

PROJEKTANT BRANŻY DROGOWEJ

mgr inż. Marek Sabat ▪ ul. Ks. Ściegiennego 180, 26-026 Bilcza
Tel.: +48 698 428 997 ▪ E-mail: mareksabat@poczta.onet.pl

OBIEKT: Droga gminna 160548K

**KATEGORIA
OBIEKTU
BUDOWLANEGO:** 162/10, 162/11, 162/12, 162/13, 162/14, 162/15,
162/18, 168, 169

**NUMERY EWID.
DZIAŁEK:** 0008 Glewiec

OBREBY: Droga gminna 160548K

INWESTOR: Gmina Koniusza
Koniusza 55
32-104 Koniusza



TYTUŁ PROJEKTU: Remont drogi gminnej nr 160548K Glewiec „Traf”
na odcinku I – w km 0+000 do 0+245
na odcinku II – w km 0+860 do 1+200
w miejscowości Glewiec w gminie Koniusza.

NUMER UMOWY: 261/2024 z dn. 21.10.2024 r.

**WSPÓLNY SŁOWNIK
ZAMÓWIEN
(KOD CPV):** 45233225-2

ETAP PROJEKTU: **Projekt Budowlany**

AUTOR OPRACOWANIA:

OŚWIADCZENIE:

Niniejszy projekt został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu któremu służy.

Lp.	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Data	Podpis
1	Drogowa	Projektant	mgr inż. Marek Sabat SWK/0067/PBD/16		

Bilcza, listopad 2024 r.

Spis zawartości:

CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
2. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	5
2.1. RODZAJ OBIEKTU BUDOWLANEGO	5
2.2. LOKALIZACJA OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	5
2.3. STAN ISTNIEJĄCY	5
2.4. STAN PROJEKTOWANY.....	5
2.5. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI.....	8
2.6. ROZBIÓRKI I WYCINKA DRZEW	10
2.7. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU.....	10
2.8. DANE INFORMUJĄCE, CZY DZIAŁKA LUB TEREN, NA KTÓRYM JEST PROJEKTOWANY OBIEKT BUDOWLANY, SĄ WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW ORAZ CZY PODLEGAJĄ OCHRONIE NA PODSTAWIE USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	10
2.9. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA DZIAŁKĘ LUB TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO, ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W GRANICACH TERENU GÓRNICZEGO	10
2.10. DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANÝCH I ICH OTOCZENIA W ZAKRESIE ZGODNYM Z PRZEPISAMI ODRĘBNYMI	10
UPRAWNIENIA.....	12
CZĘŚĆ GRAFICZNA	16
RYS. 1 ORIENTACJA W SKALI 1:10 000	
RYS. 2.1 – 2.5 PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU W SKALI 1:500	
RYS. 3.1 – 3.2 PROFIL PODŁUŻNY – SKALA 1:100:1000	
RYS. 4 PRZEKROJE NORMALNO-KONSTRUKCYJNE W SKALI 1:50	
RYS. 5.1 – 5.6 PRZEKROJE POPRZECZNE W SKALI 1:100	
RYS. 6 SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE ZJAZDÓW W SKALI 1:50	
RYS. 7 SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE W SKALI 1:20	

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są następujące dokumenty:

- [1] Umowa nr 261/2024 z dnia 21 października 2024 r., zawarta pomiędzy Gminą Koniusza, a Markiem Sabatem.
- [2] Mapa zasadnicza w skali 1:1000.
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 r., poz. 784).
- [4] Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz.U. 2024 poz. 725).
- [5] Obwieszczenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 12 lipca 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2022 poz. 1679).
- [6] Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2019 poz. 2311).
- [7] Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. 2024 poz. 320).
- [8] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518).
- [9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003 Nr 120 poz. 1126).
- [10] Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych, cz. I: Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane, GDDP Warszawa 2001.
- [11] Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, GDDKiA, Politechnika Gdańska 2012.
- [12] R. Edel – „Odwodnienie dróg”, WKiŁ Warszawa 2000.
- [13] Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KPED), Transprojekt Warszawa 1979-1982.
- [14] Wytyczne rekomendowane dotyczące dróg WR-D-20 –70, Ministerstwo Infrastruktury 2020.

2. Charakterystyka obiektu budowlanego

2.1. Rodzaj obiektu budowlanego

Przedmiotem opracowania jest zadanie pn.: „Remont drogi gminnej nr 160548K Glewiec „Traf” na odcinku I – w km 0+000 do 0+245 na odcinku II – w km 0+860 do 1+200 w miejscowości Glewiec w gminie Koniusza”.

2.2. Lokalizacja obiektu budowlanego

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Glewiec, która położona jest w południowej części kraju, na terenie województwa małopolskiego, w powiecie proszowickim, w gminie Koniusza.

2.3. Stan istniejący

Obiekt jest drogą dojazdową (klasy D). Od km 0+000 do km 0+245 oraz od km 0+860 do km 1+200 droga posiada gruntową nawierzchnię o szerokości 3,0 m. Natomiast pomiędzy kilometrami 0+245 a 0+860 nawierzchnia jest z betonu asfaltowego, a jej szerokość waha się w granicach 3,1-3,5 m.

Początek projektowanego odcinka I jest zlokalizowany na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1269K. Koniec znajduje się w km 1+200, w rejonie skrzyżowania z drogą gminną 160513K.

Na przedmiotowej drodze występuje lokalny ruch pojazdów rolniczych i lekkich samochodów dostawczych oraz osobowych.

Droga gruntowa jest w złym stanie technicznym z powodu znacznych odkształceń i nierówności. Widoczne są liczne wyboje i zastoiska wody, które w okresie intensywnych opadów deszczu uniemożliwiają przejazd samochodom osobowym.

Na terenie planowanej inwestycji znajdują się w dominującym stopniu grunty rolne a także nieużytki, zabudowa gospodarcza i domy jednorodzinne lub działki przeznaczone pod zabudowę jednorodziną. W obrębie tego terenu przeważa zwarta wieloletnia roślinność złożona z licznych gatunków traw a także przydrożne i śródpolne skupiska drzew i krzewów.

W rzeźbie Płaskowyżu Proszowickiego dominują zaokrąglone garby o wysokościach względnych do 80 m, długich stokach, krętych liniach grzbietowych z wcinającymi się pomiędzy nie długimi, nieckowatymi dolinami. Planowana trasa usytuowana jest w terenie znacznie pofałdowanym. Rzędne terenu wahają się od 215,5 do 254,8 m n.p.m. Spadki podłużne dochodzą do 10% pochylenia. Co przy istniejącym stanie nawierzchni, powoduje zagrożenie dla uczestników ruchu.

W obrębie planowanej inwestycji zlokalizowane są urządzenia infrastruktury technicznej. Są to kanalizacja sanitarna, sieci energetyczne wysokiego i niskiego napięcia, sieci teletechniczne i sieci wodociągowe.

2.4. Stan projektowany

Funkcja obiektu w stosunku do funkcji istniejącej drogi pozostanie niezmienna, czyli polegać będzie na komunikacji gospodarstw przyległych do przedmiotowej drogi. Umożliwiać będzie aktywację gospodarczą okolicznych terenów (łatwiejszy i szybszy przejazd na odcinku objętym remontem).

2.4.1. Ogólne zamierzenia projektowe

Projekt przewiduje wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni w miejscu gdzie droga posiada nawierzchnię gruntową. Zakłada się obustronne, pobocza z kruszywa żużlowego,

z podwójnym powierzchniowym utwaleniem grysami i emulsją asfaltową. Na remontowanym odcinku drogi gminnej 160548K, w miejscach włączeń do istniejących dróg, zostaną zainstalowane oprawy oświetleniowe LED zasilane energią słoneczną (PV) oraz turbiną wiatrową. Inwestycja przewiduje również regulację wysokościową elementów kanalizacji sanitarnej wraz z wymianą i uzupełnieniem elementów nastudziennych na nowe, które będą znajdować się docelowo w obszarze wykonanej nowej nawierzchni jezdni.

Na trasie remontowanej drogi gminnej, w obrębie pasa drogowego nie przewiduje się wycinki drzew, krzewów oraz rozbiórek obiektów kubaturowych.

Ogólnym warunkiem planowanej inwestycji jest osiągnięcie takich celów jak:

- potrzeba poprawy parametrów geometrycznych oraz stanu technicznego istniejącej drogi,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- poprawa komfortu życia mieszkańców nieruchomości przyległych do drogi.

2.4.2. Przebieg trasy w planie

Przebieg trasy starano się tak poprowadzić, aby nie ingerować w istniejące zagospodarowanie terenu oraz zawrzeć zakres robót objętych opracowaniem w granicach pasa drogowego. Trasa odcinka I remontowanej drogi gminnej biegnie zgodnie z kilometrażem z kierunku północno-wschodniego na południowy wschód. Odcinek II biegnie zgodnie z kilometrażem z kierunku północnego na południowy. Oba remontowane odcinki DG 160548K składają się z odcinków prostych, punktów załamań oraz łuków kołowych o promieniach od 10 do 600 m.

2.4.3. Założenia projektowe i parametry techniczne

- Łączna długość obu odcinków – 585,00 m.
- Klasa drogi – D (dojazdowa).
- Kategoria ruchu – KR1.
- Prędkość do projektowania V_{dp} - 30 km/h.
- Szerokość jezdni – 3,00 m.
- Szerokość poboczy z kruszywa żużlowego, z podwójnym powierzchniowym utwaleniem grysem i emulsją asfaltową – od 0,2 m (odc. od km 0+000 do km 0+245) do 0,5 m (odc. od km 0+860 do 1+200).
- Pochylenia skarp wykopów oraz nasypów 1:1.
- Utwardzona nawierzchnia zjazdu o szer. 3,0 m, obustronne pobocze o szer. 0,5m. Szerokość zjazdu w koronie wynosi 4,0 m lub dostosowana do szerokości zjazdów istniejących.
- Pochylenie poprzeczne jezdni – jednostronne 2%.
- Odwodnienie drogi odbywa się poprzez spadek poprzeczny jednostronny 2%.
- Projektowana mijanka w km 1+028,8 str. P - dł. 20 m (skosy 1:2).

2.4.4. Ukształtowanie wysokościowe drogi

Przebieg niwelety drogi wynika z dopasowania się do istniejącego terenu oraz założonych punktów stałych, do których należy m.in.:

- punkty graniczne inwestycji tj. początek w km 0+000,0 i koniec w km 0+245 dla odcinka I oraz początek w km 0+860,0 i koniec w km 1+200 dla odcinka II – dowiązanie się do istniejących skrzyżowań oraz istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- istniejący przepust w km 0+004,8.
- istniejącą sieć kanalizacji sanitarnej której studzienki będą znajdować się w obrębie remontowanej jezdni.

Spadki podłużne jezdni wahają się od 0,87% do 10,01%.

2.4.5. Droga w przekroju poprzecznym

Remontowany odcinek drogi gminnej 160548K zaprojektowano o przekroju drogowym. Na przekrojach normalno-konstrukcyjnych w części rysunkowej pokazano charakterystyczne wymiary, warstwy konstrukcyjne oraz pochylenia poprzeczne.

2.4.6. Odwodnienie

Remontowana droga ma zapewnione odwodnienie powierzchniowe poprzez założone spadki podłużne i poprzeczne.

2.4.7. Przepusty pod koroną drogi

Na pierwszym odcinku drogi gminnej przeznaczonej do remontu znajduje się przepust w dobrym stanie technicznym. Wymaga on jedynie przebudowy polegającej na wykonaniu murków czołowych.

Przepust P1, zlokalizowany w kilometrze 0+004,8, to istniejąca żelbetowa konstrukcja o średnicy 60 cm i długości 7,0 m. Przepust ten, położony w ciągu istniejącego rowu drogi powiatowej, zostanie przedłużony do 8,0 m i wyposażony w murki czołowe.

2.4.8. Zjazdy

Na obu odcinkach remontowanej drogi gminnej zaprojektowano budowę typowych zjazdów o nawierzchni bitumicznej na pole lub na posesję o szerokości 3,0 m lub dostosowanej do szerokości zjazdów istniejących. Przecięcie krawędzi typowego zjazdu i drogi wykraglono łukiem o promieniu 3 m. Pobocza przewiduje się o szerokości 0,5 m z kruszywa żużlowego, z podwójnym powierzchniowym utrwaleniem grysem i emulsją asfaltową.

Ze względu na dobry stan zjazdów o nawierzchni twardej tj. z betonu lub kostki w projekcie nie przewidziano remontu nawierzchni wspomnianych zjazdów.

2.4.9. Organizacja ruchu oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Organizacja ruchu – docelowo zostanie wykonane oznakowanie pionowe. Dzięki zastosowanym rozwiązaniom sytuacyjnym oraz uwarunkowaniom terenowym nie ma potrzeby stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu na remontowanym odcinku drogi gminnej.

2.4.10. Oświetlenie

W ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, na drodze gminnej 160526K w rejonie skrzyżowań zostanie zainstalowane oświetlenie LED zasilane energią słoneczną (PV) oraz wiatrową.

Każdy słup oświetleniowy, o konstrukcji hybrydowej ze stali i minimalnej wysokości 6 metrów, zostanie wyposażony w:

- Oprawę oświetleniową: Zamontowaną na wysięgniku o długości 1,5 metra, spełniającą normy PN-EN 60598-1:2015-04 oraz IEC62722-2-1:2011. Oprawa powinna charakteryzować się konstrukcją zamkniętą zapewniającą szczelność (IP66) oraz mocą minimum 25 W. Temperatura barwowa światła powinna wynosić 4000 K.
- Panele fotowoltaiczne: O łącznej mocy minimum 400 W, zamontowane na specjalnej konstrukcji powyżej oprawy, w sposób uniemożliwiający przysłonięcie przez turbinę wiatrową.
- Turbina wiatrowa: Zintegrowana z systemem, przeznaczona do wytwarzania energii elektrycznej o mocy min. 400 W.

- Akumulatory: Min. dwa żelowe akumulatory, każdy o pojemności minimum 150 Ah, przeznaczone do pracy cyklicznej w systemach solarnych. Akumulatory będą zamontowane w hermetycznej skrzyni posadowionej w gruncie, przy fundamencie słupa. Napięcie pracy całego układu wyniesie 24 V.
- Słupy oświetleniowe zostaną przymocowane do prefabrykowanych fundamentów F160.

2.4.11. Roboty ziemne

Roboty ziemne będą polegały na wykonaniu koryta pod konstrukcję remontowanych zjazdów oraz nawierzchni drogi gminnej.

2.5. Konstrukcje nawierzchni

Remont przedmiotowej drogi obejmuje wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni od km 0+000 do km 0+245 oraz od km 0+860 do km 1+200.

2.5.1. Nawierzchnia drogi gminnej od km 0+000 do km 0+245 oraz od km 0+860 do km 1+200

Założenia wyjściowe dla konstrukcji nawierzchni:

- kategoria ruchu: KR1
- grupa nośności podłoża: G3
- głębokość przemarzania gruntu hz: 1,0 m
- wymagana minimalna grubość konstrukcji nawierzchni i ulepszonego podłoża ze względu na mrozoodporność wynosi:

$$0,50 \text{ hz} = 0,50 \text{ [m]}$$

Przyjęcie typowej konstrukcji nawierzchni zgodnie z Katalogiem Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych (KTKNPP 2012)

▪ Przyjęcie dolnych warstw konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża

Do wykonania dolnych warstw nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża przyjęto Typ 10, zgodnie z tablicą 9.4, w postaci:

a) warstwy mrozochronnej z gruntu stab. cementem, klasa C1,5/2 o grubości 22 cm,

▪ Przyjęcie górnych warstw konstrukcji nawierzchni

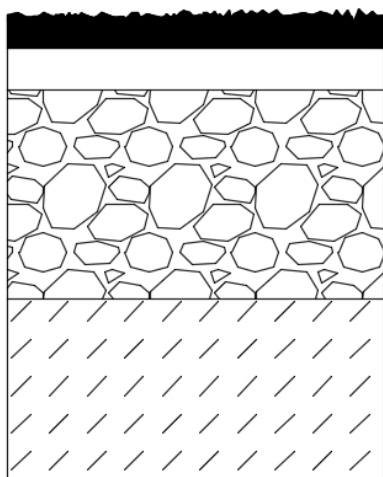
Przyjęto górne warstwy konstrukcji nawierzchni Typ A3, dla ruchu KR1, z tablicy 10.2:

a) warstwa ścieralna: beton asfaltowy (AC) o grubości 4 cm,

b) warstwa wiążąca: beton asfaltowy (AC) o grubości 5 cm,

c) warstwa podbudowy zasadniczej: kruszywo żużlowe o grubości 25 cm.

Dla ww. rodzajów nawierzchni wybrano konstrukcję, która po uwzględnieniu założonych warunków technologicznych i materiałowych oraz warunków gruntowo-wodnych przedstawia się następująco:



4 cm - w-wa ścieralna z AC 11S

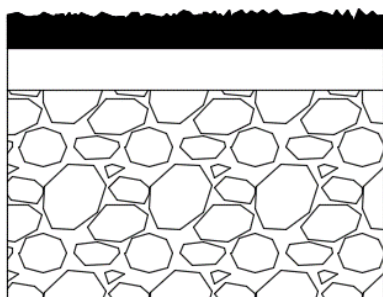
5 cm - w-wa wiążąca z AC 16W

25 cm - w-wa podbudowy zasadniczej
z kruszywa żużlowego

22 cm - w-wa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego
cementem klasa C1,5/2

Całkowita grubość konstrukcji - 56 cm

2.5.2. Konstrukcja nawierzchni zjazdów o nawierzchni bitumicznej



4 cm - w-wa ścieralna z AC 11S

5 cm - w-wa wiążąca z AC 16W

25 cm - w-wa podbudowy zasadniczej
z kruszywa żużlowego

Całkowita grubość konstrukcji - 34 cm

▪ Związanie międzywarstwowe

Bez względu na kategorię ruchu musi być stosowane wiązanie pomiędzy warstwami asfaltowymi oraz pomiędzy warstwami podbudowy niezwiązanej lub związanej spoiwem hydraulicznym a warstwą asfaltową. Wiązanie warstw nawierzchni uzyskuje się skrapianiem lepiszczem asfaltowym podłoża pod wykonywaną warstwę. Jako lepiszcze asfaltowe należy stosować emulsję asfaltową lub asfalt upłynniony rozpuszczalnikami organicznymi. Właściwości lepiszcza asfaltowego do skrapiania powinny być dostosowane do warunków stosowania (typ i porowatość podłoża i wykonywanej warstwy, temperatura otoczenia, wilgotność). Skropienie powinno być wykonywane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia.

Układana warstwa asfaltowa	Podłoże pod warstwę asfaltową	Ilość pozostałego lepiszcza [kg/m ²]
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC	Podbudowa z kruszywa	0,5 – 0,7
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC	Stara nawierzchnia asfaltowa (frezowana)	0,3 – 0,5
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC	Warstwa wiążąca asfaltowa	0,2 – 0,4

Dokładne zużycie lepiszczy powinno być ustalone w zależności od rodzaju warstwy, stanu jej powierzchni oraz zastosowanego lepiszcza i zaakceptowane przez Inżyniera. Rzeczywiste zużycie emulsji asfaltowej Wykonawca ustali na odcinku próbnym.

▪ Uwagi ogólne

Konstrukcje nawierzchni zostały zaprojektowane na podstawie „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych” oraz „WR-D-60 Nawierzchnie i geotechnika”. Stosowane do budowy nawierzchni materiały składowe mieszanek i gotowe mieszanki muszą spełniać wymagania aktualnie obowiązujących norm przedmiotowych, zatwierdzonych lub zalecanych administracyjnie przepisów technicznych lub być dopuszczone na podstawie świadectw lub aprobat technicznych wydanych przez uprawnione do tego instytucje.

2.6. Rozbiórki i wycinka drzew

Na trasie remontowanej drogi gminnej, w obrębie pasa drogowego nie przewiduje się rozbiórek obiektów kubaturowych oraz wycinki drzew i krzewów.

2.7. Charakterystyka energetyczna obiektu

Nie dotyczy obiektu będącego liniową budowlą drogową.

2.8. Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Teren nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej i nie występują na nim zabytki lub obiekty wymagające ochrony dziedzictwa kultury oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

2.9. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego

Nie dotyczy.

2.10. Dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi

Przedsięwzięcie inwestycyjne nie jest zaliczane do mogącego znacząco oddziaływać na środowisko oraz higienę i zdrowie użytkowników.

Teren planowanej inwestycji nie obejmuje strefy formy ochrony przyrody.

Brak przeciwwskazań dla realizacji przedmiotowego zadania.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy spodziewać się chwilowych i krótkoterminowych uciążliwości dla środowiska związanych z transportem materiałów i pracami budowlanymi tj. emisja spalin do powietrza, emisja hałasu do środowiska oraz powstawanie odpadów. Prace związane z remontem drogi wiązać się będą ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i środków transportu. W okresie realizacji przedsięwzięcia będą miały miejsce również uciążliwości związane

z emisją do powietrza substancji z procesu spalania w silnikach spalinowych sprzętu i transportu wykorzystywanego przy robotach budowlanych. Ponadto przy pracach ziemnych będzie miało miejsce zjawisko pylenia. Emisja hałasu oraz substancji zanieczyszczających do powietrza w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter krótkoterminowy i odwracalny, a uciążliwości z nią związane ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

UPRAWNIENIA



**ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA**

Kielce, dnia 27 czerwca 2016r.

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0027(2)/16

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (*Dz.U. z 2014r. poz. 1946 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 2 i ust. 3, ust. 4c pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 3b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*Dz.U. z 2016r. poz. 290*) oraz § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2014r. poz. 1278*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Marek Sabat

magister inżynier budownictwa
ur. dnia 8 czerwca 1989 roku w Kielcach

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr ewidencyjny SWK/0067/PBD/16

do projektowania

**w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń.**

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

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

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Andrzej Pieniążek
Przewodniczący składu orzekającego



Otrzymują:

1. Pan Marek Sabat
ul. Zastawie 6 Bilcza
26-026 Morawica
2. Okręgowa Rada ŚOIIB
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

dr inż. Stefan Szałkowski
Członek składu orzekającego

mgr inż. Elżbieta Chociaj
Członek składu orzekającego

Uprawnienia budowlane nadane

Pan Markowi Sabat

magistrowi inżynierowi budownictwa

ur. dnia 8 czerwca 1989 roku w Kielcach

nr ewidencyjny SWK/0067/PBD/16

do projektowania

w specjalności inżynierskiej drogowej

bez ograniczeń

upoważniając:

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 ustawy - Prawo budowlane do:

- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego;
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na mocy § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie do:

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

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej



mgr inż. Andrzej Pieniążek

Przewodniczący składu orzekającego



dr inż. Stefan Szalkowski
Członek składu orzekającego



mgr inż. Elżbieta Chociaj
Członek składu orzekającego



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SWK-YYZ-M2I-8ZK *

Pan Marek Sabat o numerze ewidencyjnym SWK/BD/0141/16

adres zamieszkania ul. Ściegiennego 180, 26-026 Bilcza

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-09-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-09-11 roku przez:

Ewa Skiba, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza 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.pii.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



CZĘŚĆ GRAFICZNA