiem prostym, który kończy się w km 0+097, następnie zaczyna się lewy łuk kołowy w planie o $R=300$ m, którego koniec przewidziano w km 0+121. Za łukiem zaprojektowano kolejny odcinek prosty o długości 77 m, po czym trasa biegnie od km 0+198 ostrym łukiem w planie o $R=14$ m, który kończy się w km 0+214. Od km 0+232 do km 0+268 zaprojektowano lewy łuk kołowy w planie o $R=40$ m. Na pozostałej części odcinka droga posiada dwa łuki kołowe w planie o $R=300$ m połączone odcinkami prostymi. Koniec przebudowywanego odcinka jest w miejscu, gdzie kończy się istniejąca nawierzchnia z asfaltu, na odcinku drogi wewnętrznej w kierunku do drogi

wojewódzkiej w Wierzchosławicach, tj. na działce drogowej nr 27/2, obręb 0013 Wierzchosławice. Cały projektowany odcinek drogi ma jednostronne pochylenie poprzeczne jezdni 2%.

3.2. Podstawowe dane techniczne

Przyjęte parametry projektowe przebudowy nawierzchni drogi wewnętrznej

- Klasa techniczna drogi: porównywalna do D (przy drogach publicznych)
- Prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Ilość pasów ruchu: 1 pas ruchu
- Rodzaj przekroju: drogowy jednostronny (na prostej i łuku)
- Szerokość jezdni na prostej i łuku: 3.50 m
- Pochylenie poprzeczne na prostej: 2%
- Pochylenie poprzeczne na łuku: 2%
- Szerokość pobocza: 2 x 0.5 m
- Kategoria ruchu: zgodnie z podaną przez zamawiającego (zblizona do KR1)

3.3. Zjazdy

Aby umożliwić skomunikowanie terenów przyległych do przebudowywanej drogi zakłada się wykonanie przebudowy zjazdów. Zjazdy zaprojektowano jako bitumiczne, o szerokości od 3.50 m do 5.00 m (szerokości dostosowane do istniejących zjazdów), z obustronnymi poboczami po 0.5 m, ponadto prawie wszystkie przecięcia krawędzi jezdni zjazdów drogi wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 3.00 (z wskazaniem linią przerywaną ich geometrycznego zakończenia na działkach prywatnych – poza opracowaniem).

Zestawienie istniejących zjazdów indywidualnych przewidzianych do przebudowy:

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
Z-1	0+128.39	bitumiczna	P	7
Z-2	0+246.73	bitumiczna	P	80
Z-3	0+261.75	bitumiczna	L	15
Z-4	0+279.88	bitumiczna	L	14
Z-5	0+283.92	bitumiczna	L	15
Z-6	0+315.26	bitumiczna	L	61
Z-7	0+315.26	bitumiczna	L/P	45

3.4. Pobocza

Na całym projektowanym odcinku zaprojektowano dwustronne pobocza o szerokości 0.5 m.

3.5. Odwodnienie drogi

W celu zapewnienia prawidłowego i sprawnego odprowadzenia wody zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie nawierzchni drogi poprzez projektowane spadki podłużne i poprzeczne oraz odmulenie istniejącego rowu. Wody opadowe trafią podobnie jak w stanie istniejącym do istniejącego odbiornika jakim jest rzeka Nysa Szalona.

3.6. Urządzenia infrastruktury technicznej

W ramach przebudowy drogi, w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, w tym pieszych zaprojektowano fundamenty fabryczne B-40 do przyszłych słupów oświetleniowych wraz z ułożeniem kabla YAKXS 4x25 mm² w rurze osłonowej arot DVK 75 (długość 281 m). Kabel układać w wykopie linią falistą na głębokości minimum 0.7 m licząc od poziomu gruntu do górnej powierzchni osłony, wyposażyć w oznaczniki rozmieszczone w odstępach nie większych niż 10 m. Na oznacznikach umieścić trwałe napisy zawierające nr kabla, typ kabla, znak użytkownika kabla i rok ułożenia. Ułożony kabel w osłonie zasypać warstwą gruntu rodzimego o grubości 25 cm i przykryć folią kolendrową koloru niebieskiego, po czym uzupełnić wykop ziemią rodzimą bez kamieni i gruzu. Ziemię w rowie kablowym zagęszczać w warstwach. W rejonie istniejącej infrastruktury podziemnej wykopy wykonywać ręcznie. Pod wjazdami utwardzonymi na posesje i pod jezdnią przejścia w osłonie SRS 110 na głębokości min. 0.8 m.

4. Rozwiązania wysokościowe

Niweletę drogi zaprojektowano z uwzględnieniem warunków terenowych oraz istniejącego stanu zagospodarowania terenu. Niweletę na całej długości opracowania zaprojektowano z zachowaniem normatywnych pochyłeń podłużnych, minimalny spadek podłużny wynosi $i_{\min}=0.3\%$, natomiast maksymalny spadek podłużny $i_{\max}=2.7\%$, z kolei $R_{\min}=600$ m i $R_{\max}=2500$ m. Niweleta na końcu i na początku analizowanego odcinka łączy się ze stanem istniejącym.

5. Konstrukcja nawierzchni

Na podstawie wizji w terenie ustalono i zinventaryzowano cały odcinek drogi oraz zebrano obszerną dokumentację zdjęciową. Podczas oceny stanu nawierzchni ustalono, że droga posiada nawierzchnię utwardzoną z kruszywa. Pochylenie poprzeczne nawierzchni jest zróżnicowane.

Nawierzchnia zjazdów jest różna, część jest gruntowa, a część utwardzona kruszywem. Wymagają ujednolicenia i wysokościowego dowiązania do nowej niwelety drogi.

Z uwagi na powyższą analizę i uzgodnienie z Zamawiającym przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja nawierzchni drogi

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70
- 4 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70
- 8 cm – górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31.5 stab. mechanicznie
- 10 cm – dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stab. mechanicznie.

Konstrukcja pobocza

- 20 cm – warstwa kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5 (2x10 cm)

Konstrukcja nawierzchni zjazdów

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70
- 4 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70
- 8 cm – górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31.5 stab. mechanicznie
- 10 cm – dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stab. mechanicznie

6. Zestawienie powierzchni części zagospodarowania terenu

Poniżej zestawiono powierzchnie poszczególnych części zagospodarowania terenu dla obszaru objętego inwestycją:

- powierzchnia jezdni – 1424 m²
- powierzchnia poboczy – 417 m²
- powierzchnia zjazdów z masy – 237 m².

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego Uchwałą Rady Miejskiej w Bolkowie z dnia 2 sierpnia 2002 r. w sprawie w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Bolków. Opracowanie jest zgodne z ww. planem miejscowym. Z uwagi na charakter przewidzianych robót budowlanych przedsięwzięcie kwalifikuje się jako przebudowa drogi, ale jest to droga wewnętrzna (nie jest drogą publiczną), w związku z czym nie zachodzi konieczność dostosowania do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, gdyż §2 WT, mówi, że ww. przepisy należy spełnić przy projektowaniu, budowie i przebudowie dróg publicznych.

7. Dane informujące o formach ochrony konserwatorskiej

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach objętych formą ochrony konserwatorskiej (z uwagi na zakres robót budowlanych, znajduje się tuż poza strefą szczególnej ochrony konserwatorskiej).

8. Wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach terenu górniczego, ani nie oddziałuje na niego wpływ eksploatacji górniczej.

9. Warunki gruntowo-wodne

W obszarze inwestycji występują proste warunki geologiczne i hydrogeologiczne. Założono, że podłoże nawierzchni kwalifikuje się do grupy nośności G1.

10. Wpływ projektowanej inwestycji na środowisko

W wyniku realizacji projektowanej inwestycji, a następnie jej użytkowania nie przewiduje się jakiegokolwiek wpływu pogarszającego stan środowiska naturalnego lub mogącego spowodować jego zachwianie. Przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na zakres planowanych robót, przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością dla środowiska. Niekorzystne oddziaływanie (hałas i emisja zanieczyszczeń do powietrza) wystąpią jedynie podczas prowadzenia robót i będą miały charakter krótkotrwały. Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz pogorszenia środowiska naturalnego. W wyniku przebudowy odwodnienie powierzchniowe nie zachwieje gospodarką wodami opadowymi. Poprawie ulegnie obecny stan odwodnienia. Skala planowanego przedsięwzięcia oraz jego przedmiot, nie wywołują jakichkolwiek skutków dla bezpośredniego otoczenia przyrodniczego oraz dla wskazanych obszarów.

Planowana inwestycja nie narusza głównych elementów środowiska, nie będzie realizowana na obszarze cennych zbiorowisk roślinnych, siedlisk ryb, płazów oraz na terenach pomników przyrody czy Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Skala i zasięg oddziaływania obejmuje najbliższe sąsiedztwo prowadzonych robót, nie przekroczy poza granic pasa drogowego i znajduje się w znacznej odległości od granic kraju, nie następuje zatem transgraniczne oddziaływanie na

środowisko a tym samym planowanej zamierzenie budowlane nie wymaga utworzenia obszaru ograniczenia użytkowania.

Realizacja przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego nie będzie powodować ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, energii elektrycznej oraz środków łączności, dostępu do światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi.

Wykonawca zapewni ochronę przed zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby, jak również ochronę przed zalewaniem wodami opadowymi. Wykonawca robót powinien minimalizować uciążliwości związane z budową tj. hałas, zanieczyszczenia. Prace budowlane należy prowadzić w godzinach dziennych, z użyciem sprzętu spełniającego dopuszczalne normy, będące w należytym stanie technicznym w celu zminimalizowania możliwości wycieku z niego substancji niebezpiecznych.

11. Określenie obszaru oddziaływania obiektu

Zgodnie z art. 3 pkt 20 ustawy – Prawo budowlane, obszarem oddziaływania obiektu jest obszar wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zabudowie tego terenu. W związku, z czym za obszar oddziaływania obiektu w ramach przedmiotowej inwestycji uznaje się działki wskazane jako teren inwestycji tj. 12/1, 12/5, 27/2 i 31, obręb 0013 Wierchosławice, gmina Bolków, powiat jaworski, województwo dolnośląskie (do których inwestor ma prawo dysponowania na cele budowlane). Obszar oddziaływania obiektu wskazano w oparciu o przepisy podane w punkcie „Przedmiot inwestycji i podstawa opracowania”.

II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Informacja BIOZ

1. Zakres robót

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi wewnętrznej w obszarze działek nr 12/1, 12/5, 27/2 i 31, obręb 0013 Wierzchosławice, gmina Bolków, powiat jaworski, województwo dolnośląskie.

2. Kolejność realizacji poszczególnych robót

- Organizacja ruchu na czas budowy
- Obsługa geodezyjna i kierownika budowy przez cały czas trwania robót
- Roboty przygotowawcze
- Roboty rozbiórkowe w tym korytowanie konstrukcji nawierzchni
- Roboty ziemne
- Zabezpieczanie istniejących sieci uzbrojenia terenu
- Ułożenie konstrukcji drogi wraz z nawierzchnią bitumiczną
- Przebudowa zjazdów
- Roboty wykończeniowe i porządkowe oraz odtworzenie terenów zielonych

3. Wykaz istniejących obiektów budowlanych na działkach

Na placu budowy występują:

- sieć wodociągowa
- napowietrzna linia elektroenergetyczna niskiego napięcia
- sieć teletechniczna
- sieć kanalizacji deszczowej.

4. Elementy zagospodarowania terenu mogące stanowić zagrożenie

Zasadniczymi elementami zagospodarowania terenu mogącymi stanowić zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi są występujące sieci i linie napowietrzne. Zagrożenie występuje przede wszystkim przy wykonywaniu robót związanych z wykopami.

5. Przewidywane zagrożenia

- Zagrożenie z uwagi na roboty w miejscu istniejących sieci podziemnych i naziemnych
- Zagrożenie związane z transportem i rozładunkiem materiałów budowlanych,
- Wibracje – przy pracy zagęszczarkami,

- Ruch osób postronnych podczas prowadzenia robót,
- Ruch pojazdów w ramach tymczasowej organizacji ruchu.

6. Sposób prowadzenia instruktażu

- Określenie zasad postępowania w przypadku zagrożenia,
- Konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń,
- Zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby.

7. Środki techniczne zapobiegające zagrożeniom

Roboty muszą być wykonywane pod kierownictwem osoby uprawnionej, ponadto roboty w obszarach istniejących sieci podziemnych wykonywać pod nadzorem administratorów tych sieci z zachowaniem warunków podanych w uzgodnieniach branżowych, w tym postępowania w razie stwierdzenia sieci niezinwentaryzowanych lub uszkodzenia sieci. Używać wyłącznie sprawnych maszyn i urządzeń, oraz środków transportu. Sprawność maszyn kontrolować codziennie przed przystąpieniem do robót. Używać środków ochrony osobistej zgodnie z wymaganiami stanowiskowymi (kamizelki, buty, kaski, pasy, rękawice itp.) Właściwe ogrodzenie placu budowy uniemożliwiające dostęp osób postronnych na plac budowy. Właściwe oznakowanie prowadzonych robót zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu. Zapewnienie na budowie środków łączności telefonicznej, sprzętu ppoż. oraz apteczki pierwszej pomocy. Ze względu na występujące zagrożenia podczas realizacji inwestycji wskazane w powyższej informacji BIOZ, kierownik budowy zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Plan BIOZ).

III. OŚWIADCZENIA, ZAŚWIADCZENIA, UPRAWNIENIA I UZGODNIENIA

Oświadczenie projektanta o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej

Ja, niżej podpisany

po zapoznaniu się z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 tej ustawy

oświadczam, że projekt budowlany dotyczący inwestycji:

„Przebudowa nawierzchni łącznika ul. Robotniczej do drogi wojewódzkiej w m. Wierchosławice na dz. 31, 12/5 i 27/2, obręb Wierchosławice ”

inwestor:

Gmina Bolków, ul. Rynek 1, 59-420 Bolków.

został opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Zawartość projektu budowlanego spełnia wymagania rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, a dokumentacja projektowa jest kompletna z punktu widzenia celu jakiemu ma służyć.

Świadomy odpowiedzialności karnej za podanie w niniejszym oświadczeniu nieprawdy zgodnie z art. 233 Kodeksu Karnego, potwierdzam własnoręcznym podpisem prawdziwość złożonego oświadczenia.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-WK3-RYB-63T *

Pan Michał Stanek o numerze ewidencyjnym DOŚ/BD/0343/14
adres zamieszkania Wierchosławice 50 , 59-420 Bolków
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-06-01 do 2022-05-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-05-20 roku przez:

Marek Kalinski, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej 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.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



Katowice, dnia 06 czerwca 2013 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 12 ust. 2, 3, 4, art. 13, art. 14 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.), § 15 i § 18 ust. 1 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 z późn. zm.) oraz 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.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Michał Stanek

mgr inż. budownictwa

ur. dnia 31 stycznia 1983 w Zabrzu

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny SLK/4866/POOD/13
do projektowania
w specjalności drogowej bez ograniczeń

Zakres uprawnień:

- 1) projektowanie obiektów budowlanych związanych z obiektem budowlanym, takim 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) sprawdzanie projektów budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego,
- 3) sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

Na podstawie §15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

UZASADNIENIE

W wyniku pozytywnego postępowania kwalifikacyjnego i pozytywnego wyniku egzaminu ze znajomości procesu budowlanego oraz praktycznego zastosowania wiedzy technicznej wydanie niniejszych uprawnień budowlanych jest uzasadnione.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo odwołania do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Śl. OIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Michał Stanek
Stanisława Witkacego 43/5
41-813 Zabrze
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający OKK

1.
mgr inż. Piotr Szatkowski
2.
mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.
mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz

IV. CZEŚĆ RYSUNKOWA