

Spis treści

PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
1.1 Lokalizacja	4
1.2 Materiały wyjściowe do projektowania	4
1.3 Przedmiot i zakres opracowania.....	5
1.4 Przeznaczenie obiektu, cel i zakładany efekt inwestycji	5
OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	5
1.5 Istniejące ulice.....	5
1.6 Istniejące skrzyżowanie.....	6
1.7 Istniejąca infrastruktura techniczna	6
1.8 Budowa geologiczna	6
1.9 Badania terenowe	6
1.10 Warunki gruntowo-wodne.....	7
1.11 Warunki posadowienia	7
OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ	7
1.12 Parametry projektowe dróg i ulic	7
1.13 Rozwiązanie sytuacyjne	8
1.14 Jezdnie.....	9
1.15 Projektowane skrzyżowania	10
1.16 Projektowane chodniki i ścieżki rowerowe.....	10
1.17 Zjazdy	10
1.18 Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów	11
1.19 Droga w profilu podłużnym.....	11
1.20 Konstrukcja nawierzchni.....	12
1.21 Odwodnienie	14
1.22 Bilans powierzchni	15
1.23 Rozbiórki	15
1.24 Informacje i dane o charakterze oraz cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska, higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia.....	15
1.25 Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych	15
Uprawnienia i zaświadczenia zespołu projektowego	16
Oświadczenie zespołu projektowego.....	27
CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	28
ZAŁĄCZNIKI.....	28

PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt pod nazwą: „Etap II - "Rozbudowa skrzyżowania ul. Bp. M. Jaworskiego z ul. J. Piłsudskiego i ul. G. Zapolskiej w Kielcach", gdzie Zamawiającym jest Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, opracowano w oparciu o umowę nr WZP.26.4.51.2020 z dnia 19.10.2020r. między Gminą Kielce - Miejskim Zarządem Dróg w Kielcach, a Biurem Projektów NEOTRANS Sp. z o.o.

1.1 Lokalizacja

Obszar objęty analizą znajduje się na terenie województwa świętokrzyskiego, powiecie kieleckim, w granicach administracyjnych miasta Kielce (centralno-północna część miasta).

Opracowanie obejmuje następujące ulice:

- Ul. Bp. M. Jaworskiego (droga powiatowa nr 1960T)
- Ul. Piłsudskiego (droga gminna nr 301418T)
- Ul. Zapolskiej (droga gminna nr 301392T)

1.2 Materiały wyjściowe do projektowania

- Uzgodnienia i wytyczne Inwestora
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Opinia Geotechniczna, Dokumentacja Badań Podłoża Gruntowego oraz Projekt Geotechniczny, wykonane przez firmę SKAR CENTRUM Sp. z o.o.
- Szczegółowa Specyfikacja Techniczna na opracowanie dokumentacji projektowej,
- Warunki techniczne i dane techniczne istniejących urządzeń wydane przez operatorów/właścicieli kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 124) wraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643),
- Ustawa z dnia 21.03.1985r. o drogach publicznych wraz z Obwieszczeniem Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 25 czerwca 2021r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych (Dz.U.2021 poz. 1376 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku „Prawo budowlane” (Dz. U. 2021 poz. 2351 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020r., poz. 1609 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. 2021 poz. 1973 z późn. zm.),
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych z 2014r.
- Ustawa prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2021 poz. 450 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 z późn. zm.)
- katalog powtarzalnych elementów drogowych
- inne obowiązujące przepisy i normy w zakresie budowy dróg.

1.3 Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa dla zadania inwestycyjnego pn.: „Etap II - "Rozbudowa skrzyżowania ul. Bp. M. Jaworskiego z ul. J. Piłsudskiego i ul. G. Zapolskiej w Kielcach"”.

Zakres robót objętych opracowaniem dotyczy:

- Rozbudowy skrzyżowania ul. Bp. M. Jaworskiego z ul. J. Piłsudskiego i ul. G. Zapolskiej,
- Przebudowy i budowy chodników o szerokości 1,50 – 2,00m,
- Przebudowy i budowy ścieżek rowerowych o szerokości 1,50 – 2,50m,
- Budowy sygnalizacji świetlnej,
- Przebudowy odwodnienia drogi,
- Budowy i przebudowy oświetlenia ulicznego,
- Budowy kanału technologicznego,
- Przebudowy/ zabezpieczenia kolidujących sieci uzbrojenia terenu i infrastruktury technicznej,
- Wykonaniu oznakowania poziomego i pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- Wycinki kolidujących drzew i krzewów,
- Rozbiórki elementów kolidujących z projektowaną inwestycją,
- Wykonania przesadzeń zieleni.

1.4 Przeznaczenie obiektu, cel i zakładany efekt inwestycji

Podstawowym celem inwestycji jest :

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, rowerowego i pieszego,
- poprawa stanu technicznego oraz parametrów rozbudowywanego skrzyżowania dróg gminnych i powiatowej,
- dostosowanie nawierzchni do nacisku 115kN/oś,
- poprawa drożności istniejącego odwodnienia drogi,
- poprawa komfortu życia, dostępności komunikacyjnej oraz dojazdu dla mieszkańców.

OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Na istniejące zagospodarowanie pasa drogowego, objętego opracowaniem, składają się głównie: jezdnie, chodniki, ścieżki rowerowe, zieleńce, obiekty związane z funkcjonowaniem drogi oraz infrastruktura techniczna.

1.5 Istniejące ulice

Ul. Bp. M. Jaworskiego (droga powiatowa nr 1960T)

Północny wlot ul. Jaworskiego na przedmiotowe skrzyżowanie posiada przekrój dwujezdniowy. Jezdnia zachodnia posiada 3 pasy ruchu, w tym wydzielony lewoskręt w ul. Piłsudskiego. Wlot na skrzyżowanie skanalizowany, wydzielony pas do skrętu w prawo w ul. Zapolskiej. Jezdnia wschodnia posiada 4 pasy ruchu

Południowy wlot ul. Jaworskiego na przedmiotowe skrzyżowanie posiada przekrój jednojezdniowy o 4 pasach ruchu. Na wlocie na skrzyżowanie dodatkowy pas do skrętu w prawo w ul. Piłsudskiego.

Wzdłuż ul. Jaworskiego obustronne chodniki o nawierzchni z kostki betonowej.

Ul. Piłsudskiego (droga gminna nr 301418T)

W rejonie skrzyżowania z ul. Jaworskiego posiada przekrój jednojezdniowy. Wlot na skrzyżowanie skanalizowany z wydzielonym prawoskrętem. Jezdnia szerokości ok. 7.0m. Wzdłuż jezdni obustronne chodniki o nawierzchni z płyt chodnikowych betonowych.

Ul. Zapolskiej (droga gminna nr 301392T)

W rejonie skrzyżowania z ul. Jaworskiego posiada przekrój jednojezdniowy. Wlot na skrzyżowanie skanalizowany z wydzielonym prawoskrętem. Jezdnia szerokości ok. 6.5m. Wzdłuż jezdni chodnik o nawierzchni z płyt chodnikowych betonowych.

1.6 Istniejące skrzyżowanie

Skrzyżowanie ul. Bp. M. Jaworskiego z ul. J. Piłsudskiego i ul. G. Zapolskiej w stanie istniejącym jest skrzyżowaniem czterowylotowym skanalizowanym. Parametry wlotów zgodne z opisem w pkt. 1.5.

1.7 Istniejąca infrastruktura techniczna

Rejon planowanej inwestycji charakteryzuje się dużym zagęszczeniem sieci infrastruktury technicznej. W ramach planowanego zadania zostaną przebudowane, rozbudowane oraz zabezpieczone następujące sieci infrastruktury technicznej:

- sieci elektroenergetyczne,
- sieć oświetlenia ulicznego,
- sieci teletechniczne,
- sieć gazowa,
- sieci kanalizacji deszczowej.

Lokalizację istniejących sieci uzbrojenia terenu przedstawia mapa do celów projektowych. Przed rozpoczęciem wszelkich robót związanych z wykonaniem głębokich wykopów lub przekopów w pobliżu sieci uzbrojenia terenu, należy ręcznie odkopać istniejące sieci i potwierdzić ich lokalizację z mapą do celów projektowych, oraz zweryfikować głębokość posadowienia w stosunku do projektowanych elementów drogi.

1.8 Budowa geologiczna

W celu określenia budowy geologicznej i warunków hydrogeologicznych zlecono wykonanie opinii geotechnicznej firmie SKAR CENTRUM Sp. z o.o. z Kielc.

• Ogólny opis terenu

Powierzchnia badanego terenu znajduje się na wysokości od ok. 319,0 m n.p.m. do ok. 326,0 m n.p.m.

• Budowa geologiczna

W podłożu gruntowym pod asfaltem, podbudową z betonu, kruszywa łamanego i piasku, stwierdzono występowanie pod warstwą nasypów budowlanych glin pylastych z okruchami skał, glin ilastych zwięzłych, glin ilastych zwięzłych z okruchami skał oraz zwietrzelin gliniastych skały miękkiej (łupka).

Grunty bezpośredniego podłoża badanej działki, dla potrzeb obliczeń projektowych, podzielono wg stanów, rodzajów i genezy na warstwy geotechniczne.

1.9 Badania terenowe

W celu rozpoznania budowy geologicznej i warunków wodnych wykonano 4 otwory geotechniczne do głębokości 2,5 – 3,7 m p.p.t. Otwór 01 (ul. Bp. M. Jaworskiego) skończony został na głębokości 2,5 m p.p.t. ze względu na brak postępu wiercenia – prawdopodobnie został nawiercony strop skały litej. Otwór 04 (ul. J. Piłsudskiego) został przegłębiony do głębokości 3,7 m p.p.t. ze względu na występowanie gruntów w stanie plastycznym do głębokości 1,6 m p.p.t. W trakcie głębień otworów prowadzono badania makroskopowe gruntów z określeniem ich konsystencji oraz obserwacje hydrogeologiczne. Po zakończeniu

wierceń i badań polowych, otwory zlikwidowano zasypując je urobkiem własnym z zachowaniem następstwa przewiercanych warstw litologicznych oraz odtwarzając nawierzchnię bitumiczną jezdni.

Prace wiertnicze wykonano zgodnie z zasadami i przepisami BHP. Prace terenowe wykonała brygada SKAR CENTRUM Sp. z o.o. w kwietniu 2021r. pod stałym dozorem geologa Piotra Obarskiego.

Podczas wykonywanych prac wiertniczych prowadzono badania makroskopowe przewiercanych gruntów. Prowadzono również obserwacje zwierciadła wód gruntowych. Badania polowe, opis gruntów i skał wykonano zgodnie z normą PN-EN 1997-1: Eurokod 7: Projektowanie geotechniczne – Część 1: Zasady ogólne i PN-EN 1997-2: Eurokod 7: Projektowanie geotechniczne – Część 2: Rozpoznanie i badanie podłoża gruntowego.

1.10 Warunki gruntowo-wodne

Odwierconymi otworami geotechnicznymi stwierdzono zalegające w podłożu grunty wykształcone jako: grunty antropogeniczne (nawierzchnia asfaltowa, podbudowa betonowa, podbudowa z kruszywa łamanego i piasku stabilizowana cementem, podbudowa z kruszywa łamanego i/lub piasku), grunty naturalne mineralne (gliny piaszczyste z okruchami skał, gliny ilaste zwięzłe i gliny ilaste zwięzłe z okruchami skał, zwietrzliny gliniaste.

Nie stwierdzono występowania wód gruntowych. Jedynie w otworze wykonanym w ciągu ul. J. Piłsudskiego (otwór nr 04) w obrębie podbudowy drogi wykonanej z piasku stwierdzono podwyższoną wilgotność co spowodowane zostało prawdopodobnie brakiem lub bardzo mocno zmniejszonym odpływem wód z roztopów i/lub opadowych z tego miejsca. Ma to również wpływ na leżące bezpośrednio pod podbudową drogi grunty drobnoziarniste (gliny piaszczyste), które w tym miejscu występują w stanie plastycznym.

1.11 Warunki posadowienia

Na podstawie przeprowadzonego rozpoznania stwierdzono proste warunki gruntowe, występowanie gruntów nośnych oraz brak niekorzystnych zjawisk geologicznych.

Warunki wodne uznano za dobre.

Druą kategorią geotechniczną z uwagi na proste warunki gruntowe i rozbudowę drogi powiatowej w śladzie istniejącej drogi.

Głębokość przemarzania gruntów dla omawianego regionu wynosi 1,0m p.p.t.

OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ

1.12 Parametry projektowe dróg i ulic

Parametry techniczne i użytkowe przyjęto w nawiązaniu do wytycznych Inwestora oraz do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 oraz Dz. U. 2019 poz. 1643).

Założenia projektowe dla ul. Bp. M. Jaworskiego:

- Kategoria drogi - powiatowa nr 1960T,
- Klasa techniczna drogi - Z (zbiorcza),
- Długość odcinka - ok. 200m,
- prędkość projektowa - $V_p=50$ km/h
- ilość jezdni i pasów ruchu:
 - wlot północny: jezdnia z pasem dzielącym, wlot trzypasowy (pas do skrętu w lewo szer. 3,0m, pas na wprost szer. 3,25m, wspólny pas na wprost i skrętu w prawo szer. 3,25m), wylot ze skrzyżowania dwupasowy z pasami o szer. 3,5m, dalej w rejonie skrzyżowania z ul. Warszawską jezdnia o 4 pasach ruchu.

- wlot południowy: jezdnia z wyspą kanalizująca, wlot trzypasowy (pas do skrętu w lewo szer. 3,00m, pas na wprost szer. 3,50m, wspólny pas na wprost i skrętu w prawo szer. 3,50m), wylot ze skrzyżowania dwupasowy z pasami o szer. 3,25m.
- spadki poprzeczne jednostronne 2%,

Założenia projektowe dla ul. J. Piłsudskiego:

- Kategoria drogi - gminna nr 301418T,
- Klasa techniczna drogi - L (lokalna),
- Długość odcinka - ok. 70m
- prędkość projektowa - $V_p=30$ km/h
- ilość jezdni - 1
- ilość pasów ruchu na jezdni: 3
- Szerokość jezdni: 10,50m (wlot posiada pas do skrętu w lewo szer. 3,50m, pas na wprost i w prawo szer. 3,50m, a wylot pas szer. 3,5m),
- spadki poprzeczne jednostronne 2%, w rejonie skrzyżowania dostosowane do tarczy skrzyżowania.

Założenia projektowe dla ul. G. Zapolskiej:

- Kategoria drogi - gminna nr 301392T,
- Klasa techniczna drogi - L (lokalna),
- Długość odcinka - ok. 65m
- prędkość projektowa - $V_p=30$ km/h
- ilość jezdni - 1
- ilość pasów ruchu na jezdni: 3
- Szerokość jezdni: 10,50m (wydzielony pas do skrętu w lewo szer. 3,50m, wspólny pas dla relacji na wprost i w prawo szer. min. 3,50m, a wylot pas szer. 3,5m)
- spadek poprzeczny daszkowy 2%, w rejonie skrzyżowania spadki dostosowane do tarczy skrzyżowania.

1.13 Rozwiązanie sytuacyjne

— **Ul. Bp. M. Jaworskiego** - droga powiatowa nr 1960T (droga klasy Z)

Przedmiotowy odcinek ul. Jaworskiego zaprojektowano z wykorzystaniem istniejącego pasa drogowego, który dodatkowo zostanie poszerzony pod projektowane elementy zagospodarowania terenu. Początek odcinka w nawiązaniu do stanu istniejącego ma miejsce w rejonie skrzyżowania ul. Warszawskiej z ul. Jaworskiego w KM 0+014.52 (jezdnia zachodnia) oraz w KM 0+000.00 (jezdnia wschodnia), natomiast koniec w KM 0+209.07 (jezdnia zachodnia) oraz 0+206.40 (jezdnia wschodnia).

Rozbudowywany odcinek ul. Jaworskiego ma ok. 200m długości. Przebiega on całkowicie przez teren zabudowany. W ramach zadania zaprojektowano budowę odcinków chodników umożliwiających ruch pieszych, a także zaprojektowano połączenie istniejących ścieżek rowerowych, co zapewni ciągłość ruchu rowerowego po obu stronach ul. Jaworskiego. Zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe. Projektowane rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia komfortu podróży, z uwagi na nową, równą nawierzchnię jezdni.

— **Ul. J. Piłsudskiego** – droga gminna nr 301418 T (droga klasy L)

W ramach danego projektu zaprojektowano odcinek jednojezdniowy ulicy Piłsudskiego w rejonie skrzyżowania z ul. Jaworskiego (odcinek dł. ok. 70m). Jezdnia szerokości 10,5m (trzy pasy ruchu o szer. 3,5m każdy).

Po stronie północnej zaprojektowano chodnik szerokości 2.0m, po stronie południowej zaprojektowano ścieżkę rowerową i chodnik.

— **Ul. G. Zapolskiej** – droga gminna nr 301392 T (droga klasy L)

Zaprojektowano odcinek ul. Zapolskiej o dł. ok. 65m jako jednojezdniowy o szerokości 10,5m (trzy pasy ruchu o szerokości 3,50m każdy). Zostanie wykonany obustronny chodnik o szerokości 2,0m (szerokość liczona bez obrzeży i krawężników).

1.14 Jezdnie

• **ul. Bp. M. Jaworskiego**

W ramach danego projektu zaprojektowano odcinek dwujezdniowy z pasem rozdziału, jako północny wlot na przedmiotowe skrzyżowanie. Jezdnia zachodnia – wlot na skrzyżowanie, szerokości 9,5m (3,0m + 2x3,25m). Jezdnia wschodnia – wylot ze skrzyżowania, szerokości 7,0m (2x3,5m). Spadki poprzeczne jednostronne 2%. Południowy wlot ul. Jaworskiego na przedmiotowe skrzyżowanie zaprojektowano jako jednojezdniowy z wyspą kanalizującą. Szerokość jezdni ul. Jaworskiego w rejonie skrzyżowania wynosi 6,5m (wylot – 2x3,25m) oraz 10,0m (wlot - 3,00m + 2x3,50m). Szerokość jezdni w miejscu dowiązania do stanu istniejącego 13,50m (2x3,25m+2x3,50m)

Załamania osi wyokrąglono następującymi łukami:

Ul. Jaworskiego jezdnia zachodnia				
Początek krzywej przejściowej [KM]	Łuki poziome			Koniec krzywej przejściowej [KM]
	Początek [KM]	R [m]	Koniec [KM]	
	0+008.47	200	0+026.65	
	0+053.65	203.25	0+194.29	
	0+206.28	150	0+209.73	

Ul. Jaworskiego jezdnia wschodnia				
Początek krzywej przejściowej [KM]	Łuki poziome			Koniec krzywej przejściowej [KM]
	Początek [KM]	R [m]	Koniec [KM]	
	0+045.61	100	0+091.31	
	0+109.98	175	0+181.43	
	0+196.29	100	0+203.87	

• **Ul. Piłsudskiego**

W ramach danego projektu zaprojektowano odcinek jednojezdniowy ulicy Piłsudskiego w rejonie skrzyżowania z ul. Jaworskiego (odcinek dł. ok. 70m). Jezdnia szerokości 10,5m (trzy pasy ruchu szer. 3,5m każdy). Spadki poprzeczne jednostronne 2%, w rejonie skrzyżowania dostosowane do tarczy skrzyżowania.

Załamania osi wyokrąglono następującymi łukami:

Ul. Piłsudskiego				
Początek krzywej przejściowej [KM]	Łuki poziome			Koniec krzywej przejściowej [KM]
	Początek [KM]	R [m]	Koniec [KM]	
	0+092.86	43.5	0+121.14	
	0+121.14	30	0+132.02	
	0+140.07	53.5	0+151.99	
	0+151.99	175	0+161.05	

- **Ul. Zapolskiej**

W ramach danego projektu zaprojektowano odcinek jednojezdniowy ulicy Zapolskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Jaworskiego (odcinek dł. ok. 65m). Jezdnia szerokości 10,5m (trzy pasy ruchu szer. 3,5m każdy). Spadki poprzeczne daszkowe 2%, w rejonie skrzyżowania dostosowane do tarczy skrzyżowania.

Załamania osi wyokrąglono następującymi łukami:

Ul. Zapolskiej				
Początek krzywej przejściowej [KM]	Łuki poziome			Koniec krzywej przejściowej [KM]
	Początek [KM]	R [m]	Koniec [KM]	
	0+023.18	40	0+064.39	

1.15 Projektowane skrzyżowania

- **Skrzyżowanie ul. Jaworskiego z ul. Zapolskiej i ul. Piłsudskiego**

Skrzyżowanie zaprojektowano jako skrzyżowanie skanalizowane czterowylotowe.

Wlot północny z ul. Jaworskiego trzypasowy z wydzieloną relacją skrętu w lewo, pasem do jazdy na wprost i wspólny pas dla relacji w prawo i na wprost.

Wlot wschodni z ul. Piłsudskiego dwupasowy, wydzielony pas do skrętu w lewo, wspólny pas do skrętu w prawo i na wprost.

Wlot południowy z ul. Jaworskiego trzypasowy z wydzieloną relacją skrętu w lewo, pasem do jazdy na wprost i wspólny pas dla relacji w prawo i na wprost.

Wlot zachodni z ul. Zapolskiej dwupasowy z wydzieloną relacją skrętu w lewo, wspólny pas do jazdy na wprost i w prawo.

W obrębie skrzyżowania zaprojektowano komunikację pieszą i rowerową.

1.16 Projektowane chodniki i ścieżki rowerowe

Projektowany chodnik szer. 1,5m i ścieżka rowerowa szer. 2,0m po stronie wschodniej ul. Jaworskiego, na odcinku od skrzyżowania ul. Warszawskiej z ul. Jaworskiego do skrzyżowania ul. Jaworskiego z ul. Piłsudskiego. Po zachodniej stronie ul. Jaworskiego projektowany chodnik o szerokości 2,0m oraz ścieżka rowerowa szerokości 2,50m, nawiązanie do stanu istniejącego.

Wzdłuż ul. Zapolskiej chodnik obustronny o szerokości 2,00m. Po południowej stronie ścieżka rowerowa jednokierunkowa szerokości 1,50m.

Wzdłuż ul. Piłsudskiego chodnik szerokości 2,00m (po północnej stronie) oraz 1,50m (po południowej stronie) oraz ścieżki rowerowe obustronne jednokierunkowe o szerokości 1,50m.

Zapewniono ciągłość komunikacji pieszej i rowerowej wokół projektowanego skrzyżowania.

Na planie sytuacyjnym wymiary ścieżki rowerowej i chodnika podano włącznie z szerokością 8cm obrzeża.

Nawierzchnie proj. chodników z kostki brukowej betonowej, proj. ścieżek rowerowych bitumiczne. Projektowana opaska szerokości 24cm, składająca się z obrzeża i kostki brukowej, rozdziela projektowaną ścieżkę rowerową od projektowanego chodnika.

1.17 Zjazdy

W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę istniejącego zjazdu publicznego do stacji paliw Circle K. Zaprojektowano zjazd o parametrach nawiązujących do stanu istniejącego w KM 0+025.15 z ul. Zapolskiej. Szerokość zjazdu wynosi 7.20m, nawierzchnia z MMA.

Projektuje się również przebudowę istniejącego zjazdu publicznego z ul. Piłsudskiego w KM 0+164,03. Zaprojektowano zjazd o parametrach nawiązujących do stanu istniejącego o szerokości 6,50m i nawierzchni z MMA.

1.18 Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów

Zaprojektowano przejścia dla pieszych o szerokości 4.0m, przejazdy dla rowerów przez jezdnię o szerokości 3.0m. Dla zapewnienia dobrej widoczności przejazdów dla rowerzystów powierzchnia przejazdu barwy czerwonej. Dla całego obszaru inwestycji na przejściach dla ruchu pieszego i rowerowego należy obniżyć krawężniki do $h=0\text{cm}$.

Rozwiązania projektowe projektowanych przejść dla pieszych dostosowano do: „Standardów dostępności przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych miasta Kielce”. Przed przejściem dla pieszych na chodniku wykonane zostaną dwa rzędy płyt chodnikowych o fakturze ostrzegawczej oraz usytuowany prostopadle pas z płytek o fakturze kierunkowej.

1.19 Droga w profilu podłużnym

Profile podłużne jezdni zaprojektowano w oparciu o pomiar w terenie i mapy do celów projektowych, sporządzone przez firmę: Galileo Geodeci Piotr Sołtys, ul. Zagnańska 71a/110, 25-552 Kielce

- Ul. Jaworskiego jezdni zachodnia

Początek profilu podłużnego następuje w KM 0+020.14 i nawiązuje się wysokościowo do stanu istniejącego. Koniec niwelety w KM 0+209.07 z nawiązaniem do stanu istniejącego. Spadki podłużne niwelety zawierają się w przedziale od $i = 3,76\%$ do $i = 5,05\%$. Załamania niwelety wyokrąglono następującymi łukami pionowymi o promieniach R:

Kilometraż wierzchołka	Promień R [m]	
	Łuk pionowy	
	Wypukły	Wklęsły
0+029,77		1500

- Ul. Jaworskiego jezdni wschodnia

Początek profilu podłużnego następuje w KM 0+005.80 i nawiązuje się wysokościowo do stanu istniejącego. Koniec niwelety w KM 0+206.40 z nawiązaniem do stanu istniejącego. Spadki podłużne niwelety zawierają się w przedziale od $i = 3,96\%$ do $i = 4,86\%$. Załamania niwelety wyokrąglono następującymi łukami pionowymi o promieniach R:

Kilometraż wierzchołka	Promień R [m]	
	Łuk pionowy	
	Wypukły	Wklęsły
0+015,52		1800
0+074,08	4000	
0+130,24		10 000

- Ul. Piłsudskiego

Początek profilu podłużnego następuje w KM 0+090.30 i nawiązuje się wysokościowo do jezdni wschodniej ul. Jaworskiego. Koniec niwelety w KM 0+161.05 dowiązanie do odrębnej inwestycji. Spadki podłużne niwelety zawierają się w przedziale od $i = 2,62\%$ do $i = 8,61\%$. Załamania niwelety wyokrąglono następującymi łukami pionowymi o promieniach R:

Kilometraż wierzchołka	Promień R [m]	
	Łuk pionowy	
	Wypukły	Wklęsły
0+118.04		450
0+158.43		1000

- Ul. Zapolskiej

Początek profilu podłużnego następuje w KM 0+000.00 i nawiązuje się wysokościowo do stanu istniejącego. Koniec niwelety w KM 0+067.64 30 i nawiązuje się wysokościowo do jezdni zachodniej ul. Jaworskiego. Spadki podłużne niwelety zawierają się w przedziale od $i = -4,35\%$

do $i = -0,88\%$. Załamania niwelety wyokrąglono następującymi łukami pionowymi o promieniach R:

Kilometraż wierzchołka	Promień R [m]	
	Łuk pionowy	
	Wypukły	Wklęsły
0+023.03		300

1.20 Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni została zaprojektowana na okresy eksploatacji przewidziane w KTKNPIP 2014r tj. 20lat.

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w oparciu o dokumentację geologiczną wykonaną przez firmę Skar Centrum Sp. z o.o. ul. Panoramiczna 5/19, 25-503 Kielce. Grupa nośności istniejącego podłoża wg. DBPG to G4. Grubość poszczególnych warstw i ich układ przyjęto wg KTNPIP 2014 oraz KTKNS 2014.

Badania natężenia ruchu zostały wykonane we wrześniu 2021r. przez Pana Stanisława Tybinkowskiego. Wykonana prognoza natężeń ruchu na 2042r. wskazuje, że cały obszar przedmiotowego skrzyżowania ul. Jaworskiego obciążony jest kategorią ruchu KR4.

Kategorie obciążenia ruchem

Obliczenia kategorii obciążenia ruchem dokonano zgodnie z Katalogiem Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych. Obliczeń dokonano korzystając z przedstawionego niżej schematu:

- Obliczenie sumarycznego ruchu pojazdów ciężkich w 20 letnim okresie projektowym
Sumaryczny ruch samochodów ciężarowych bez przyczep:

$$N_C = \sum_{i=1}^{i=20} SDR_{C(i)} * 365$$

Sumaryczny ruch samochodów ciężarowych z przyczepami:

$$N_{C+P} = \sum_{i=1}^{i=20} SDR_{C+P(i)} * 365$$

Sumaryczny ruch autobusów:

$$N_A = \sum_{i=1}^{i=20} SDR_{A(i)} * 365$$

- Określenie liczby równoważnych osi standardowych
Współczynniki przeliczeniowe pojazdów ciężkich na równoważne osie standardowe 100 kN wynoszą:
samochody ciężarowe bez przyczep: $r_C = 0,45$
samochody ciężarowe z przyczepami: $r_{C+P} = 1,7$
autobusy: $r_A = 1,15$

Współczynnik obliczeniowego pasa ruchu wynosi $f_1 = 0,45$

Współczynnik szerokości pasa ruchu na pasach o szerokości od 3,00m do 3,50m wynosi: $f_2 = 1,06$

Współczynnik pochylenia niwelety dla pochylenia $i < 6\%$ $f_3 = 1,00$

Określenie ruchu projektowego, czyli liczby równoważnych osi standardowych 100 kN przypadającej na obliczeniowy pas ruchu w okresie projektowym:

$$N_{100} = f_1 * f_2 * f_3 * (N_C * r_C + N_{C+P} * r_{C+P} + N_A * r_A)$$

- Określenie kategorii ruchu

Obliczenia kategorii obciążenia ruchem dla przekroju ul. Jaworskiego

- Obliczenie sumarycznego ruchu pojazdów ciężkich w 20 letnim okresie projektowym
Sumaryczny ruch samochodów ciężarowych bez przyczep:

$$N_C = \sum_{i=1}^{i=20} SDR_{C(i)} * 365$$

$$N_C = 645\ 347 \text{ pojazdów}$$

Sumaryczny ruch samochodów ciężarowych z przyczepami:

$$N_{C+P} = \sum_{i=1}^{i=20} SDR_{C+P(i)} * 365$$

$$N_{C+P} = 0$$

Sumaryczny ruch autobusów:

$$N_A = \sum_{i=1}^{i=20} SDR_{A(i)} * 365$$

$$N_A = 4\ 390\ 052 \text{ pojazdy}$$

- Określenie liczby równoważnych osi standardowych

$$N_{100} = f_1 * f_2 * f_3 * (N_C * r_C + N_{C+P} * r_{C+P} + N_A * r_A)$$

$$N_{100} = 2,547 \text{ mln osi}$$

$$2,5 < 2,547 \leq 7,30 \text{ KR4}$$

- Określenie kategorii ruchu

Sumaryczna liczba osi standardowych 100 kN przypadająca na pas obliczeniowy równa **2,547 mln odpowiada kategorii ruchu KR4.**

Konstrukcja nawierzchni dróg

Grunty i materiały do nasypów i zasypek wykopów powinny spełniać wymagania gruntu G1. Podłoże pod warstwy konstrukcji powinno spełniać wymagania KTKNPIP 2014r (Zarządzenie nr 31 GDDKiA z dnia 16.06.2014), w tym odpowiedni moduł odkształcenia wtórnego.

Poniżej zostały wymienione rodzaje zastosowanych konstrukcji wraz z lokalizacją:

- **Konstrukcja 1** (jezdnie ulic: Jaworskiego, Zapolskiej i Piłsudskiego, wraz z tarczą skrzyżowania) - KR4, klasa nośności podłoża gruntowego G4
 - Warstwa ścieralna z SMA 8 PMB45/80-55 gr. 4,0 cm,
 - Warstwa wiążąca z AC WMS 16 PMB25/55-60 gr. 8,0 cm,
 - Warstwa podbudowy zasadniczej z AC WMS 22 PMB25/55-60 gr. 14 cm,
 - Warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{NR} , CBR ≥ 35 %, $k_{10} \geq 8$ m/dobę, gr. 28 cm,
 - Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2}$, gr. 25 cm.
- Sumaryczna grubość konstrukcji $h_{konstr.} = 0,79$ m
- **Konstrukcja 1.1** (jezdnie ulic: Jaworskiego, Zapolskiej i Piłsudskiego – wloty skrzyżowania) - KR4, klasa nośności podłoża gruntowego G4
 - Warstwa ścieralna z SMA 8 PMB45/80-55 gr. 4,0 cm,
 - Warstwa wiążąca z AC WMS 16 PMB25/55-60 gr. 8,0 cm,
 - Siatka zbrojeniowa włókien szklanych i węglowych wstępnie przesykana asfaltem, układana mechanicznie na długości 70m od linii warunkowego zatrzymania na wlotach skrzyżowania,
 - Warstwa podbudowy zasadniczej z AC WMS 22 PMB25/55-60 gr. 14 cm,
 - Warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{NR} , CBR ≥ 35 %, $k_{10} \geq 8$ m/dobę, gr. 28 cm,

- Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C_{1.5/2}, gr. 25 cm.

Sumaryczna grubość konstrukcji $h_{konstr.} = 0,79$ m

➤ **Konstrukcja 2** (chodnik na podłożu G4)

- Kostka betonowa, typ holland, kolor szary gr. 8 cm,
- Podsypka grysowa gr. 3 cm,
- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, kruszywo 0/31,5 mm, gr. 10 cm.
- Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C_{1.5/2}, gr. 15 cm,

Sumaryczna grubość konstrukcji $h_{konstr.} = 0,36$ m

➤ **Konstrukcja 2.1** (chodnik przy przejściu dla pieszych na podłożu G4)

- płyty chodnikowe 40x40x8 antypoślizgowe gr. 8 cm,
- Podsypka grysowa gr. 3 cm,
- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, kruszywo 0/31,5 mm, gr. 10 cm.
- Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C_{1.5/2}, gr. 15 cm,

Sumaryczna grubość konstrukcji $h_{konstr.} = 0,36$ m

➤ **Konstrukcja 3** (ścieżka rowerowa oraz ścieżka pieszo-rowerowa na podłożu G4)

- Warstwa ścierna z AC 5 S 50/70 gr. 4 cm,
- Warstwa wiążąca z AC 11 W 50/70 gr. 4,0 cm,
- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, kruszywo 0/31,5 mm, gr. 20 cm.
- Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C_{1.5/2}, gr. 15 cm,

Sumaryczna grubość konstrukcji $h_{konstr.} = 0,43$ m

➤ **Konstrukcja 4** (nawierzchnia z kruszywa na dojściu do schodów)

- Eko kratka z tworzywa sztucznego wypełniona kruszywem frakcji 5÷20mm gr. 4cm
- Podsypka grysowa 2÷8mm gr. 8cm
- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} 0/31,5mm, gr. 15cm

Sumaryczna grubość konstrukcji $h_{konstr.} = 0,27$ m

➤ **Konstrukcja 5** (schody skarpowe)

- Kostka betonowa, typ holland, kolor szary gr. 8 cm,
- Podsypka grysowa 2/8mm gr. 3 cm,
- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, kruszywo 0/31,5 mm, gr. 15 cm.
- Warstwa piasku gr. 15cm

Sumaryczna grubość konstrukcji $h_{konstr.} = 0,41$ m

1.21 Odwodnienie

System odwodnienia przewidzianego do rozbudowy przedmiotowego skrzyżowania wykonany zostanie z zaprojektowaniem nowych elementów kanalizacji deszczowej i wykorzystaniem istniejących kanałów deszczowych. Istniejące pozostające do dalszego wykorzystania elementy odprowadzania wód opadowych w wymagających tego przypadkach poddane zostaną remontom/przebudowie i renowacji. Odcinki kanałów i obiekty na sieci kanalizacyjnej niewykorzystane zostaną wyłączone trwale z eksploatacji.

1.22 Bilans powierzchni

- Jezdnia – ok. 5 175 m²
- Chodniki – ok. 931 m²
- Ścieżki rowerowe – ok. 754 m²

1.23 Rozbiórki

W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę nawierzchni jezdni oraz chodników i ścieżek rowerowych, a także elementów galanterii drogowej przedstawionych na rysunku „Plansza rozbiórek” załączonym do Tomu II niniejszej dokumentacji.

Dodatkowo w ramach rozbiórek zostanie rozebrana kolidująca infrastruktura techniczna występująca w postaci sieci uzbrojenia terenu.

Przed rozpoczęciem robot rozbiórkowych należy teren ogrodzić, oznakować, a następnie odciąć wszystkie media. Do rozbiórki sieci i urządzeń można przystąpić dopiero po stwierdzeniu, że wszystkie instalacje zostały odłączone od sieci miejskiej. Roboty można rozpocząć od demontażu armatury w następnej kolejności rurarzu i sieci instalacyjnej.

1.24 Informacje i dane o charakterze oraz cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska, higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia

Projektowana inwestycja nie będzie źródłem emisji hałasu i zanieczyszczeń zagrażających zdrowiu ludzi zamieszkujących pobliską zabudowę. Na przedmiotowym odcinku inwestycji nie wymaga się stosowania cichej nawierzchni.

Należy zwrócić uwagę, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia komfortu podróży, z uwagi na nową nawierzchnię jezdni. Zwiększy się również bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, z uwagi na możliwość korzystania z nowych, obustronnych chodników i ścieżek rowerowych.

W fazie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się niekorzystnego oddziaływania projektowanej drogi na rośliny i grzyby. Inwestycja będzie wywierać pośrednie oddziaływanie na szatę roślinną, związane z zanieczyszczeniem powietrza, gleby i wód przez spaliny, pyły metale ciężkie oraz sól drogową używaną do odładzania jezdni.

Główne zagrożenie dla roślin w fazie eksploatacji stanowi działanie tlenków azotu i siarki pochodzących ze spalania paliw. Z tego powodu miejscowy drzewostan i krzewy będzie narażony na szybsze opadanie liści jak i zmniejszenie ich ilości. Tlenki azotu wpływają na roślinność za pośrednictwem gleby. Związki te powodują zakwaszenie gleby, a ich obecność wywołuje obniżanie odporności na zachorowania i szkodniki.

Na obszarze przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się rozbiórek, ani składowania odpadów niebezpiecznych.

1.25 Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych

W obszarze inwestycji zaprojektowane zostały rozwiązania, które zapewnią osobom niepełnosprawnym możliwość korzystania z projektowanej infrastruktury w formie obniżonych krawężników i płyt chodnikowych z wypustkami przy przejściach dla pieszych

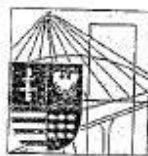
Opracowała:
mgr inż. Agnieszka Walocha



Opracował:
mgr inż. Grzegorz Rodak



Uprawnienia i zaświadczenia zespołu projektowego



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0012(2)/08

Kielce dnia 19.12.2008 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz.U. z 2001r., Nr 5, poz. 42 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz.U. z 2006r., Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.*) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. z 2006r., Nr 83, poz. 578 z późn. zm.*), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jednolity: Dz.U. z 2000r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.*)

Świętokrzyska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
nadaje

Panu Grzegorzowi Zbigniewowi Rodak
tytuł: magister inżynier budownictwa
urodzonemu dnia 28 grudnia 1969 roku w Busku-Zdroju

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr ewidencyjny SWK/0114/POOD/08

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej


UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a., odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

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.

Otrzymują:

1. Pan Grzegorz Zbigniew Rodak

2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚIIB

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK ŚIIB
mgr inż. Stefan Szalkowski

Członek Składu Orzekającego OKK ŚIIB
mgr inż. Edmund Pieniążek

Członek Składu Orzekającego OKK ŚIIB
mgr inż. Józef Piwko



**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SWK/0114/POOD/08

Pan Grzegorz Zbigniew Rodak

**Szczegółowy zakres uprawnień budowlanych
w specjalności drogowej
do projektowania bez ograniczeń**

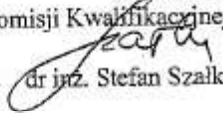
I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

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

II. Na mocy § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia uprawniają do:


- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie objętym w/w specjalnością,
- projektowania obiektu budowlanego, takiego 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.

Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚIIB


dr inż. Stefan Szalkowski

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT


mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SW/K/0:14/POOD/08



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0020(2)/11

Kielce dnia 27 czerwca 2011 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz.U. z 2001r., Nr 5, poz. 42 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz.U. z 2010r., Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.*) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. z 2006r., Nr 83, poz. 578 z późn. zm.*), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (*tekst jednolity: Dz.U. z 2000r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.*)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Świętokrzyskiej Izby Inżynierów Budownictwa
nadaje Panu

Przemysławowi Cezaremu Loranty
magistrowi inżynierowi budownictwa
urodzonemu dnia 8 sierpnia 1979 roku w Ostrowcu Świętokrzyskim

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr ewidencyjny SWK/0047/POOD/11
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

1/2

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SWK/0114/POOD/08

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

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

II. Na mocy § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia uprawniają do:

- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie objętym w/w specjalnością,
- projektowania obiektu budowlanego, takiego 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.

Uzasadnienie

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a., odstępuje się od uzasadnienia 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.



Otrzymują:

1. Pan Przemysław Cezary Loranty
[Redacted]
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. Okręgowa Rada ŚOIIB
4. a/a

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący Składu Orzekającego

mgr inż. Andrzej Pawelec

Członek Składu Orzekającego

dr inż. Stefan Szalkowski

Członek Składu Orzekającego

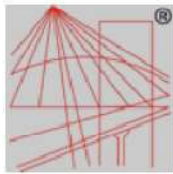
mgr inż. Edmund Pietażek

2/2

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SW/KJ0:14/PCOD/08



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
SWK-KBG-TYB-3M5 *

Pan Grzegorz Rodak o numerze ewidencyjnym SWK/BO/0913/01
adres zamieszkania [REDACTED]
jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2020-03-01 do 2021-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2020-02-13 roku przez:

Andrzej Pawelec, Zastępca Przewodniczącego Rady Świętokrzyskiej 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.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

Grzegorz Rodak
mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SWK/01:14/POOD/08

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SWK-DKQ-FJU-3QR *

Pan Grzegorz Rodak o numerze ewidencyjnym SWK/BO/0913/01

adres zamieszkania [REDACTED]

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-03-01 do 2022-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-02-15 roku przez:

Stefan Szałkowski, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej 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.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

Grzegorz Rodak
mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SWK/0114/POOD/08

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
SWK-P2K-488-24Z *

Pan Grzegorz Rodak o numerze ewidencyjnym SWK/BO/0913/01

adres zamieszkania [REDACTED]

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-03-01 do 2023-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-02-14 roku przez:

Stefan Szatkowski, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 3 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.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

Grzegorz Rodak
mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SWK/0:1-4/POOD/08

* 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.





P O L S K A
I N Z Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SWK-JRH-BH2-ZJY *

Pan Przemysław Cezary Loranty o numerze ewidencyjnym SWK/BD/0011/12

adres zamieszkania [REDACTED]

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2020-08-01 do 2021-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2020-08-18 roku przez:

Stefan Szafkowski, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 3 ust 2 ustawy z dnia 11 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (uz. u. 2001 nr 150 poz. 1430) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SWK/0114/POOD/08

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym

SWK-BHV-CKL-BCZ *

Pan Przemysław Cezary Loranty o numerze ewidencyjnym SWK/BD/0011/12

adres zamieszkania [REDACTED]

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-02-01 do 2021-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-01-26 roku przez:

Stefan Szalkowski, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

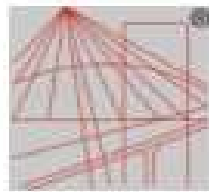
(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

Grzegorz Rodak
mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SWK/0:1-4/POOD/08

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SWK-2NC-YRA-37F *

Pan Przemysław Cezary Loranty o numerze ewidencyjnym SWK/BD/0011/12

adres zamieszkania [REDACTED]

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-08-01 do 2022-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-08-05 roku przez:

Stefan Szalkowski, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej 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.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT


mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SWK/0:14/PCOD/08

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.pib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
SWK-SYR-TXX-BZU *

Pan Przemysław Cezary Loranty o numerze ewidencyjnym SWK/BD/0011/12

adres zamieszkania [REDACTED]

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-02-01 do 2022-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-02-02 roku przez:

Stefan Szałkowski, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej 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.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

Grzegorz Rodak
mgr inż. Grzegorz Rodak
upr. nr SWK/0:14/POOD/08

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



Oświadczenie zespołu projektowego



Kielce, 04.2022 r.

OŚWIADCZENIE ZESPOŁU PROJEKTOWEGO

Zgodne z art. 34 ust. 3d pkt. 3 ustawy Prawo Budowlane

Niniejszym oświadczamy, że Projekt Zagospodarowania Terenu dla Inwestycji:
**„Rozbudowa skrzyżowania ul. Bp. M. Jaworskiego z ul. J. Piłsudskiego i ul. G. Zapolskiej
w Kielcach” - Etap II**

zostały sporządzone zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej oraz są kompletne z punktu widzenia celu, któremu mają służyć.

Zespół projektowy				
Branża	Imię i Nazwisko		Nr uprawnień	Podpis
Drogowa	Projektant	mgr inż. Grzegorz Rodak	SWK/0114/POOD/08	
	Sprawdzający	mgr inż. Przemysław Loranty	SWK/0047/POOD/11	

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- Rys. D-1 Orientacja, skala 1:10000
- Rys. PZT-1/1 Plansza Zagospodarowania Terenu, skala 1:500
- Rys. D-2 Plan sytuacyjny / Plansza przedmiarowa, skala 1:500
- Rys. D-3/1 – D-3/2 Przekroje normalno-konstrukcyjne, skala 1:50
- Rys. D-4/1 ÷ D-4/3 Profile podłużne, skala 1:50/500
- Rys. D-5/1 – D-5/2 Plansza tyczenia, skala 1:500
- Rys. D-6 Plan warstwiczny, skala 1:500
- Rys. D-7/1 ÷ D-7/5 Przekroje poprzeczne, skala 1:100
- Rys. D-8 Rozmieszczenie elementów FON w rejonie przejść dla pieszych, skala 1:200
- Rys. D-9 Plansza rozbiórek, skala 1:500

ZAŁĄCZNIKI

- Tabele robót ziemnych
- Pełnomocnictwo
- Odpis protokołu narady koordynacyjnej, znak: G-II.6630.167.2022 z dnia 18.05.2022r.