

**EGZ.1**

## PROJEKT WYKONAWCZY

**Zadanie:**

**PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2032R JASIENICA  
ROSIELNA-BRZOZÓW POLEGAJĄCA NA BUDOWIE CHODNIKA  
DLA PIESZYCH W KM 6+820 – 7+787  
W MIEJSCOWOŚCI STARA WIEŚ**

**Adres**

**Stara Wieś [0005]– dgr 4850  
Gmina Brzozów [180201\_5]**

**Inwestor:**

**POWIAT BRZOSOWSKI  
ul.Armi Krajowej 1  
36-200 Brzozów**

**Opracowanie zawiera:**

- 1.Część opisowa**
- 2.Część rysunkowa**
- 3.Informacja bioz**

**Autor opracowania:**

Lp	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Data	Podpis
1	<b>Drogowa</b>	Projektant	<b>inż. Andrzej Prajsnar</b> PDK/0142/ZOOD/07	wrzesień'2020	<i>inż. Andrzej Prajsnar</i> Upr. bud. do projektowania w specjalności drogowej Nr ewid. PDK/0142/ZOOD/07 36-221 Blizne 645A

## **PROJEKT WYKONAWCZY ZAWIERA:**

### **I. Część opisowa:**

1. Oświadczenie
2. Opis techniczny
3. Kopia uprawnień zawodowych Projektanta
4. Zaświadczenie PIIB

### **II. Część rysunkowa:**

- |                                                       |                   |
|-------------------------------------------------------|-------------------|
| 1. Orientacja                                         | skala 1:10 000    |
| 2. Plan sytuacyjny (ark. 1-4)                         | skala 1:500       |
| 3. Przekroje normalne (ark. 1-2)                      | skala 1:25, 1:10  |
| 4. Profil podłużny (ark. 1-4)                         | skala 1:100/500   |
| 5. Studzienka rewizyjno-połączeniowa $\Phi 1200/1500$ | b/s               |
| 6. Studzienka ściekowa z wpustem ulicznym             | skala 1:20        |
| 7. Osadnik                                            | skala 1:25        |
| 8. Typowy wlot/wylot kanału do rowu                   | skala 1:20        |
| 9. Schemat zjazdu:                                    |                   |
| - indywidualnego chodnikowego                         | skala 1:50        |
| - publicznego                                         | skala 1:50        |
| 10. Szczegół przepustu pod koroną drogi               | skala 1:100, 1:50 |
| 11. Konstrukcja ścianki czołowej przepustu            | skala 1:20        |
| 12. Schemat umocnienia rowu                           | skala 1:25        |
| 13. Balustrada U-11a                                  | b/s               |

### **III. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia**

# **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

## **I. Część opisowa:**

- 1. Oświadczenie*
- 2. Opis techniczny*
- 3. Kopia uprawnień zawodowych Projektanta*
- 4. Zaświadczenie PIIB*

**Andrzej Prajsnar**  
**36-221 Blizne 645A**  
**woj.podkarpackie**

## **OŚWIADCZENIE**

Zgodnie z art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 07 lipca 1994 roku Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 1186 z późn. zmianami)

### **O ś w i a d c z a m,**

że wykonana dokumentacja techniczna robót budowlanych pn.:

**PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2032R JASIENICA  
ROSIELNA – BRZOZÓW POLEGAJĄCA NA BUDOWIE  
CHODNIKA DLA PIESZYCH W KM 6+820- 7+787  
W MIEJSCOWOŚCI STARA WIEŚ**

składająca się z następujących części:

- I. Projekt Wykonawczy
- II. Kosztorys inwestorski z przedmiarem robót
- III. Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)

wykonana na zlecenie Powiatu Brzozowskiego jest zgodna z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć i może zostać skierowana do realizacji.

Lp	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Data	Podpis
1	<b>Drogowa</b>	Projektant	<b>inż. Andrzej Prajsnar</b> upr. bud. PDK/0142/ZOOD/07	wrzesień'2020	<i>inż. Andrzej Prajsnar</i> Upr. bud. do projektowania w spec. dróg i drogowej Nr ewid. PDK/0142/ZOOD/07 36-221 Blizne 645 A



## **OPIS TECHNICZNY**

DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO NA PRZEBUDOWĘ DROGI POWIATOWEJ  
NR 2032R JASIEINICA ROSIELNA – BRZÓZÓW POLEGAJĄCA NA BUDOWIE  
CHODNIKA DLA PIESZYCH W KM 6+820 – 7+787 W MIEJSCOWOŚCI STARA WIEŚ

### **I. PODSTAWA OPRACOWANIA**

1. Umowa z Powiatem Brzozowskim
2. Mapa do celów projektowych w skali 1:500
3. Opis Przedmiotu Zamówienia

### **II. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

#### **1. Lokalizacja i istniejący stan zagospodarowania**

Odcinek drogi powiatowej Nr 2032R Jasienica Rosielna - Brzozów w zakresie opracowania chodnikowego położony jest w m. Stara Wieś, gmina Brzozów. Droga posiada przekrój szlakowy (drogowy) o szerokości korony około 6,00- 7,0 m: w tym jezdni bitumiczna o szerokości około 5,0 m i obustronne pobocza ziemne 0,75–1,0 m. Bardzo duże natężenie ruchu samochodowego w wymiarze lokalnym przez cały rok, stanowi poważne zagrożenie bezpieczeństwa pieszych, którzy z powodu braku chodnika i zbyt wąskich poboczy korzystają z jezdni. Przyległa do pasa drogowego zabudowa jednorodzinna wymusza konieczność przemieszczania się po drodze przez pieszych. Budowa chodnika ma na celu segregację ruchu samochodowego i pieszego, a przez to poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu na drodze. Drogą nie jest prowadzona regularna komunikacja autobusowa, na odcinku projektowanego zamierzenia brak jest przystanków.

Odwodnienie korpusu drogowego realizowane jest systemem rowów otwartych włączonych do istniejących przepustów pod koroną drogi powiatowej i dalej do rowów odprowadzających poza pasem drogowym. Na trasie rowu są zlokalizowane zjazdy do prywatnych posesji o nawierzchni utwardzonej nieulepszonej, wyposażone w przepusty o średnicy 30-50 cm w złym stanie technicznym. Na terenie pasa drogowego przeznaczonego pod realizację zadania znajduje się kilka drzew, które należy usunąć po uzyskaniu decyzji na wycinkę.

Oznakowanie poziome nie występuje, oznakowanie pionowe drogi również nie występuje.

#### **2. Uzbrojenie terenu**

Na podkładzie mapowym zainwentaryzowano urządzenia naziemne i podziemne infrastruktury technicznej nie związane z funkcjonowaniem drogi. Pomiary wysokościowe skrzyżowań naziemnych linii energetycznych i telekomunikacyjnych w nawiązaniu do istniejącej niwelety drogi wykazały, że skrajnia pionowa urządzeń jest prawidłowa, wysokość zawieszenia przewodów jest większa od wymagań branżowych - §54 ust. 2 Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - (drogowa-  $H=4,60$  m, piesza= 2,50 m). Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z §54 ust. 3 i 4 cyt. wyżej przepisu dopuszcza się zmniejszenie skrajni pionowej odpowiednio (drogowa-  $H=4,20$  m, piesza= 2,20 m) w przypadku przebudowy lub remontu drogi, co ma miejsce w analizowanym przypadku.

##### **2.1. Urządzenia naziemne:**

Na analizowanym odcinku drogi od km 6+820 do km 7+787 stwierdzono następujące urządzenia naziemne energetyczne i telekomunikacyjne:

##### **a/ przyłącza energetyczne:**

- km 6+850 – istniejące przyłącze eN poprzeczne (bez zmian);
- km 6+875 – istniejące przyłącze eN poprzeczne (bez zmian);
- km 7+184 – istniejąca linia SN poprzeczna (bez zmian));

- km 7+355 – istniejące przyłącze eN poprzeczne (bez zmian);
- km 7+655 – istniejące przyłącze eN poprzeczne (bez zmian);
- km 7+670 – istniejąca linia SN poprzeczna (bez zmian);
- km 7+721 – istniejąca przyłącze eN poprzeczne (bez zmian);

**b/ linie telekomunikacyjne:**

- km 6+850 – istniejące przyłącze telekomunikacyjne poprzeczne (bez zmian);
- km 6+875 – istniejące przyłącze telekomunikacyjne poprzeczne (bez zmian);
- km 7+355 – istniejące przyłącze telekomunikacyjne poprzeczne (bez zmian);
- km 7+712 – istniejące przyłącze telekomunikacyjne poprzeczne (bez zmian);

**2.2. Urządzenia podziemne:**

Na analizowanym odcinku drogi od km 6+795 do km 7+787 stwierdzono następujące urządzenia podziemne:

**a/ przykanaliki sanitarne:**

- km 6+828 – przykanalik sanitarny ks200pcv poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+002 – przykanalik sanitarny ks200pcv poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+105 – przykanalik sanitarny ks200pcv poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+268 – przykanalik sanitarny ks160pcv poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+359 – przykanalik sanitarny ks200pcv poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+445 – przykanalik sanitarny ks60pcv poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+516 – przykanalik sanitarny ks100pcv poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+539 – przykanalik sanitarny ks250pcv poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+614 – przykanalik sanitarny ks90PE poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+669 – przykanalik sanitarny ks200pcv poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*

**b/ przyłącza energetyczne:**

- km 7+001 – istniejący kabel 3eS poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+515 – istniejący kabel eN poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*

**c/ przyłącza wodociągowe:**

- km 6+866 – istniejący wodociąg w32PE poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 6+970 – istniejący wodociąg wA50 poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+012 – istniejący wodociąg wA50 poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*



- km 6+853 – istniejący wodociąg w32PE poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+101 – istniejący wodociąg w50 poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*

**d/ przyłącza gazociągowe:**

- km 6+848 – istniejący gazociąg oznaczony gA32 poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 6+848 – 6+873 – istniejący gazociąg oznaczony gA32 usytuowany w skarpie drogowej (bez zmian);
- km 6+078 – istniejący gazociąg oznaczony gA50 poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+070 – istniejący gazociąg oznaczony g63PE poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+075 – istniejący gazociąg oznaczony gA50 poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*
- km 7+729 – istniejący gazociąg oznaczony gA poprzeczny (bez zmian); orientacyjną głębokość posadowienia zamieszczono na *Rys. 4 Profil podłużny*

**e/ linie telekomunikacyjne:**

- km 7+157 – istniejące przyłącze telekomunikacyjne poprzeczne (bez zmian);

Nie stwierdzono innych urządzeń podziemnych w pasie drogowym na odcinku projektowanego chodnika. Nie wyklucza się występowania innych urządzeń kanalizacyjnych (zwłaszcza indywidualnych), które nie zostały zgłoszone przez wykonawców i zaewidencjonowane przez służby geodezyjne i drogowe.

**3. Skrzyżowania z drogami publicznymi**

Na analizowanym odcinku drogi projektowany ciąg pieszy nie krzyżuje się z drogami publicznymi.

**4. Przepusty drogowe:**

- km 6+962 - przepust rurowy betonowy o średnicy  $\Phi 400$  mm i długości 7,20 m usytuowany pod kątem  $101^\circ$  do osi drogi przebiegającej na prostym odcinku, stanowiący połączenie lewostronnego odwodnienia drogi z odpływem w kierunku odbiornika po stronie prawej. Część przelotowa jest zamulona około 30%; stan konstrukcji jest zły. Przepust posiada ścianki czołowe betonowe na wlocie i wylocie w dobrym stanie technicznym..
- km 7+100 - przepust rurowy betonowy o średnicy  $\Phi 400$  mm i długości 7,10 m usytuowany pod kątem  $108^\circ$  do osi drogi przebiegającej na prostym odcinku, stanowiący połączenie lewostronnego odwodnienia drogi z rowem prawostronnym w kierunku odbiornika w km 7+623 po stronie prawej. Część przelotowa jest zamulona około 40%; stan konstrukcji jest zły. Przepust posiada ścianki czołowe betonowe na wlocie i wylocie w złym stanie technicznym..
- km 7+188 - przepust rurowy betonowy o średnicy  $\Phi 600$  mm i długości 7,50 m usytuowany prostopadłe do osi drogi przebiegającej w łuku poziomym, stanowiący połączenie lewostronnego odwodnienia drogi z odpływem w kierunku odbiornika po stronie prawej. Część przelotowa jest zamulona około 50%; stan konstrukcji jest dobry. Przepust posiada ścianki czołowe betonowe na wlocie i wylocie w dobrym stanie technicznym..
- km 7+272 - przepust rurowy betonowy o średnicy  $\Phi 600$  mm i długości 7,60 m usytuowany pod kątem  $70^\circ$  do osi drogi przebiegającej na prostym odcinku, stanowiący połączenie lewostronnego odwodnienia drogi z odpływem w kierunku odbiornika po stronie

prawej. Część przelotowa jest zamulona około 40%; stan konstrukcji jest dobry. Przepust posiada ścianki czołowe betonowe na wlocie i wylocie w dobrym stanie technicznym.

- km 7+457 - przepust rurowy betonowy o średnicy  $\Phi 600$  mm i długości 7,50 m usytuowany prostopadle do osi drogi przebiegającej na prostym odcinku, stanowiący połączenie lewostronnego odwodnienia drogi z odpływem w kierunku odbiornika po stronie prawej. Część przelotowa jest zamulona około 40%; stan konstrukcji jest dobry. Przepust posiada ścianki czołowe betonowe na wlocie i wylocie w dobrym stanie technicznym.
- km 7+572 - przepust rurowy betonowy o średnicy  $\Phi 600$  mm i długości 7,0 m usytuowany prostopadle do osi drogi przebiegającej na prostym odcinku, stanowiący połączenie lewostronnego odwodnienia drogi z odpływem w kierunku odbiornika po stronie prawej. Część przelotowa jest zamulona około 40%; stan konstrukcji jest dobry. Przepust nie posiada ścianek czołowych na wlocie i wylocie.
- km 7+658 - przepust rurowy betonowy o średnicy  $\Phi 600$  mm i długości 10,60 m usytuowany prostopadle do osi drogi przebiegającej na łuku poziomym, stanowiący połączenie lewostronnego odwodnienia drogi z odpływem w kierunku odbiornika po stronie prawej. Część przelotowa jest zamulona około 30%; stan konstrukcji jest dobry. Przepust posiada ścianki czołowe betonowe na wlocie i wylocie w dobrym stanie technicznym.

#### **5.Elementy wyposażenia drogi.**

a/oświetlenie uliczne

Występuje – jest zlokalizowane na istniejących słupach energetycznych usytuowanych poza pasem drogowym

b/oznakowanie pionowe

Nie występuje

c/oznakowanie poziome

Nie występuje

d/urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Nie występują

#### **5.Warunki gruntowo-wodne**

Na podstawie analizy gruntu pobranego z szybiku próbnego o głębokości do 1,0 m można stwierdzić występowanie gruntów wysadzinowych (piaski gliniaste i gliny), grunt ten jest przemieszany - zakwalifikowano go do grupy nośności G2 podłoża dla warunków przeciętnych.

Przedmiotowa inwestycja zaliczona jest do pierwszej kategorii geotechnicznej wg Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U z 2012r. poz.463), która zgodnie z ust. 3 pkt 1 lit. c) obejmuje posadawianie niewielkich obiektów budowlanych, o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych, takich jak: *wykopy do głębokości 1,2 m i nasypy budowlane do wysokości 3,0 m wykonywane w szczególności przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.*

Ukształtowanie terenu około 5 % w kierunku naturalnych cieków wodnych i rowów odpływowych. Pośrednio odbiór wód opadowych odbywa się rowem drogowym wzdłuż drogi powiatowej po lewej stronie, połączonym z przepustami pod koroną drogi usytuowanymi w lokalizacji wskazanej w pkt 5 i rowami odpływowymi w kierunku odbiornika.



Do obliczenia uzupełnienia konstrukcji nawierzchni przyjęto n/wym. założenia projektowe:

- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 100 kN/oś
- głębokość przemarzania gruntu –  $h = 1.20$  m
- grupa nośności podłoża – G2
- kategoria ruchu dla drogi – KR2

#### **6. Strefa ochrony konserwatorskiej i obiekty zabytkowe**

Tereny w obrębie projektowanych robót nie są zaliczone do obszarów chronionych i nie są narażone na oddziaływanie szkód górniczych. W zasięgu projektowanych robót nie stwierdzono obiektów wpisanych do rejestru zabytków podlegających ochronie konserwatorskiej.

### **III. PRZEDMIOT ROBÓT**

Teren objęty budową chodnika znajduje się w administracji Zarządu Dróg Powiatowych w Brzozowie i położony jest na działce nr ewid.4850 obręb ewidencyjny Stara Wieś [0005], stanowiącej pas drogowy drogi powiatowej Nr 2032R Jasienica Rosielna-Brzozów.

Początek chodnika po stronie lewej w km 6+820 stanowi dowiązanie do istniejącego zjazdu indywidualnego, koniec chodnika w km 7+787 nawiązuje do istniejącego chodnika. Teren przyległy do drogi w zakresie projektowanego chodnika jest zabudowany, z zabudowaniami usytuowanymi w bliskiej odległości od zewnętrznej granicy pasa drogowego po obydwu stronach drogi. Komunikacja piesza odbywa się obecnie częścią jezdni i nieumocnionymi poboczami. Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia projektuje się chodnik przy jezdni z modernizacją sytuacyjno-wysokościową istniejącego rowu drogowego w granicach istniejącego pasa drogowego. Budowa chodnika ma na celu segregację ruchu samochodowego i pieszego oraz poprawę warunków ruchu i odwodnienia na drodze.

W wyniku wykonanych robót nastąpi podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi publicznej klasy L, w szczególności:

- dostosowanie przekroju poprzecznego istniejącej nawierzchni do przekroju normatywnego.

Przewidywane roboty budowlane nie wymagają pozwolenia na budowę zgodnie z art. 29 ust. 2 pkt 12 ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. Nr z 2019r., poz.1186 z późn. zmianami). Dla prawidłowej realizacji zadania konieczne jest wykonanie odcinkowej przebudowy istniejących urządzeń odwadniających (rowu drogowego otwartego wraz z przepustami pod zjazdami oraz przepustów pod koroną drogi) zlokalizowanych w pasie drogowym na odcinku od km 6+795 do km 7+787 po stronie prawej dla usytuowania chodnika przy jezdni.

Przebudowa urządzeń odwadniających zlokalizowanych w pasie drogi publicznej DP2032R podlega zgłoszeniu wodnoprawnemu, zgodnie z art. 394 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo Wodne (tekst jednolity Dz.U. z 2017 poz. 1566 z późn. zmianami).

### **IV. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA**

1. Klasa techniczna drogi – L
2. Prędkość projektowa – 50 km/h
3. Grupa nośności podłoża- przyjęto G2
4. Kategoria ruchu:
  - poszerzenie jezdni – KR2
5. Ciężar osi obliczeniowej- 100 kN/oś
6. Kategoria terenu – falisty
7. Przekrój normalny – zgodnie z Rys. 3.1 – 3.3
8. Przekrój podłużny- zgodnie z Rys. 4 (ark. 1-2)
9. Szerokość pasa ruchu w przekroju ulicznym – 2,75 m (zmniejszona do 2,50 ze względu na uspokojenie ruchu)



## **V.STAN PROJEKTOWANY**

### **1.Ogólne zamierzenia projektowe.**

Ogólne zamierzenia projektowe obejmują :

- Wykonanie robót rozbiórkowych (nawierzchnia zjazdów, przepusty pod koroną drogi i zjazdami, ścianki czołowe przepustów);
- Zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej wraz z darnią z odwozem na składowisko poza granicę robót ;
- Wycinka kolidującego zadrzewienia;
- Karczowanie pniaków z odwozem karpiny poza granicę robót
- Wykonanie niezbędnych robót ziemnych (wykopy i nasypy);
- Odcinkowa przebudowa istniejących rowów drogowych;
- Wykonanie ścieków betonowych typ korytkowy;
- Umocnienie skarp rowów otwartych elementami prefabrykowanymi betonowymi;
- Wykonanie drenów perforowanych w obsypce z kruszywa;
- Wykonanie elementów odwodnienia drogi (odcinkowy rów kryty  $\Phi 400$ , studzienki rewizyjno-połączeniowe, wpusty uliczne, przykanaliki z rur z tworzywa sztucznego  $\Phi 200$ );
- Przebudowa istniejących przepustów pod koroną drogi;
- Uzupełnienie konstrukcji nawierzchni KR-2;
- Wykonanie konstrukcji chodnika przy jezdni (krawężnik + obrzeże + nawierzchnia );
- Utwardzenie nawierzchni zjazdów w granicach pasa drogowego;
- Wykonanie balustrady zabezpieczającej U-11a
- Wykonanie robót wykończeniowych;
- Uporządkowanie terenu robót

### **2. Rozwiązanie sytuacyjne**

W zakresie przedmiotowego projektu przewiduje się dostosowanie geometrii i przebiegu niwelety do występujących warunków wysokościowych otaczającego terenu w powiązaniu z istniejącą konstrukcją nawierzchni. Trasa istniejącej drogi składa się z odcinków prostych i łuków poziomych. Szczegóły dotyczące rozwiązania sytuacyjno-geometrycznego oraz elementy trasy przedstawiono na *Rys.2 Plan sytuacyjny*. Oś projektowanej drogi należy wyznaczyć w terenie zgodnie tabelą punktów głównych trasy i w odniesieniu do zainwentaryzowanej osi należy dokonać wytyczenia lokalizacji krawężnika z jego odsunięciem 2,50 m . Współrzędne punktów głównych trasy przedstawiono na planie sytuacyjnym. Na całej długości odcinka zaprojektowano wykonanie utwardzenia nawierzchni istniejących zjazdów do posesji z dostosowaniem do projektowanej niwelety krawężnika. Szerokość utwardzonej nawierzchni zjazdów indywidualnych należy przyjąć 3,50 m.

### **3. Profil podłużny.**

Krawężnik projektowanego chodnika przy jezdni należy dopasować wysokościowo do krawędzi drogi powiatowej, z uwzględnieniem poszerzenia pasa ruchu. Odkrycie krawężnika powinno wynosić docelowo od 12 do 13 cm. W przypadku etapowania robót, odkrycie krawężnika należy wykonać od 15 do 17 cm, pozostawiając przestrzeń dla wykonanie przynajmniej jednej warstwy nawierzchni o grubości 4-5 cm. Na wysokości zjazdów indywidualnych odkrycie krawężnika 2-4 cm ponad docelową krawędź jezdni. Na przedmiotowym odcinku należy dokonać przebudowy rowu drogowego z uwzględnieniem częściowego zarurowania. Szczegóły wysokościowe poszczególnych elementów pokazuje *Rys. 4 Profil podłużny*.

### **4.Konstrukcja nawierzchni**

Krawężnik betonowy 15\*30 cm zaprojektowano w odległości 2,50 m od osi projektowanej. W planie sytuacyjnym projektowana oś drogi zawiera 7 łuki łuk poziomych o promieniach

$R_1=100\text{m}$ ,  $R_2=55\text{m}$ ,  $R_3=160\text{m}$ ,  $R_4=100\text{m}$ ,  $R_5=1000\text{m}$ ,  $R_6=5000$  oraz  $R_7=300$  m. Szerokość wykonanego uzupełnienia konstrukcji nawierzchni spowodowana odsunięciem krawężnika od projektowanej osi drogi na odległość 2,50 m wynosi 30-50 cm. Z uwagi na brak dostępności terenowej nie uwzględnia dodatkowego poszerzenia pasa ruchu na łukach kołowych o wielkość  $40/R$ .

Konstrukcję poszerzenia nawierzchni przyjęto z uwzględnieniem wymogów warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43/99, poz.430 z późn. zmianami). Przyjęto, że istniejąca konstrukcja nawierzchni drogowej w zasadniczej części odpowiada kategorii ruchu KR-2, wymaga lokalnie uzupełnienia (poszerzenia) dla uzyskania wymaganego przekroju. Szczegóły rozwiązania konstrukcyjnego w poszczególnych lokalizacjach pokazuje Rys.3 „Przekroje normalne”.

Zaprojektowano następującą konstrukcję poszerzenia nawierzchni KR2:

- Warstwa ścieralna gr. 5 cm z betonu asfaltowego AC 11 S;
- Warstwa wiążąca gr. 7 cm z betonu asfaltowego AC 16 W;
- Warstwa podbudowy pomocniczej gr. 20 cm z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie
- Warstwa ulepszanego podłoża z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem  $R_m=2,50$  MPa gr. 10 cm
- Warstwa mrozoochronna z kruszywa naturalnego gr. 15 cm

Łączna grubość konstrukcji wynosi:

$$\text{Dla } G_2 - 57 \text{ cm i KR2 } \geq 0,45 \cdot h_z = 0,45 \cdot 1,20 = 54 \text{ cm} \quad - \text{warunek spełniony}$$

Projektowaną konstrukcję poszerzenia należy połączyć z konstrukcją istniejącą nawierzchni jezdni w poziomie warstwy wiążącej przy pomocy pasa geosiatki z tworzywa sztucznego szerokości 1,0 m. Należy wykonać połączenie międzywarstwowe warstw bitumicznych poprzez skropienie emulsją asfaltową szybkorozpadową.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni zjazdów publicznych:

- Warstwa ścieralna gr. 4 cm z betonu asfaltowego AC 11 S;
- Warstwa wiążąca gr. 4 cm z betonu asfaltowego AC 16 W;
- Warstwa podbudowy pomocniczej gr. 15 cm z kruszywa łamanego 4/63 mm stabilizowanego mechanicznie

Konstrukcję chodnika wykonać na nowowykonanym nasypie ziemnym z gruntu całkowicie dowiezionego z ukopu zewnętrznego. Grunt uzyskany z wykopu, za wyjątkiem urobku z koryta poszerzeniowego, należy odwieźć na składowisko i zutylizować. Dopuszcza się wykorzystanie urobku z koryta poszerzeniowego wyłącznie do dolnej części nasypu

Na całym odcinku zaprojektowano przekrój chodnika o jednostronnym spadku  $i_1=2\%$  w kierunku jezdni szerokości 1,50 m (bez krawężnika i obrzeża) i opaską ziemną o nachyleniu  $i_2=6\%$  w kierunku przeciwnym. Krawędzie nawierzchni chodnika zabezpieczone są betonowymi krawężnikami 15\*30cm na ławie betonowej z oporem od strony jezdni i obrzeżami betonowymi 8\*30 cm ułożonymi na ławie betonowej z oporem po stronie zewnętrznej.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni chodnika:

- nawierzchnia z kostki betonowej - gr. 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - gr. 3 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 4/31/5 stab.mechanicznie - gr. 15 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem  $R_m=1,50$  MPa gr. 10 cm

Na szerokości przejazdu przez chodnik należy wzmocnić warstwę podbudowy z kruszywa kamiennego do 20 cm po uprzednim pogłębieniu koryta wykonanego w nasypie.



## 5. Przepusty drogowe .

W związku z koniecznością poszerzenia korony drogi dla usytuowania chodnika przepusty należy odpowiednio dostosować, w szczególności:

- km 6+962 - w związku z nieodpowiednią średnicą, należy dokonać wymiany części przelotowej na PEHD 600 mm o długości  $L=9,0$  mb i dostosować do poszerzenia korony drogi dla usytuowania chodnika wraz z wykonaniem ścianek czołowych betonowych obustronnych i ubezpieczenia skarp. Po stronie wylotu należy wykonać studnię rewizyjno-połączeniową SR-6.
- km 7+100 - w związku z nieodpowiednią średnicą, należy dokonać wymiany części przelotowej na PEHD 600 mm o długości  $L=9,0$  mb i dostosować do poszerzenia korony drogi dla usytuowania chodnika wraz z wykonaniem ścianek czołowych betonowych obustronnych i ubezpieczenia skarp. Po stronie wylotu należy wykonać studnię rewizyjno-połączeniową SR-11.
- km 7+397 - wylot przepustu o średnicy  $\Phi 600$  mm należy przedłużyć  $L=2,0$  mb i dostosować do poszerzenia korony drogi dla usytuowania chodnika wraz z wykonaniem ścianki czołowej betonowej w postaci studni rewizyjno-połączeniowej SR-14 i ubezpieczeniem skarp. Przed wykonaniem robót zasadniczych należy dokonać oczyszczenia części przelotowej przepustu.
- km 7+272 - wylot przepustu o średnicy  $\Phi 600$  mm należy przedłużyć  $L=2,0$  mb i dostosować do poszerzenia korony drogi dla usytuowania chodnika wraz z wykonaniem ścianki czołowej betonowej w postaci studni rewizyjno-połączeniowej SR-17 i ubezpieczeniem skarp. Przed wykonaniem robót zasadniczych należy dokonać oczyszczenia części przelotowej przepustu.
- km 7+457 - wylot przepustu o średnicy  $\Phi 600$  mm należy przedłużyć  $L=2,0$  mb i dostosować do poszerzenia korony drogi dla usytuowania chodnika wraz z wykonaniem ścianki czołowej betonowej w postaci studni rewizyjno-połączeniowej SR-23 i ubezpieczeniem skarp. Przed wykonaniem robót zasadniczych należy dokonać oczyszczenia części przelotowej przepustu.
- km 7+572 - wylot przepustu o średnicy  $\Phi 600$  mm należy przedłużyć  $L=2,0$  mb i dostosować do poszerzenia korony drogi dla usytuowania chodnika wraz z wykonaniem ścianki czołowej betonowej i ubezpieczeniem skarp. Przed wykonaniem robót zasadniczych należy dokonać oczyszczenia części przelotowej przepustu..
- km 7+658 - wylot przepustu o średnicy  $\Phi 600$  mm należy przedłużyć  $L=1,0$  mb i dostosować do poszerzenia korony drogi dla usytuowania chodnika wraz z wykonaniem ścianki czołowej betonowej w postaci studni rewizyjno-połączeniowej SR-27 i ubezpieczeniem skarp. Przed wykonaniem robót zasadniczych należy dokonać oczyszczenia części przelotowej przepustu.

Skarpy i dno rowu drogowego na wlocie oraz rowu odpływowego w obrębie zakończenia rury na wylocie przepustów należy umocnić brukiem kamiennym lub elementami betonowymi ażurowymi w granicach pasa drogowego nawiązując do ukształtowania ziemnych skarp i dna rowu.

## 6. Odwodnienie jezdni, chodnika i przyległego terenu.

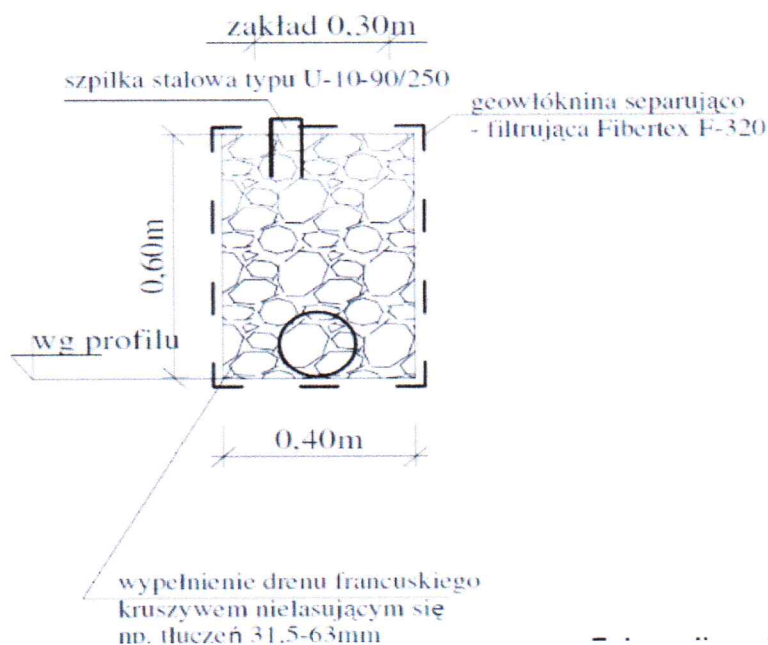
Zaprojektowano chodnik wzdłuż DP2032R po stronie lewej o spadku 2% w kierunku jezdni. Odwodnienie jezdni i chodnika zrealizowano poprzez odcinkowy rów kryty prawostronny w lokalizacji: km 6+821 - 6+844 (wylot-SR-1), km 6+875 - 7+130 (SR2-SR12), km 7+166 - 7+213 (SR13-SR15), km 7+242 - 7+395 (SR16-SR21), km 7+424 - 7+513 (SR22-SR25) i km 7+626 - 7+728 (SR26-SR29) oraz oraz drenaż wgłębny dla odwodnienia konstrukcji nawierzchni w

miejscu poszerzenia korony drogi w lokalizacji: km 6+844 - 6+875 (SR1-SR2), km 7+130 - 7+166 (SR12-SR13), km 7+213 - 7+242 (SR15-SR16), km 7+395 - 7+424 (SR21-SR22), km 7+513 - 7+626 (SR25-SR26) i km 7+728 - 7+787 (SR29-włot).

Rów kryty należy wykonać z rur z tworzywa sztucznego o średnicy  $\Phi 400$  mm o sztywności obwodowej min. 8 kN/m<sup>2</sup>. Rów kryty uzbrojono w studnie rewizyjno-połączeniowe z kręgów betonowych o średnicy  $\Phi 1200$  mm z żelbetową płytą pokrywową i włazem żeliwnym typu lekkiego (Rys. Nr 5).

Studnie rewizyjno-połączeniowe SR-6, SR-11, SR-14, SR-17, SR-23 i SR-27 na wylotach przepustów rurowych należy wykonać o średnicy  $\Phi 1500$  mm. Dla odwodnienia jezdni ograniczonej krawężnikiem zaprojektowano wpusty uliczne K1-K32 o przekroju 650\*450 mm wg Rys. 6, od których woda opadowa z jezdni jest odprowadzana przykanalikami rurowymi z tworzywa sztucznego o średnicy  $\Phi 200$  mm do odcinka zarzuwanego i dalej do odbiornika..

Rów otwarty prawostronny na odcinku przebudowywanej DP2032R w km 6+820 – 7+787 należy poddać renowacji wraz z istniejącymi przepustami pod zjazdami oraz uzupełnić pobocze kruszywem kamiennym. W związku z zarzuwaniem rowu prawostronnego wszystkie istniejące przepusty pod zjazdami przewidziane są do likwidacji. Włoty/wyloty przepustów pod koroną drogi należy umocnić wg rozwiązania przedstawionego na Rys. 12 *Schemat umocnienia rowu*. Na odcinku chodnika, gdzie nie jest konieczne wykonywanie rowu krytego, należy wykonać odcinkowy drenaż wgłębny (zgodnie z Rys. 3.1).



Lokalizacja wpustów ulicznych, studni rewizyjno-połączeniowych i drenażu wgłębного została uwidoczniona na Rys. Nr 2 „Plan sytuacyjny” i Rys. Nr 4 „Profil podłużny”.

## 7. Zjazdy indywidualne i publiczne.

Lokalizacja zjazdów została zaewidencjonowana na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym. Z uwagi na korektę sytuacyjno-wysokościową rowu drogowego prawostronnego przewidziano przebudowę zjazdów łącznie z przepustami oraz dowiązanie nawierzchni chodnika do istniejącej niwelety zjazdów w granicach pasa drogowego.

Szczegóły rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych zjazdu indywidualnego i publicznego wskazuje Rys. Nr 9.1 i Rys. Nr 9.2. Na zjazdach indywidualnych przez chodnik przewidzianą nawierzchnię z kostki betonowej, a na zjazdach publicznych nawierzchnię bitumiczną w granicy pasa drogowego. Charakter przewidywanych robót budowlanych związanych z realizacją chodnika nie



wymusza konieczności ich prowadzenia poza granicą pasa drogowego w celu dostosowania nawierzchni zjazdów do nowych parametrów drogi.

Zjazdy „chodnikowe” od strony zewnętrznej pasa drogowego należy zabezpieczyć krawężnikiem betonowym 15\*30 układanym „na płask”.

## **8. Urządzenia zabezpieczające**

Na odcinkach chodnika przebiegających w nasypie od jego strony zewnętrznej należy zamontować barierki U-11a „szczeblinowe” segmentowe – długość modułu 2,0 m, zgodnie z *Rys. 13 Balustrada U-11a*, w następującej lokalizacji:

- 7+258 – 7+280 – L=22,0 mb
- 7+455 – 7+473 – L=18,0 mb
- 7+550 – 7+660 – L=110,0 mb

Mocowanie balustrady do podłoża należy wykonać za pomocą betonowania bezpośrednio w gruncie.

Głębokość posadowienia równa głębokości przemarzania. Beton powinien mieć wytrzymałość nie niższą niż C16/20. Minimalne wymiary fundamentu to Ø200, głębokość 120 cm. Słupek wpuszczony w fundament min. 500 mm. Zwrócić uwagę na zachowanie wymiaru H, który zależy od rodzaju balustrady.

## **9. Organizacja ruchu**

Budowa chodnika nie powoduje zmiany stałej organizacji ruchu.

## **VI.URZĄDZENIA INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ**

Na trasie projektowanego chodnika przy jezdni znajdują się poprzeczne urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z funkcjonowaniem drogi, które jednak ze względu na przewidywany charakter i wielkość robót ziemnych nie wymagają przebudowy.

Projektowany zakres robót nie spowoduje konieczności podniesienia przewodów i wymiany konstrukcji wsporczych.

Na szerokości pasa drogowego wszystkie zaewidencjonowane urządzenia podziemne posiadają rury osłonowe i zagłębienie, które w sposób właściwy zabezpieczają je przed możliwością naruszenia i uszkodzenia. Przebieg i orientacyjne posadowienie urządzeń podziemnych wskazuje *Rys. Nr 4 Profil podłużny*.

## **VII. INFORMACJA O WPŁYWIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO**

1. Przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana w sąsiedztwie obszarów Natura 2000 i innych terenów objętych formami ochrony przyrody wymienionych w art. 6 ustawy *o ochronie przyrody*.
2. Planowane roboty nie stanowią przedsięwzięcia zaliczanego do mogących znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 09 listopada 2010r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (t.jednolity Dz. U, poz. 71 z 2016 ) i nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
3. Należy chronić wartościową zieleni wysoką, a na wycinkę kolidujących drzew należy uzyskać zgodę właściwego organu.
4. Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni o ograniczonej chłonności do rowu drogowego nastąpi w sposób zapewniający utrzymanie aktualnego stanu stosunków wodnych w granicach lokalizacji i bezpośrednim sąsiedztwie.
5. Przewiduje się na etapie wykonywania robót ziemnych, podbudowy i nawierzchni krótkotrwały wzrost natężenia hałasu rzędu kilku dB spowodowany pracą drobnego sprzętu budowlanego i drogowego. Powyższe jest nieuniknione w związku z koniecznością zapewnienia prawidłowej technologii wykonania robót.



6. W zasięgu przedmiotowej inwestycji nie występują formy ochrony przyrody ustanowione na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16.04.2014 roku (Dz.U 2018, poz. 142) oraz obiekty wpisane do ewidencji i rejestru zabytków. Przedmiotowa inwestycja nie narusza interesów osób trzecich, zabytków, środowiska i jest zgodna z wymaganiami obowiązujących norm, przepisów i prawa miejscowego.
7. Planowane przedsięwzięcie nie jest nowym zamierzeniem, a przewidywane zmiany charakterystycznych parametrów techniczno-użytkowych, takich jak konstrukcja nawierzchni oraz budowa i przebudowa elementów wyposażenia, takich jak chodnik i elementy odwodnienia drogi w pasie drogowym, nie powodują przekształcenia lub zmiany sposobu wykorzystania terenu. Całość planowanych robót nie wymaga zmiany granic istniejącego pasa drogowego, a lokalne poszerzenie korony drogi (zawierającej obecnie jezdnie z poboczeniami) jest związane z usytuowaniem chodnika przy krawędzi jezdni. Odcinkowe poszerzenie nawierzchni KR-2 obejmuje lokalne uzupełnienie w strefie krawędziowej jezdni, w dostosowaniu do obowiązującego parametru dla DP2036R. Charakter istniejącego obiektu, tj. drogi powiatowej Nr 2036R oraz stan stosunków wodnych w jej obrębie, po wykonaniu przebudowy urządzeń odwadniających w pasie drogowym nie ulegnie zmianie.
8. Planowane roboty budowlane polegające na przebudowie drogi w granicach istniejącego pasa drogowego nie zmieniają sposobu wykorzystania terenu, nie wystąpi również przekształcenie terenu wykorzystywanego aktualnie na cele komunikacji drogowej.

## **VIII. WSKAZÓWKI WYKONAWCZE I FORMALNO-PRAWNE**

### **1. Roboty przygotowawcze.**

Warstwę humusu należy zdjąć z całego pasa drogowego przewidzianego pod roboty ziemne chodnikowe na grubość do 15 cm w sposób mechaniczny, w sąsiedztwie obiektów i ewentualnie napotkanych urządzeń obcych ręcznie. Humus zdjąć na pełnej głębokości jego zalegania, nie zdejmować go w czasie ulewnego deszczu aby zapobiec jego przenikaniu do gruntu podłoża. Zdjęty humus należy załadować i odwieźć na składowisko celem ponownego użycia do powierzchniowego umocnienia skarp w ramach robót wykończeniowych. Składowany humus zabezpieczyć zgodnie z wymaganiami właściwej specyfikacji technicznej. Grunt wydobyty z wykopów, za wyjątkiem urobku z korytowania pod poszerzenie nawierzchni, nie nadaje się do wbudowania w nasyp – należy go odwieźć i zutylizować

### **2. Czynności geodezyjne.**

Przed przystąpieniem do zasadniczych robót należy wyznaczyć i zastabilizować palikami granicę działki drogowej. Wyznaczenia trasy głównej należy dokonać na podstawie punktów głównych trasy. Pozostałe obiekty należy wyznaczyć w stosunku do osi trasy oraz innych trwałych punktów oznaczonych na planie sytuacyjnym. Po zakończeniu robót należy wykonać inwentaryzację powykonawczą

### **3. Czynności formalno-prawne**

Wszelkie roboty budowlane prowadzić należy zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 07 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2019 r. poz. 1186 z późn. zmianami).

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana wyłącznie w pasie drogi powiatowej Nr 2032R w m.Stara Wieś. Przewidywane roboty budowlane nie wymagają pozwolenia na budowę zgodnie z art. 29 ust. 2 pkt 12 ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. Nr z 2019r., poz.1186 z późn. zmianami). Zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U 2017 poz.1073) art. 50 ust. 2 pkt 2 roboty budowlane nie wymagające pozwolenia na budowę nie wymagają wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Realizacja przedmiotowych robót nie naruszy miejscowych planów



zagospodarowania przestrzennego, ani też nie wpływa na warunki, o których mowa w art. 30.ust. 7 pkt 1-4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. (Prawo budowlane), a mianowicie:

- nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ludzi lub mienia,
- nie powoduje pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zbytków,
- nie powoduje pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych,
- nie powoduje wprowadzania, utrwalania bądź zwiększania ograniczeń lub uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Przebudowa ta jest zgodna z definicją określoną w art. 4 pkt 18 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, nie wymaga zmiany granic pasa drogowego.

Całość robót podlega zgłoszeniu organowi administracji architektoniczno-budowlanej – Staroście Strzyżowskiemu na podstawie art.30 ust. 1 pkt 2 w myśl art.29 ust 2 pkt 12.

Wszelkie zmiany i odstępstwa w zakresie rozwiązań geometrycznych i konstrukcyjnych zawartych w niniejszej dokumentacji technicznej wymagają uzgodnienia z Projektantem

## **IX. UWAGI KOŃCOWE**

Wszystkie roboty drogowe należy wykonać zgodnie ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (STWiORB) dołączonymi do dokumentacji projektowej.

Przedstawione rozwiązanie jest dobre i może być skierowane do realizacji. Zaproponowany układ komunikacyjny chodnika jest najlepszy z punktu widzenia celu, któremu ma służyć, jednak warunki terenowe, z którymi przyszło się zmierzyć nie pozwalają na zbyt swobodne wykorzystanie normatywnych możliwości technicznych. Propozycja w tym zakresie przedstawiona w niniejszym opracowaniu wykorzystuje wartości zbliżone do minimalnych.

Tam, gdzie na rysunkach, w Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych oraz Przedmiarze robót oraz w Kosztorysie ofertowym, zostało wskazane pochodzenie (marka, znak towarowy, producent, dostawca) materiałów lub normy, aprobaty, specyfikacje i systemy, Projektant dopuszcza zastosowanie materiałów lub rozwiązań równoważnych pod warunkiem, że zagwarantują one właściwą realizację robót oraz zapewnią uzyskanie parametrów technicznych nie gorszych od założonych w wyżej wymienionych dokumentach.

## **X. PRZEPISY I BIBLIOGRAFIA**

1. Ustawa z dnia 07.07.1994r.–Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2019, poz.1186 z późn. zmianami)
2. Ustawa z dnia 27.03.2013r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. z 2018, poz.1945 z późn. zmianami)
3. Ustawa z dnia 20.07.2017r. Prawo wodne (tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 1566 z późn. zmianami)
4. Ustawa z dnia 17.05.1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity Dz.U z 2017r. poz. 2101 z późn.zmianami)
5. Rozporządzenie RM z dnia 09.11.2009r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016r, poz. 71).
6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r.w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. Nr 2016, poz. 124 z późn. zmianami).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U z 2012r. poz.463)
8. Roman Edel- „Odwodnienie dróg” , WKiŁ Warszawa 2002

inż. Andrzej Prajsnar  
Upr. bud. do projektowania  
w specjalności drogowej  
Nr ewid. PDK/142/ZQ/OD/07  
36-221 Blz. 645 A

**PODKARPACKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**

35-060 Rzeszów, ul. J. Słowackiego 20



Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
PDK OIIB/KK/0054/0056/07

Rzeszów, 2007-12-31

**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, art.13 ust.1 pkt 1, art.14 ust.1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz.1118 z późn. zm.*) oraz § 11 ust 1 pkt 1, § 15 i § 18 ust 2 pkt 1 i 2 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.*), w związku z art.104 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2000 r., Nr 98 poz.1071 z późn. zm*)

stwierdzamy, że

**Pan ANDRZEJ PRAJSNAR**

inżynier

/kierunek studiów - budownictwo /

ur. 27 stycznia 1967 r., miejsce urodzenia - Jasionów  
otrzymał

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

**numer ewidencyjny PDK/0142/ZOOD/07**

**do projektowania w ograniczonym zakresie  
w specjalności drogowej**

**UZASADNIENIE**

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.*) odstępuje się od uzasadnienia decyzji.

Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

**Pouczenie**

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane - podstawę 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 Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Rzeszowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

**Skład Orzekający PDK OIIB**

dr inż. Zbigniew Plewako

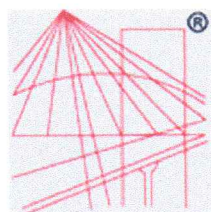
mgr inż. Andrzej Hliniak

mgr inż. Lech Krupiński

Otrzymują:  
1. Pan Andrzej Prajsnar  
zam. Blizne 645 A  
36-221 Blizne  
2. Główny Inspektor  
Nadzoru Budowlanego  
3. a/a







P O L S K A  
I Z B A  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDK-ZEG-YTP-97Q \*

Pan Andrzej Prajsnar o numerze ewidencyjnym PDK/BD/1808/01

adres zamieszkania Blizne 645A, 36-221 Blizne

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2020-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2019-12-04 roku przez:

Grzegorz Dubik, Przewodniczący Rady Podkarpackiej 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.piib.org.pl](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

## **II. Część rysunkowa:**

- |                                                       |                   |
|-------------------------------------------------------|-------------------|
| 1. Orientacja                                         | skala 1:10 000    |
| 2. Plan sytuacyjny (ark. 1-4)                         | skala 1:500       |
| 3. Przekroje normalne (ark. 1-2)                      | skala 1:25, 1:10  |
| 4. Profil podłużny (ark. 1-4)                         | skala 1:100/500   |
| 5. Studzienka rewizyjno-połączeniowa $\Phi 1200/1500$ | b/s               |
| 6. Studzienka ściekowa z wpustem ulicznym             | skala 1:20        |
| 7. Osadnik                                            | skala 1:25        |
| 8. Typowy wlot/wylot kanału do rowu                   | skala 1:20        |
| 9. Schemat zjazdu:                                    |                   |
| - indywidualnego chodnikowego                         | skala 1:50        |
| - publicznego                                         | skala 1:50        |
| 10. Szczegół przepustu pod koroną drogi               | skala 1:100, 1:50 |
| 11. Konstrukcja ścianki czołowej przepustu            | skala 1:20        |
| 12. Schemat umocnienia rowu                           | skala 1:25        |
| 13. Balustrada U-11a                                  | b/s               |