

Jednostka projektowa:

JR - Justyna Rybak
Wielka Wieś 8a
27-215 Wąchock
tel: 880-149-474; 880-815-418

Uproszczona dokumentacja techniczna

Remont drogi leśnej nr 22-2 w Leśnictwie Słupia

Inwestor: Państwowe Gospodarstwo Leśne
Lasy Państwowe
Nadleśnictwo Jędrzejów
ul. Wilanowska 2
28-300 Jędrzejów

Autorzy opracowania: specjalność drogowa	
Imię i nazwisko	Uprawnienia
Projektant :	
<i>mgr inż.</i> <i>Justyna Rybak</i>	<i>SWK/0093/PWBD/15</i>

Rataje, maj 2022r

Spis treści

1. Opis techniczny
2. Sytuacja
3. Przekroje konstrukcyjne
4. Specyfikacja techniczna
5. Przedmiar
6. Uprawnienia projektanta

Opis techniczny

1. Podstawa opracowania.

Zlecenie od Nadleśnictwem Jędrzejów
Mapa Przeglądowa Inwentaryzacji Sieci Drogowej Nadleśnictwa Jędrzejów
Wizji i pomiarów w terenie
Poradnika technicznego „Drogi Leśne” Warszawa-Bedoń 2006r
Wytyczne prowadzenia robót drogowych w lasach

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej na remont drogi leśnej nr 22-2 nr inw. 467/242 w Leśnictwie Słupia w oddziałach leśnych nr 240, 242, 242/244, 243/244, 245/246.

3. Opis stanu istniejącego

Droga o nawierzchni tłuczniowej. Na odcinkach nawierzchni występują nierówności, doły, koleiny powodujące zastoiny wody.

4. Cel opracowania

Celem opracowania jest przygotowanie dokumentacji do przeprowadzenia prac związanych z remontem drogi, który przyczyni się do przywrócenia jej parametrów technicznych, przejezdności pojazdów oraz nadania właściwych przekrojów poprzecznych umożliwiających odpływ wody. Naprawa wybojów przyczyni się także do powstrzymania dalszej degradacji drogi.

5. Parametry techniczne drogi:

- Droga wewnętrzna leśna
- prędkość projektowa 30km/h
- szerokość drogi 3,5m
- długość drogi 1 925 m
- pobocza gruntowe
- spadek poprzeczny nawierzchni przekrój daszkowy

6. Opis stanu projektowanego

Remontowi podlega cała droga.

Początek drogi przyjęto na krawędzi drogi powiatowej i krawędzi oddziału 240 i biegnie w kierunku południowym.

Prace remontowe nawierzchni drogi należy wykonać według poniżej przedstawionych technologii wykonania.

6.1. Technologia naprawy nawierzchni na całej szerokości drogi

Ze względu na duże deformacje nawierzchni występujące na znacznej powierzchni drogi remont należy wykonać na całej szerokości drogi tj. 3,5m + mijanki.

Opis robót:

- Oczyszczenie nawierzchni z błota i zanieczyszczeń, odprowadzenie stagnującej wody
- oskardowanie mechaniczne za pomocą zrywarek lub zrywakami równiarek do głębokości 5 cm
- dosypywanie kruszywa frakcji 0-31,5 w miejscach braków tj. dołach i koleinach przemieszanie go z odspojonym kruszywem z drogi w sposób nie powodujący kruszenia się ziaren i zagęszczenie.
- Odtworzenie nawierzchni drogowej przez wykonanie warstwy gr. 9 cm (po zagęszczeniu) z kruszyw frakcji 0-31,5mm przy pomocy rozścielacza
- wyprofilowanie nawierzchni wraz z nadaniem jej odpowiednich spadków poprzecznych
- Wałowanie przy obfitym zwilżaniu wodą.

Odcinki drogi podlegające remontowi na całej szerokości drogi wraz z orientacyjnych zużycie kruszywa na poszczególne odcinki napraw:

Km drogi		Długość odcinka	Szerokość jezdni	Powierzchnia naprawy [m ²]	Zużycie kruszywa [m ³]
0+ 000.00	0+ 040.00	40.00	3.5	140.00	16.80
0+ 150.00	0+ 170.00	20.00	3.5	70.00	8.40
0+ 230.00	0+ 300.00	70.00	3.5+mijanka	377.00	45.24
0+ 460.00	0+ 690.00	230.00	3.5+mijanka	937.00	112.44
0+ 810.00	1+ 000.00	190.00	3.5	665.00	79.80
Razem				2189.00	262.68

Na szkicu sytuacyjnym lokalizację naprawy zaznaczono kolorem niebieskim.

Umiejscowienie naprawy należy traktować orientacyjnie, a dokładne usytuowanie miejsca naprawy należy ustalić w terenie w porozumieniu z inwestorem.

6.2. Technologia naprawy pojedynczych dołów

Na odcinkach drogi gdzie deformacja nawierzchni jest nieznaczna i nie jest konieczne przeprowadzanie na niej remontu całościowego nawierzchni.

Uszkodzenia te należy naprawić poprzez:

- oczyszczenie dołu z błota i zanieczyszczeń, odprowadzenie stagnującej wody
- oskardowanie ręczne na głębokość 5 - 8cm wraz z nadaniem uszkodzeniu regularnego kształtu (prostokąta, kwadratu)

- dosypanie kruszywa 0-31,5mm, przemieszanie go z odspojonym kruszywem.
- wyprofilowanie nawierzchni, zagęszczenie przy obfitym zwilżaniu wodą.
- ukształtowanie powierzchni tak aby z powierzchnią drogi tworzył równą nawierzchnię bez widocznych wyniesień ani zagłębień.
- Naprawione miejsce nie powinno odróżniać się od nawierzchni drogi

Zestawienie pojedynczych dołów wraz z z orientacyjnych zużycie kruszywa:

Wymiary dołu [m]	Powierzchnia naprawy [m ²]	Średnia głębokość [cm]	ilość	Zużycie kruszywa [m ³]
1x1	1.00	9	21	2.268
2.5x1	2.5	15	3	1.35
1.5x1.5	2.25	15	15	6.075
Razem			39.00	9.693

Pojedyncze doły występują na całej długości remontowanej drogi dokładne usytuowanie miejsca naprawy należy ustalić w terenie w porozumieniu z inwestorem.

6.3. Technologia naprawy poboczy

Na 50% długości drogi należy wykonać naprawę obustronnych poboczy przez oczyszczenie z porastającej roślinności oraz miejscowe uzupełnienie braków, ewentualne zcięcie wyniesień, profilowanie i zagęszczenie.

Do naprawy poboczy należy użyć gruntu G1 lub kruszywa nieklasyfikowanego.

Podany kilometraż naprawy ma charakter orientacyjny dokładne usytuowanie miejsca naprawy należy ustalić w terenie w porozumieniu z inwestorem.

Powyższe prace należy uznać jako remontowe gdyż jest to punktowa naprawa istniejącej nawierzchni bez zmian parametrów i konstrukcji drogi.

6.4. Wymagania dla materiałów:

Wbudowywane kruszywo w nawierzchnię frakcji 0-31,5mm - musi posiadać deklarację zgodną z PN-EN 13242

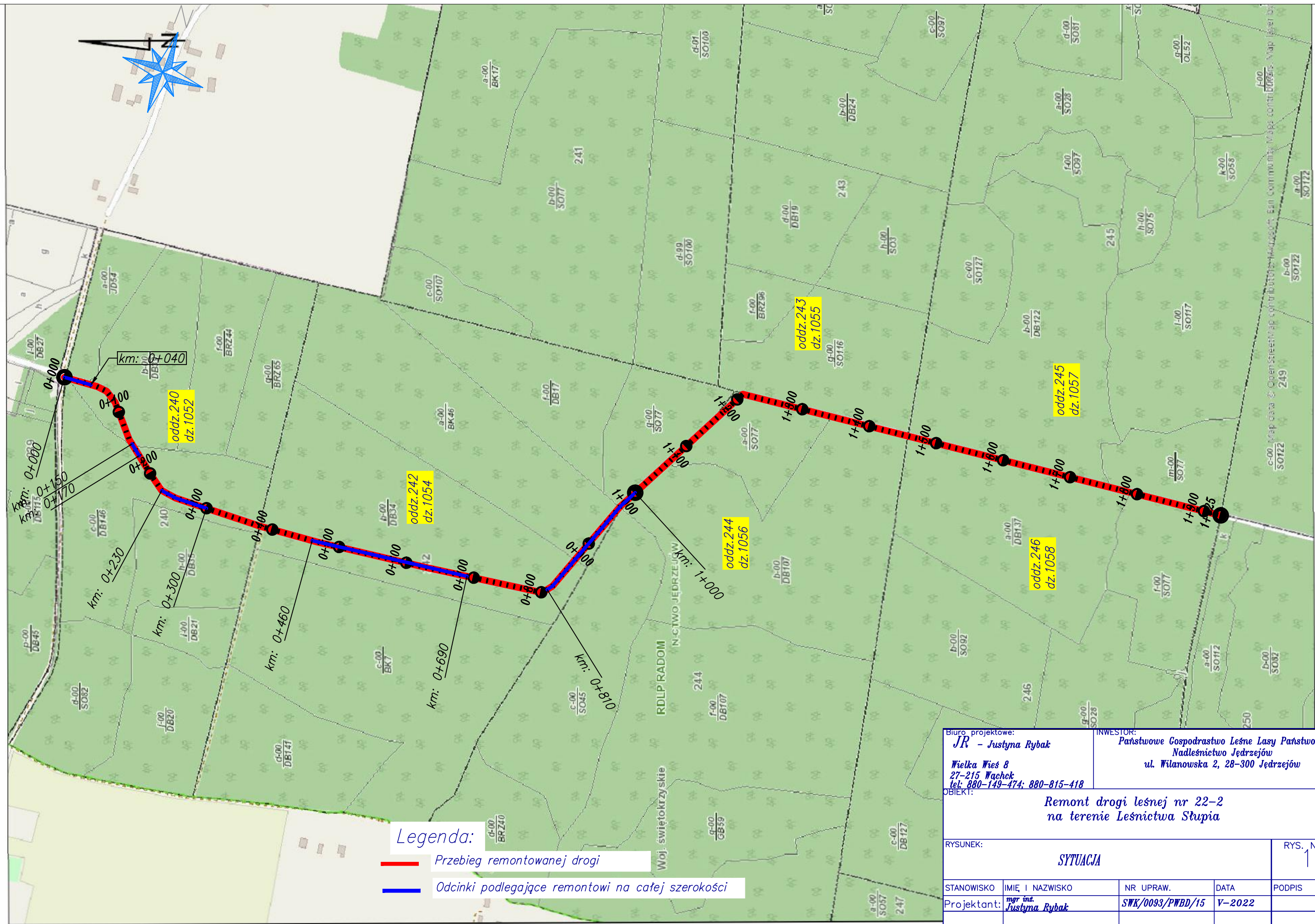
7. Warunki techniczne odbioru robót.

Naprawę drogi uznaje się za wykonany prawidłowo gdy:

- Nawierzchnia po wykonaniu naprawy powinna być taka jak nowa nawierzchnia tłuczniowa
- Nierówności w przekroju poprzecznym nie mogą przekraczać 2cm
- Spadek poprzeczny na prostej powinien wynosić 3% (+-1%)
- Nawierzchnia powinna być tak szczelna i zwięzła, aby po przejechaniu pojazdu ciężkiego (o masie całkowitej większej od 20t) nie było śladu.

Opracowała:

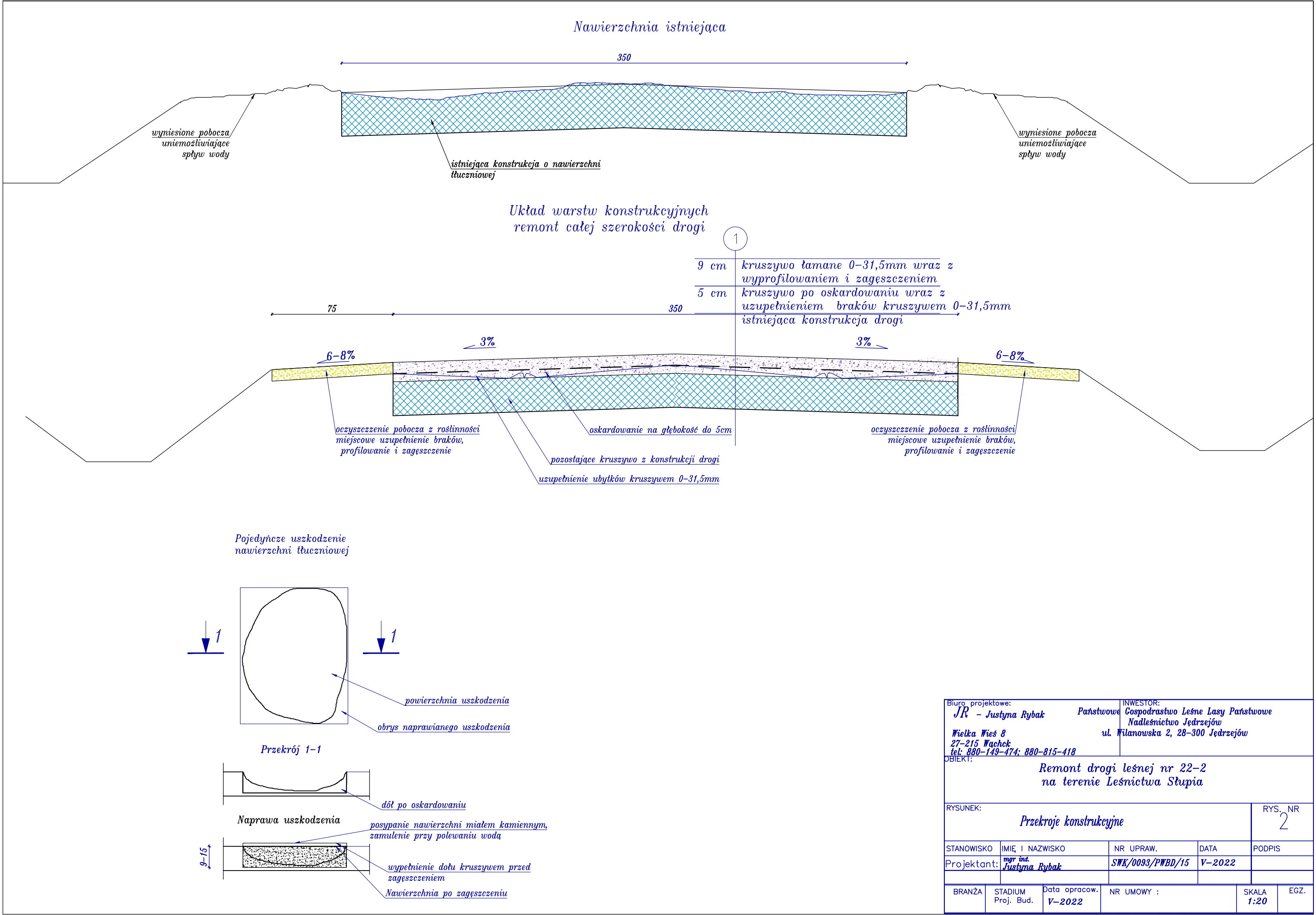
mgr inż. Justyna Rybak



Legenda:

- Przebieg remontowanej drogi
- Odcinki podlegające remontowi na całej szerokości

Biuro projektowe: <i>JR - Justyna Rybak</i> <i>Wielka Wieś 8</i> <i>27-215 Wąchock</i> <i>tel: 880-149-474; 880-815-418</i>		INWESTOR: <i>Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe</i> <i>Nadleśnictwo Jędrzejów</i> <i>ul. Wilanowska 2, 28-300 Jędrzejów</i>				
OBIEKT: <i>Remont drogi leśnej nr 22-2</i> <i>na terenie Leśnictwa Stupia</i>						
RYSUNEK: <i>SYTUACJA</i>			RYS. NR <i>1</i>			
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAW.	DATA	PODPIS		
Projektant:	<i>mgr inż.</i> <i>Justyna Rybak</i>	<i>SWK/0093/PWBD/15</i>	<i>V-2022</i>			
BRANŻA		STADIUM Proj. Bud.	Data opracow. <i>V-2022</i>	NR UMOWY :	SKALA <i>1:5000</i>	EGZ.



Jednostka projektowa:

JR – Justyna Rybak

Wielka Wieś 8a 27-215 Wąchock

tel: 880-149-474; 880-815-418

SZCZEGÓŁOWA SPECYFIKACJA TECHNICZNA

Remont drogi leśnej nr 22-2 w Leśnictwie Słupia

Inwestor:

Państwowe Gospodarstwo Leśne
Lasy Państwowe
Nadleśnictwo Jędrzejów
ul. Wilanowska 2
28-300 Jędrzejów

KOD CPV	RODZAJ ROBÓT
45233142-6	Roboty w zakresie naprawy dróg

U-D-05-02-00a

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot SST

Przedmiotem niniejszej Specyfikacji Technicznej są wymagania techniczne dotyczące wykonania i odbioru robót związanych z remontem dróg leśnych.

1.2. Zakres stosowania SST

Szczegółowa specyfikacja techniczna (SST) jest stosowana jako dokument przetargowy i kontraktowy przy zlecaniu i realizacji robót związanych z remontem

1.3. Zakres robót objętych SST

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonywaniem remontu na drogach leśnych.

1.4. Określenia podstawowe

Droga leśna - wydzielony pas terenu znajdujący się na powierzchni gruntów leśnych, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów oraz do ruchu pieszych, wraz z leżącymi w ciągu drogi mijankami, składnicami przyzrębowymi oraz technicznymi urządzeniami służącymi organizacji i zabezpieczeniu ruchu oraz technologii prac leśnych - nie będąca drogą publiczną.

Roboty w zakresie remontu – polegają na profilowaniu dróg równiarką, uzupełnieniu kruszywa, zcięciu zdeformowanych poboczy

Konstrukcja nawierzchni – układ warstw nawierzchni wraz ze sposobem ich połączenia.

Korona drogi – jezdnia z poboczami, zatokami i pasami awaryjnego postoju.

Jezdnia – główna część drogi przeznaczona do ruchu pojazdów.

Warstwa z kruszywa łamanego – warstwa spełniająca funkcje nośne w konstrukcji nawierzchni. W drogach leśnych warstwa po której poruszają się pojazdy.

Teren budowy – teren z istniejącymi drogami udostępniony przez Zamawiającego dla wykonania na nich robót remontowych oraz inne miejsca wymienione w kontrakcie jako tworzące część terenu budowy.

1.5 Ogólne wymagania dotyczące robót.

Wykonawca jest odpowiedzialny za jakość wykonanych robót, bezpieczeństwo wszelkich czynności na terenie budowy, metod użytych przy budowie oraz za ich zgodność z dokumentacją projektową, Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi oraz poleceniami Inspektora Nadzoru.

1.5.1 Przekazanie terenu budowy

Zamawiający w terminie określonym w dokumentach kontraktowych przekaze Wykonawcy teren budowy wraz ze wszystkimi wymaganymi uzgodnieniami prawnymi i administracyjnymi, lokalizację, dziennik budowy.

1.5.2 Ochrona środowiska, przeciwpożarowa i materiały szkodliwe dla środowiska.

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego. Wykonawca będzie przestrzegać przepisy ochrony przeciwpożarowej oraz będzie odpowiedzialny za wszelkie straty spowodowane pożarem wywołanym jako rezultat realizacji robót albo przez personel Wykonawcy. Materiały, które w sposób trwały są szkodliwe dla otoczenia, nie będą dopuszczone do użycia.

1.5.3 Bezpieczeństwo i higiena pracy.

Podczas realizacji robót Wykonawca będzie przestrzegać przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy. W szczególności Wykonawca ma obowiązek zadbać, aby pracownicy nie wykonywali pracy w warunkach niebezpiecznych, szkodliwych dla zdrowia oraz nie spełniających odpowiednich wymagań sanitarnych.

2. MATERIAŁY

Wykonawca przed przystąpieniem do robót przedstawi Zamawiającemu do zatwierdzenia kruszywa przeznaczone do wbudowania, potwierdzone świadectwem jakości lub innym dokumentem stwierdzającym przydatność tych materiałów.

Kruszywo łamane 0-31,5mm

Grunt G1

Kruszywo nieklasyfikowane

Krzywa uziarnienia poszczególnych kruszyw zastosowanych do wbudowania powinna mieścić się pomiędzy krzywymi granicznymi uziarnienia.

Wskaźnik piaskowy dla kruszyw > 30

Należy przeprowadzić min. po jednym badaniu każdego rodzaju kruszywa sprawdzając jego krzywą uziarnienia. Wymagania dla rumoszu skalnego.

Rumosz skalny może pochodzić z dolomitu, wapienia bądź piaskowca.

Nie dopuszcza stosowania rumoszu, pochodzącego od iłowców (skał ilastych) i utworów gliniastych.

Zawartość frakcji pyłowej i iłowej nie powinna przekraczać 9%.

frakcja kamienista (średnica ziaren powyżej 40mm) powinna wynosić nie mniej niż 50%

Kruszywa nie odpowiadające wymaganiom zostaną przez Wykonawcę wywiezione z terenu budowy. Każdy rodzaj robót, w którym znajdują się niezbadane i niezaakceptowane materiały, Wykonawca wykonuje na własne ryzyko, licząc się z ich nieprzyjęciem, usunięciem i niezapłaceniem.

3. SPRZĘT

Wykonawca jest zobowiązany do używania jedynie takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu na jakość wykonywanych robót. Sprzęt będący własnością Wykonawcy lub wynajęty do wykonania robót ma być utrzymywany w dobrym stanie i gotowości do pracy. Powinien być zgodny z normami ochrony środowiska i przepisami dotyczącymi jego użytkowania. Do wykonania prac należy użyć:

- równiarki samojezdnej
- walca statycznego
- oskardów i zrywarek spalających na równiarce
- rozścielacz do kruszywa

4. TRANSPORT

Wykonawca jest zobowiązany do stosowania takich środków transportu, które nie wpłyną niekorzystnie na jakość wykonywanych robót i właściwości przewożonych materiałów.

Wykonawca będzie usuwać na bieżąco, na własny koszt, wszelkie zanieczyszczenia, uszkodzenia spowodowane jego pojazdami na drogach publicznych oraz dojazdach do terenu budowy.

5. WYKONANIE ROBÓT

Wykonawca jest odpowiedzialny za prowadzenie robót zgodnie z warunkami umowy oraz za jakość zastosowanych materiałów i wykonywanych robót, za ich zgodność z wymaganiami ST, poleceniami Inspektora Nadzoru.

Uszkodzenia dróg głównie ograniczają się do górnej ich części (koleiny, wyboje, doły), które należy naprawić, celem ich przywrócenia właściwych parametrów eksploatacyjnych.

Zakres prac obejmuje :

- oczyszczenie dołu z błota i zanieczyszczeń, odprowadzenie stagnującej wody
- oskardowanie ręczne na głębokość 5 - 8cm wraz z nadaniem uszkodzeniu regularnego kształtu (prostokąta, kwadratu)
- dosypywanie kruszywa 0-31,5mm, przemieszanie go z odspojonym kruszywem.
- wyprofilowanie nawierzchni, zagęszczenie przy obfitym zwilżaniu wodą.
- ukształtowanie powierzchni tak aby z powierzchnią drogi tworzył równą nawierzchnię bez widocznych wyniesień ani zagłębień.
- Naprawione miejsce nie powinno odróżniać się od nawierzchni drogi

Przy dużym zagęszczeniu ubytków należy wykonać naprawę na całej szerokości jezdni w następującej technologii:

- Oczyszczenie nawierzchni z błota i zanieczyszczeń, odprowadzenie stagnującej wody
- oskardowanie mechaniczne za pomocą zrywarek lub zrywakami równiarek do głębokości 5 cm
- dosypywanie kruszywa frakcji 0-31,5 w miejscach braków tj. dołach i koleinach przemieszanie go z odspojonym kruszywem z drogi w sposób nie powodujący kruszenia się ziaren i zagęszczenie.
- Odtworzenie nawierzchni drogowej przez wykonanie warstwy gr. 9 cm (po zagęszczeniu) z kruszyw frakcji 0-31,5mm przy pomocy rozścielacza
- wyprofilowanie nawierzchni wraz z nadaniem jej odpowiednich spadków poprzecznych
- Wałowanie przy obfitym zwilżaniu wodą.

Prace należy rozpocząć od wykoszenia roślinności i usunięcia krzaków z poboczy drogi. Wszystkie koleiny, doły, ubytki powinny być naprawione przez spalanie, wyrównanie z nadaniem profilu spadku poprzecznego i zagęszczenie. Zagęszczenie należy wykonywać przy wilgotności optymalnej gwarantującej uzyskanie właściwych wymaganych parametrów zagęszczenia.

Nawierzchnie poboczy w miejscach powstałych garbów, zdeformowanych spadków powinny być naprawione. Naprawa powinna polegać na ścięciu garbów, spalaniu miejsc odkształconych, wyrównaniem z nadaniem projektowanych spadków (6%) i zagęszczeniem. Miejsca poddane remontowi nie powinny zniekształcać profilu podłużnego i poprzecznego drogi, powinny być oczyszczone z wszelkich zanieczyszczeń i darni. Zagęszczanie uzupełnionej warstwy należy prowadzić od krawędzi pobocza w kierunku górnej krawędzi nawierzchni z podłużnym przemieszczaniem. Nie dopuszcza się rozkładania kruszywa bez spalania (zaskardowania) istniejącej nawierzchni z kruszywa.

6. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT

Wykonawca jest odpowiedzialny za pełną kontrolę wykonywanych robót i jakości materiałów. Wszystkie koszty związane z organizowaniem i prowadzeniem badań materiałów ponosi Wykonawca. Kruszywo użyte do naprawy nawierzchni powinno spełniać wymagania normy PN-EN 13242. W przypadku wbudowania kruszywa

SZCZEGÓŁOWA SPECYFIKACJA TECHNICZNA

niespełniającego wymagania w niniejszej specyfikacji, to na polecenie inspektora nadzoru, Wykonawca na własny koszt dokona jego wymiany. Na nawierzchni po naprawie nie powinno być miejsc luźnego kruszywa, nawierzchnia powinna być równa i zwięzła. Nawierzchnia jezdna po wyprofilowaniu powinna posiadać projektowany spadek poprzeczny wartości 3%.

Nierówności w przekroju poprzecznym nie mogą przekraczać 2 cm.

Nawierzchnia powinna być tak szczelna i zwięzła, aby po przejechaniu pojazdu ciężkiego (o masie całkowitej większej od 20 ton) nie było śladu na nawierzchni.

Jeśli dokumentacja projektowa, SST lub Inspektora Nadzoru przewiduje zamulenie górnej warstwy nawierzchni, to należy rozsypać ciekłą warstwę mialu (lub ew. piasku), obficie skropić go wodą i wcierać, w zaklinowaną warstwę tłucznia, wytworzoną papkę szczotkami z piasawy. W trakcie zamulania należy przepuścić kilka razy walec na szybkim biegu transportowym, aby papka została wessana w głąb warstwy. Wały walca należy obficie polewać wodą, w celu uniknięcia przyklejania do nich papki, ziarn kłińca i tłucznia. Zamulanie jest zakończone, gdy papka przestanie przenikać w głąb warstwy.

Roboty za zakończone uznaje się wtedy, jeżeli wszystkie badania i pomiary z zachowaniem dopuszczalnych tolerancji dały wyniki pozytywne. Dokumentem z odbioru końcowego jest protokół odbioru według wzoru ustalonego przez Zamawiającego.

7. OBMIAŁ ROBÓT

Obmiar robót został określony w jednostkach ustalonych w kosztorysach.

8. ODBIÓR ROBÓT

Dokumentem z odbioru końcowego jest protokół odbioru według wzoru ustalonego przez Zamawiającego.

Odbiór pogwarancyjny będzie polegał na ocenie wizualnej wykonanych robót związanych z usunięciem wad stwierdzonych przy odbiorze końcowym i zaistniałych w okresie gwarancyjnym.

9. PODSTAWA PŁATNOŚCI

Podstawą płatności jest cena ryczałtowa za przedmiot zadania określona w umowie.

10. PRZEPISY ZWIĄZANE

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku - Prawo Budowlane

Poradnik techniczny "Drogi Leśne" Warszawa-Bedoń 2006r.

27-215 Wąchock

PRZEDMIAR

Klasyfikacja robót wg. Wspólnego Słownika Zamówień

45233142-6 Roboty w zakresie naprawy dróg

NAZWA INWESTYCJI: Remont drogi leśnej nr22-2 w Leśnictwie Słupia

ADRES INWESTYCJI: Leśnictwo Słupia

INWESTOR: Nadleśnictwo Jędrzejów

ADRES INWESTORA: ul. Wilanowska 2

WYKONAWCA: 28-300 Jędrzejów

ADRES WYKONAWCY:

BRANŻE:

SPORZĄDZIŁ KALKULACJE:

Justyna Rybak

DATA OPRACOWANIA: 2022-05-06

WYKONAWCA:

INWESTOR:

Przedmiar

Lp.	spec. tech	Opis i Wyliczenia	j.m.	Poszcz.	Razem
KOSZTORYS:					
1	U-D-05.02.00 a	Remont cząstkowy nawierzchni tłuczniowej - mechaniczne zagęszczenie tłucznia - głębokość wyboi 9 cm	m2		
		1 * 21	m2	21.000	
				RAZEM	21.000
2	U-D-05.02.00 a	Remont cząstkowy nawierzchni tłuczniowej - mechaniczne zagęszczenie tłucznia - głębokość wyboi 15 cm - pojedyncze doły	m2		
		2.5 * 3 + 2.25 * 15	m2	41.250	
				RAZEM	41.250
3	U-D-05.02.00 a	Remont cząstkowy nawierzchni tłuczniowej - mechaniczne zagęszczenie tłucznia - oskardowanie na głębokość 5 cm, uzupełnienie braków kruszywem 0-31,5mm, wykonanie warstwy kruszywa 0-31,5mm gr. 9 cm- na całej szerokości drogi	m2		
		2189	m2	2 189.000	
				RAZEM	2 189.000
4	U-D-05.02.00 a	Mechaniczne ścinanie poboczy wraz z uzupełnieniem braków i utylizacją materiału ze ściana - 50% długości drogi	m2		
		1925 * 2 * 0.75 * 0.5	m2	1 443.750	
				RAZEM	1 443.750



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce, dnia 29 czerwca 2015r.

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0034(2)/15

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (*Dz.U. z 2014r. poz. 1946 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 2 i ust. 3, ust. 4c pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 3b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*Dz.U. z 2013r. poz. 1409 z późn. zm.*) oraz § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2014r. poz. 1278*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pani Justyna Katarzyna Rybak

magister inżynier budownictwa
ur. dnia 12 maja 1979 roku w Starachowicach

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr ewidencyjny SWK/0093/PWBD/15

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń.**

UZASADNIENIE

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

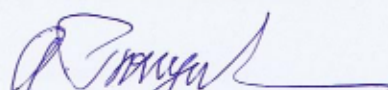
Pouczenie

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

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Za zgodność z oryginałem


Justyna Rybak

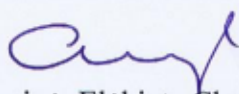

mgr inż. Andrzej Pieniążek
Przewodniczący składu orzekającego

Otrzymują:

1. Pani Justyna Katarzyna Rybak
Rataje 8
27-215 Wąchock
2. Okręgowa Rada ŚOIIB
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a




dr inż. Stefan Szalkowski
Członek składu orzekającego


mgr inż. Elżbieta Chociaj
Członek składu orzekającego

Uprawnienia budowlane nadane

Pani Justynie Katarzynie Rybak

magister inżynier budownictwa

ur. dnia 12 maja 1979 roku w Starachowicach

nr ewidencyjny SWK/0093/PWBD/15

do projektowania i kierowania robotami budowlanymi

w specjalności inżynieryjnej drogowej

bez ograniczeń

upoważniając:

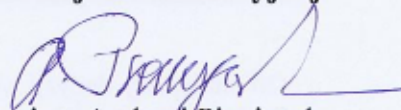
I. Na mocy art. 12 ust. 1 ustawy - Prawo budowlane do:

- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego;
- kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi;
- kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów;
- wykonywania nadzoru inwestorskiego;
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

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

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

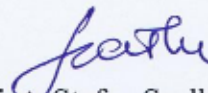
Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej



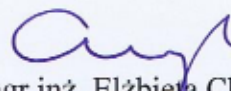
mgr inż. Andrzej Pieniążek
Przewodniczący składu orzekającego

Za zgodność z oryginałem

Justyna Rybak



dr inż. Stefan Szalkowski
Członek składu orzekającego



mgr inż. Elżbieta Chociaj
Członek składu orzekającego



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SWK-IR3-UYR-2CJ *

Pani Justyna Katarzyna Rybak o numerze ewidencyjnym SWK/BO/0121/13

adres zamieszkania ul. Rataje 8, 27-215 Wąchock

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 2022-02-13 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.)

* 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.