

PROJEKTANT BRANŻY DROGOWEJ

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

OBIEKT: Droga gminna nr 160 509K „Średnia”

**KATEGORIA
OBIEKTU
BUDOWLANEGO:** Kategoria XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe

**NUMERY EWID.
DZIAŁEK:** 470/2

OBREBY: 0011 Karwin

INWESTOR: Gmina Koniusza
Koniusza 55
32-104 Koniusza

TYTUŁ PROJEKTU: Remont drogi gminnej „Średnia” nr 160 509K od
km 0+000 do km 0+600 w m. Karwin.

NUMER UMOWY: 41/2024 z dn. 02.02.2024 r.

**WSPÓLNY SŁOWNIK
ZAMÓWIEN
(KOD CPV):** 45233142-6, 45233223-8

ETAP PROJEKTU: **Projekt Budowlany**



AUTOR OPRACOWANIA:

OŚWIADCZENIE:

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

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

Bilcza, kwiecień 2024 r.

Spis zawartości:

CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. PODSTAWA OPRACOWANIA	4
2. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	5
2.1. RODZAJ OBIEKTU BUDOWLANEGO	5
2.2. LOKALIZACJA OBIEKTU BUDOWLANEGO	5
2.3. STAN ISTNIEJĄCY	5
2.4. STAN PROJEKTOWANY	5
2.5. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI	10
2.6. ROZBIÓRKI I WYCINKA DRZEW	11
2.7. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU.....	11
2.8. DANE INFORMUJĄCE, CZY DZIAŁKA LUB TEREN, NA KTÓRYM JEST PROJEKTOWANY OBIEKT BUDOWLANY, SĄ WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW ORAZ CZY PODLEGAJĄ OCHRONIE NA PODSTAWIE USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	11
2.9. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA DZIAŁKĘ LUB TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO, ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W GRANICACH TERENU GÓRNICZEGO	11
2.10. DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANÝCH I ICH OTOCZENIA W ZAKRESIE ZGODNYM Z PRZEPISAMI ODRĘBNYMI	11
UPRAWNIENIA.....	13
CZĘŚĆ GRAFICZNA	17
RYS. 1 ORIENTACJA W SKALI 1:10 000	
RYS. 2.1 – 2.3 PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU W SKALI 1:500	
RYS. 3.1 – 3.2 PROFIL PODŁUŻNY – SKALA 1:100:1000	
RYS. 4 PRZEKROJE NORMALNO-KONSTRUKCYJNE W SKALI 1:50	
RYS. 5.1 – 5.6 PRZEKROJE POPRZECZNE W SKALI 1:100	
RYS. 6 SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE ZJAZDÓW W SKALI 1:50	
RYS. 7 SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE W SKALI 1:20	
LICENCJA MAPY ZASADNICZEJ (GP.6642.1250.2023_1214_CL1) Z DN.29.09.2023 R.	

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są następujące dokumenty:

- [1] Umowa nr 41/2024 z dnia 2 lutego 2024 r., zawarta pomiędzy Gminą Koniusza, a Markiem Sabatem.
- [2] Mapa zasadnicza w postaci wektorowej.
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784).
- [4] Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz.U. 2023 poz. 682).
- [5] Obwieszczenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 12 lipca 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2022 poz. 1679).
- [6] Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2019 poz. 2311).
- [7] Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. 2023 poz. 645).
- [8] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518).
- [9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003 Nr 120 poz. 1126).
- [10] Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych, cz. I: Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane, GDDP Warszawa 2001.
- [11] Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, GDDKiA, Politechnika Gdańska 2012.
- [12] R. Edel – „Odwodnienie dróg”, WKiŁ Warszawa 2000.
- [13] Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KPED), Transprojekt Warszawa 1979-1982.
- [14] Wytyczne rekomendowane dotyczące dróg WR-D-20 –70, Ministerstwo Infrastruktury 2020.

2. Charakterystyka obiektu budowlanego

2.1. Rodzaj obiektu budowlanego

Przedmiotem opracowania jest zadanie pn.: „Remont drogi gminnej „Średnia” nr 160 509K od km 0+000 do km 0+600 w m. Karwin”.

2.2. Lokalizacja obiektu budowlanego

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

2.3. Stan istniejący

Obiekt jest drogą klasy „D” (dojazdowa) o przekroju jednojezdniowym o nawierzchni bitumicznej szerokości 3,0 m. Początek remontowanego odcinka jest zlokalizowany na skrzyżowaniu z drogą gminną klasy „L”. Droga ta powiązana jest z istniejącym układem komunikacyjnym jedynie za pomocą ww. skrzyżowania. Przeciwny koniec nie ma połączenia z inną drogą.

Nawierzchnia bitumiczna drogi gminnej jest w złym stanie technicznym z powodu pęknięć siatkowych, deformacji i wykruszeń krawędzi jezdni. Posiada również liczne ślady napraw w postaci łat – remonty częściowe nawierzchni.

Istniejące pobocza o zmiennej szerokości w znacznym stopniu są rozmyte przez wodę napływającą z przyległych terenów po intensywnych opadach deszczu. Pobocza te nie zachowują normatywnych spadków poprzecznych oraz wymaganych wysokości.

Wzdłuż drogi poprowadzone są rowy trawiaste. Ich stan i poziom zamulenia jest bardzo zróżnicowany, co powoduje nieprawidłowe odprowadzenie wód opadowych.

Obsługa komunikacyjna przyległego terenu realizowana jest poprzez zjazdy, które mają nawierzchnię tłuczniovą, z kostki brukowej lub betonową. W większości stan części przelotowych przepustów oraz ścianek czołowych uniemożliwia prawidłowe odwodnienie korpusu drogowego.

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

W rzeźbie Płaskowyzu Proszowickiego dominują zaokrąglone garby o wysokościach względnych do 80 m, długich stokach, krętych liniach grzbietowych z wcinającymi się pomiędzy nie długimi, nieckowatymi dolinami. Remontowany odcinek drogi gminnej usytuowany jest w terenie pofałdowanym. Rzędne terenu wahają się od 219,8 do 238,6 m n.p.m.

W obrębie planowanej inwestycji zlokalizowane są urządzenia infrastruktury technicznej. Są to sieci wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, telekomunikacyjne oraz energetyczne niskiego napięcia.

2.4. Stan projektowany

Funkcja obiektu w stosunku do funkcji istniejącej drogi pozostanie niezmienna, czyli polegać będzie na ułatwieniu połączenia i dojazdu (łatwiejszy i szybszy przejazd na odcinku objętym remontem).

2.4.1. Ogólne zamierzenia projektowe

Projekt przewiduje odnowę istniejącej nawierzchni bitumicznej. Projektuje się usunięcie istniejących warstw bitumicznych poprzez frezowanie na głębokość 8 cm, pozostawiając pozostałe warstwy konstrukcyjne na których ułożone będą nowe warstwy tj. wiążąca i ścieralna. Zakłada się obustronne, półmetrowe pobocza z kruszywa żużlowego, z powierzchniowym utwaleniem grysem i emulsją asfaltową. Remont obejmuje również wykonanie odmulenia istniejących rowów na całym odcinku remontowanej drogi wraz z ich lokalnym umocnieniem elementami prefabrykowanymi w celu zapewnienia sprawniejszego odprowadzenia wód do przepustu pod koroną drogi w km 0+083,7, który również został przewidziany do remontu. Dodatkowo w celu poprawy odprowadzenia wód z drogi i przyległych terenów przewiduje się wymianę uszkodzonych i niedrożnych przepustów pod zjazdami wraz z ich zmianą nawierzchni na bitumiczną.

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

Ogólnym warunkiem planowanej inwestycji jest osiągnięcie takich celów jak:

- potrzeba poprawy parametrów geometrycznych oraz stanu technicznego istniejącej drogi,
- poprawa dojazdu i aktywacja gospodarcza gruntów rolnych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- poprawa warunków ruchu pieszego,
- poprawa sprawnego odprowadzenia wody z jezdni,
- poprawa komfortu życia mieszkańców nieruchomości przyległych do drogi.

2.4.2. Przebieg trasy w planie

Przebieg trasy starano się zachować zgodnie z dotychczasowym tak aby nie ingerować w istniejące zagospodarowanie terenu. Trasa remontowanej drogi gminnej biegnie zgodnie z kilometrażem z kierunku południowego na północ. Trasa drogi gminnej w planie składa się z odcinków prostych i punktów załamań.

2.4.3. Założenia projektowe i parametry techniczne

- Łączna długość odcinka – 600,00 m.
- Klasa drogi – D (dojazdowa).
- Kategoria ruchu – KR1.
- Prędkość do projektowania V_{dp} - 40 km/h.
- Szerokość jezdni – 3,00 m.
- Szerokość poboczy z kruszywa żużlowego, z powierzchniowym utwaleniem grysem i emulsją asfaltową – 0,50 m.
- Pochylenia skarp wykopów oraz nasypów 1:1.
- Odwodnienie drogi odbywa się poprzez spadek poprzeczny jednostronny 2%, za pomocą rowów otwartych na odc.: od km 0+019 do km 0+535,5 oraz za pomocą ścieku korytowego na odc. od km 0+549,5 do km 0+600 str. P.

2.4.4. Ukształtowanie wysokościowe drogi

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

- skrzyżowanie z drogą gminną klasy „L” o nawierzchni bitumicznej,
- istniejący przepust w km 0+083,7,
- zjazdy do posesji.

Wysokościowy przebieg trasy starano się tak poprowadzić by uzyskać jednocześnie

możliwie najlepsze parametry dla założonej klasy drogi. Spadki podłużne jezdni wahają się od 3,59% do 10,00%.

2.4.5. Odwodnienie

Remontowana droga ma zapewnione odwodnienie powierzchniowe poprzez założone spadki podłużne oraz poprzeczne ze sprowadzeniem wód do istniejących rowów otwartych wzdłuż drogi. Ze względu na zły stan tych rowów przewidziano ich odmulenie na odc. od km 0+019 do km 0+535,5 po obu stronach drogi (ich lokalizację wskazano na planie sytuacyjnym w części graficznej). W celu sprawniejszego odprowadzenia wody oraz zapobieganiu nadmiernego wypłukiwania dna i skarp rowów w rejonie przepustu w km 0+083,7, zaprojektowano umocnienie ich prefabrykowanymi płytami ażurowymi na odc. od km 0+064,5 do km 0+125,5. Na odc. od 0+549,5 do km 0+600 ze względu na mniejszą zajętość terenu przewidziano budowę koryta ściekowego z prefabrykowanych elementów typu „mulda”.

2.4.6. Przepusty pod koroną drogi

W ramach przedmiotowej inwestycji projektuje się pod koroną drogi wymianę przepustu w km 0+083,7 z uwagi na jego zły stan techniczny (zamulenie < 30 %, uszkodzone rury betonowe, brak murków czołowych). Istniejący przepust żelbetowy o średnicy Ø 50 cm i długości 5,0 m zostanie zamieniony na rurę HDPE o tej samej średnicy zakończoną murkami czołowymi z umocnionej skarpy brukiem kamiennym (ze skosem zgodnym z pochyleniem skarpy).

2.4.7. Zjazdy

Na całym odcinku remontowanej drogi gminnej przewidziano również remont istniejących zjazdów znajdujących się w złym stanie technicznym. Szczególnie ze względu na uszkodzenia i niedrożność przepustów. Przyjęto typowe zjazdy o nawierzchni bitumicznej i szerokości dostosowanej do szerokości zjazdów istniejących wraz z poboczymi 2 x 0,5 m z kruszywa żużlowego, z powierzchniowym utrwaleniem grysem i emulsją asfaltową.

Przecięcie krawędzi typowego zjazdu i drogi wyokrąglono łukiem o promieniu 3 m. Pod zjazdami przewidzianymi do remontu w ciągu rowów odwadniających zaprojektowano rury HDPE o średnicy Ø 30 - 40 cm w zależności od warunków terenowych. Zakończenie przepustów pod zjazdami przewidziano z prefabrykowanych murków czołowych ze ścianką skośną.

Wykaz robót na zjazdach indywidualnych

Lp.	Stan istniejący						Stan projektowy				
	Km	Nr działki lub posesji	Rodzaj naw.	Przepust	Dł. [m]	Szer. [m]	Rodzaj naw.	Dł. [m]	Szer. [m]	Pow. [m ²]	Przepust
1.	0+044,2 str. P	dz. nr 220/2	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	13,59	Ø 30 - 40 L=5,00 murki czołowe
2.	0+061,9 str. P	dz. nr 219/2	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	13,02	Ø 30 - 40 L=5,00 murki czołowe
3.	0+062,6 str. L	dz. nr 188	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	6,00	3,00	24,19	-

4.	0+125,7 str. L	pos. nr 62	betonowa	tak	3,70	5,00	podbud. z K, BA	3,7	5,00	22,28	Ø 30 - 40 L=7,00 murki czołowe
5.	0+127,8 str. P	dz. nr 218/1	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,50	3,00	14,21	Ø 30 - 40 L=7,00 murki czołowe
6.	0+155,2 str. L	pos. nr 61	kostka brukowa	tak	7,00	9,00	-	-	-	-	-
7.	0+155,4 str. P	dz. nr 217	gruntowa	tak	-	4,00	podbud. z K, BA	3,80	4,00	16,00	-
8.	0+163,0 str. L	pos. nr 60	kostka brukowa	tak	4,40	8,50	-	-	-	-	-
9.	0+174,5 str. P	dz. nr 216	kostka brukowa	tak	3,50	32,50	-	-	-	-	-
10.	0+187,7 str. L	pos. nr 60	kostka brukowa	tak	4,40	6,50	-	-	-	-	-
11.	0+193,3 str. L	pos. nr 59	kruszywo	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,80	3,00	13,1	Ø 30 - 40 L=5,00 murek czołowy
12.	0+195,7 str. P	pos. nr 215	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,50	3,00	14,50	Ø 30 - 40 L=5,00 murki czołowe
13.	0+233,2 str. L	pos. nr 58	betonowa	tak	4,90	4,50	podbud. z K, BA	4,90	4,50	25,80	Ø 30 - 40 L=7,00 murki czołowe
14.	0+236,9 str. P	dz. nr 214	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,50	3,00	14,60	Ø 30 - 40 L=5,00 murki czołowe
15.	0+263,1 str. L	dz. nr 194	betonowa	tak	3,40	4,50	podbud. z K, BA	3,40	4,50	19,22	Ø 30 - 40 L=6,50 murki czołowe
16.	0+263,7 str. P	dz. nr 213	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,50	3,00	14,45	Ø 30 - 40 L=5,00 murki czołowe
17.	0+286,4 str. P	dz. nr 213	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,80	3,00	15,50	Ø 30 - 40 L=5,00 murki czołowe
18.	0+292,0 str. L	pos. nr 56	betonowa	tak	6,10	5,00	podbud. z K, BA	6,10	5,00	35,00	Ø 30 - 40 L=7,00 murki czołowe
19.	0+318,0 str. P	dz. nr 211, 212	gruntowa	tak	-	3,50	podbud. z K, BA	4,30	3,50	18,90	Ø 30 - 40 L=5,50 murki czołowe
20.	0+341,1 str. L	pos. nr 56	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K,	3,00	3,00	12,80	-

							BA				
21.	0+352,1 str. P	dz. nr 210/1	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	5,90	3,00	22,50	Ø 30 - 40 L=7,00 murki czołowe
22.	0+355,7 str. L	dz. nr 197	betonowa	tak	5,30	6,50	-	-	-	-	-
23.	0+400,2 str. L	dz. nr 198	kostka brukowa	tak	7,00	8,0	-	-	-	-	-
24.	0+414,0 str. P	dz. nr 209	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,10	3,00	13,18	Ø 30 - 40 L=5,00 murki czołowe
25.	0+421,7 str. P	dz. nr 208	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,77	Ø 30 - 40 L=5,00 murki czołowe
26.	0+431,5 str. L	pos. nr 52	betonowa	-	8,00	9,00	-	-	-	-	-
27.	0+433,9 str. P	dz. nr 208	betonowa	tak	-	9,50	-	-	-	-	-
28.	0+461,4 str. L	pos. nr 51	kostka brukowa	-	5,00	9,50	-	-	-	-	-
29.	0+467,7 str. P	dz. nr 207	betonowa	tak	-	6,50	-	-	-	-	-
30.	0+496,6 str. L	pos. nr 50	betonowa	-	4,80	4,00	podbud. z K, BA	4,80	4,00	23,18	-
31.	0+502,9 str. P	dz. nr 206	gruntowa	tak	-	3,00	podbud. z K, BA	3,30	3,00	12,86	Ø 30 - 40 L=5,50 murki czołowe
32.	0+541,1 str. L	pos. nr 49	kostka brukowa	-	4,60	11,0	-	-	-	-	-
33.	0+542,5 str. P	dz. nr 205	betonowa	-	-	14,00	-	-	-	-	-
34.	0+588,6 str. L	dz. nr 203	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
35.	0+588,6 str. P	pos. nr 48	betonowa	-	4,50	5,00	podbud. z K, BA	4,50	5,00	22,24	Koryto ściekowe „mulda”

Oznaczenia: K - podbudowa z kruszywa, BA - beton asfaltowy.

2.4.8. Organizacja ruchu oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Organizacja ruchu – docelowo zostanie wykonane oznakowanie pionowe.

Urządzenia BRD – w km od 0+073,5 do 0+093,5 zaprojektowano bariery energochłonne o normalnym poziomie powstrzymania N2, maksymalnej szerokości pracującej W2 oraz minimalnym poziomie intensywności zderzenia - B. Zgodnie z normą PN-EN 1317 rozstaw słupków co 2,0 m. Dokładniejsze informacje dotyczące urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały zawarte w Projekcie Stałej Organizacji Ruchu.

2.4.9. Roboty ziemne

Roboty ziemne będą polegały wyłącznie na wykonaniu koryta pod konstrukcję remontowanych zjazdów.

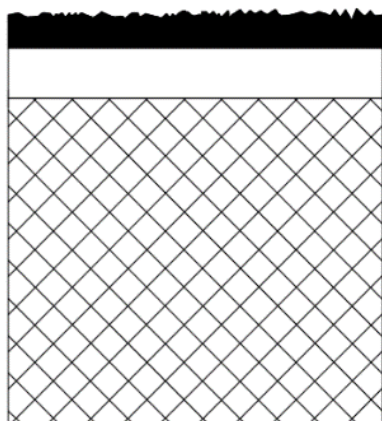
2.5. Konstrukcje nawierzchni

2.5.1. Droga gminna 160 509K na odcinku 0+000 – 0+600

Istniejące warstwy bitumiczne należy sfrezować na głębokość 8 cm.

Przyjęto górne warstwy konstrukcji nawierzchni dla ruchu KR1:

- a) warstwa ścieralna: beton asfaltowy (AC) o grubości 4 cm,
- b) warstwa wiążąca: beton asfaltowy (AC) o grubości 6 cm.



4 cm - w-wa ścieralna z AC 11S

6 cm - w-wa wiążąca z AC 16W

Istniejąca konstrukcja nawierzchni
po sfrezowaniu 8 cm warstwy bitumicznej

▪ Związanie międzywarstwowe

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

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

Dokładne zużycie lepiszczy powinno być ustalone w zależności od rodzaju warstwy, stanu jej powierzchni oraz zastosowanego lepiszcza i zaakceptowane przez Inżyniera.

Rzeczywiste zużycie emulsji asfaltowej Wykonawca ustali na odcinku próbnym.

▪ Uwagi ogólne

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

2.6. Rozbiórki i wycinka drzew

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

2.7. Charakterystyka energetyczna obiektu

Nie dotyczy obiektu będącego liniową budowlą drogową.

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

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

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

Nie dotyczy.

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

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

Teren planowanej inwestycji nie obejmuje strefy ochrony parków narodowych, rezerwatów lub pomników przyrody.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy spodziewać się chwilowych i krótkoterminowych uciążliwości dla środowiska związanych z transportem materiałów i pracami budowlanymi tj. emisja spalin do powietrza, emisja hałasu do środowiska oraz powstawanie odpadów. Prace związane z remontem drogi wiązać się będą ze wzrostem

poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i środków transportu. W okresie realizacji przedsięwzięcia będą miały miejsce również uciążliwości związane z emisją do powietrza substancji z procesu spalania w silnikach spalinowych sprzętu i transportu wykorzystywanego przy robotach budowlanych. Ponadto przy pracach ziemnych będzie miało miejsce zjawisko pylenia. Emisja hałasu oraz substancji zanieczyszczających do powietrza w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter krótkoterminowy i odwracalny, a uciążliwości z nią związane ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Realizacja i eksploatacja inwestycji nie może spowodować uszkodzenia drzew i krzewów na terenie lokalizacji inwestycji i terenach przyległych.

UPRAWNIENIA



**ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA**

Kielce, dnia 27 czerwca 2016r.

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

DECYZJA

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

Pan Marek Sabat

magister inżynier budownictwa

ur. dnia 8 czerwca 1989 roku w Kielcach

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr ewidencyjny SWK/0067/PBD/16

do projektowania

**w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń.**

UZASADNIENIE

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

Pouczenie

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

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Andrzej Pieniążek

Przewodniczący składu orzekającego



Otrzymują:

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

dr inż. Stefan Szałkowski
Członek składu orzekającego

mgr inż. Elżbieta Chociaj
Członek składu orzekającego

Uprawnienia budowlane nadane

Pan Markowi Sabat

magistrowi inżynierowi budownictwa

ur. dnia 8 czerwca 1989 roku w Kielcach

nr ewidencyjny SWK/0067/PBD/16

do projektowania

w specjalności inżynierskiej drogowej

bez ograniczeń

upoważniają:

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

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

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

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

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej



mgr inż. Andrzej Pieniążek

Przewodniczący składu orzekającego



dr inż. Stefan Szalkowski
Członek składu orzekającego



mgr inż. Elżbieta Chociaj
Członek składu orzekającego



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
SWK-HAB-TXJ-4IW *

Pan Marek Sabat o numerze ewidencyjnym SWK/BD/0141/16
adres zamieszkania ul. Ściegiennego 180, 26-026 Bilcza
jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-09-01 do 2024-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-08-29 roku przez:

Ewa Skiba, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

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



CZĘŚĆ GRAFICZNA